SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

174ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 17 LUGLIO 1959

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO,

indi del Vice Presidente TIBALDI

e del Vice Presidente CESCHI

INDICE

Commissione speciale:

Costituzione . . . . . *Pag.* 8123

Congedi 8123

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 8123

Annunzio di presentazione e deferimento alla deliberazione di Commissione permanente . . 8235

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 8124, 8235

Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti 8235

Presentazione di relazione 8124

Richiesta e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 661 8180

Trasmissione 8123, 8234

Trasmissione e deferimento alla deliberazione di Commissione permanente 8123

« 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*) (Approvazione):

CONTI, *relatore* . . . . . *Pag.* 8124

TAMBRONI, *Ministro del bilancio e* ad interim *del tesoro* 8125

« 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*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Approvazione):

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 8174

TRABUCCHI, *relatore* 8172

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

(*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione):

ALBERTI . . . . . *Pag.* 8188
ANGELILLI 8222
BARBARO 8219
BONAFINI 8191
BOSCO 8224
BUSONI 8207
CARUSO 8211
CINGOLANI 8199
DARDANELLI 8175
DE UNTERRICHTER 8204
FENOALTEA 8193
GENCO, *relatore* 8225
MAMMUCARI 8214
MASCIALE 8196
MASSIMO LANCELLOTTI 8190
MONNI 8183
NEGRI 8208
OTTOLENGHI . . . . . *Pag.* 8202
PARRI 8201
PIASENTI 8190
RISTORI 8195
SCHIAVONE 8180
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* . . 8178 e *passim*
ZANNINI 8198
ZANOTTI BIANCO 8223
ZELIOLI LANZINI 8206

Interpellanze:

Annunzio 8236

Interrogazioni:

Annunzio 8236

Mozioni:

Annunzio 8235

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 16,30*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

R U S S O , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Caron per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annunzio di costituzione di Commissione speciale

P R E S I D E N T E . Comunico che la Commissione speciale per l'esame del disegno di legge: « Interventi in favore della economia nazionale » (661) ha proceduto stamane alla propria costituzione, nominando Presidente il senatore Bosco, Vice Presidenti i senatori Trabucchi e Pesenti, Segretari i senatori Bolettieri e Mariotti.

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:

« Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'Unità nazionale » (663), d'iniziativa dei deputati Segni e Ermini.

Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

Comunico altresì che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il suddetto disegno di legge alla deliberazione della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

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:

« Abrogazione del decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, che istituisce un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati e sistemazione del personale del ruolo stesso » (667), d'iniziativa del deputato Pitzalis.

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

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa:

dei senatori Cemmi, Tartufoli e Tessitori:

« Disposizioni sui protesti cambiari elevati dai notai » (664);

dei senatori Sacchetti, Bardellini, Bitossi, Gelmini, Negri, Gombi, Zanoni, Zanardi, Di Prisco e Pasqualicchio:

« Assistenza e previdenza ai lavoratori addetti all'industria di trasformazione dei prodotti agricoli » (665);

dei senatori Angelilli, Carelli, Braccesi, Angelini Cesare, Bellisario, Ferrari, Molinari, Desana, Di Grazia, Restagno, De Bosio, Zannini, Zampieri, Tirabassi, Criscuoli, Pajetta, Caroli e Moneti:

« Modificazioni all'articolo 5 della legge 21 marzo 1958, n. 335, sulla trasformazione e il riordinamento dell'Associazione nazionale fra mutilati ed invalidi del lavoro » (666).

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), il senatore Cingolani ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« 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-*Urgenza*).

Questa relazione è già in corso di stampa. Il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno delle sedute di domani.

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:

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Disposizioni relative all'Istituto nazionale per lo studio della congiuntura (I.S.C.O.) » (641);

« Condono in materia tributaria per sanzioni non aventi natura penale » (648);

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

8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Contributo statale negli interessi sui prestiti contratti da cantine sociali ed enti gestori degli ammassi volontari di uve e mosti » (645);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Modifica dell'articolo 36 della legge 29 aprile 1949, n. 264, recante provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza dei lavoratori involontariamente disoccupati » (642), d'iniziativa dei deputati Marotta Vincenzo e Zanibelli e Calasso ed altri.

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1958-59 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C O N T I , *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro del bilancio e *ad interim* del tesoro.

T A M B R O N I , *Ministro del bilancio e* ad interim *del tesoro*. Mi rimetto alla relazione ministeriale.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

R U S S O , *Segretario*:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1958-59 sono introdotte le variazioni di cui alla annessa tabella *A*.

(*È approvato*).

Art. 2.

Negli stati di previsione della spesa dei Ministeri del tesoro, delle finanze, di grazia e giustizia, degli affari esteri, della pubblica istruzione, dell'interno, dei lavori pubblici, delle poste e delle telecomunicazioni, dei trasporti, della difesa, dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria e del commercio, del lavoro e della previdenza sociale, del commercio con l'estero, della marina mercantile, del bilancio e delle partecipazioni statali, per l'esercizio finanziario 1958-59, sono introdotte le variazioni di cui all'annessa tabella *B*.

(*È approvato*).

Art. 3.

Nei bilanci dell'Amministrazione dei monopoli di Stato, dell'Azienda monopolio banane, dell'Istituto agronomico per l'Africa italiana, dell'Amministrazione del fondo per il culto, del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e della Azienda di Stato per le foreste demaniali, per l'esercizio finanziario 1958-59, sono introdotte le variazioni di cui all'annessa tabella *C*.

(*È approvato*).

Art. 4.

Nell'elenco n. 1, annesso allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1958-59, concernente i capitoli per i quali è concessa la facoltà di cui all'articolo 40 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, sono aggiunti i seguenti capitoli:

MINISTERO DEL TESORO

Cap. n. 456-*bis*. — Spese per il recupero di crediti erariali, ecc.

Cap. n. 726-*bis*. — Conferimento dello Stato per la costituzione del capitale, ecc.

MINISTERO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI:

Cap. n. 26-*bis*. — Indennità per una sola volta, ecc.

(*È approvato*).

TABELLA A

TABELLA DI VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1958-59

a) *In aumento:*

Cap. n.	23	– Avanzo di gestione dell'Azienda, ecc.	L.	1.015.000.000
» »	24	– Avanzo di gestione dell'Amministrazione, ecc.	»	950.000.000
» »	25	– Avanzo di gestione dell'Azienda, ecc.	»	240.180.000
» »	26	– Quota devoluta al Tesoro dello Stato, ecc.	»	4.300.000.000
» »	27	– Utili netti annuali della gestione, ecc.	»	100.000.000
» »	28	– Quota devoluta al Tesoro dello Stato, ecc.	»	200.000.000
» »	29	– Utili della gestione dei buoni postali, ecc.	»	4.500.000.000
» »	61	– Tasse relative all'istruzione, ecc.	»	70.000.000
» »	97	– Provento dei diritti catastali, ecc.	»	97.400.000
» »	99	– Multe inflitte, ecc.	»	2.740.000.000
» »	100	– Provento delle oblazioni, ecc.	»	3.000.000.000
» »	103	– Provento dei diritti introitati, ecc.	»	500.000.000
» »	119	– Somme da versare da privati, ecc.	»	10.000.000
» »	121	– Rimborso da Aziende autonome, ecc.	»	405.500.000
» »	132	– Entrate diverse per recupero, ecc.	»	500.000.000
» »	136	– Quota del 10 per cento dell'importo, ecc.	»	400.000.000
» »	152	– Proventi e contributi speciali, ecc.	»	1.200.000
» »	161	– Quota del 65 per cento degli utili netti annuali,ecc.	»	200.000.000
» »	162	– Saldo dei conti, ecc.	»	5.000.000.000
» »	165	– Provento dei diritti per visita sanitaria, ecc.	»	200.000.000
» »	166	– Provento della vendita dei sieri, ecc.	»	50.000.000
» »	181	– (modificata la denominazione) Entrate eventuali diverse della Amministrazione finanziaria	»	100.000.000
» »	191	– Entrate eventuali, ecc.	»	2.100.000.000
» »	199	– Ricupero dall'Istituto, ecc.	»	300.000.000
» »	204	– Rimborso parziale delle spese, ecc.	»	440.000.000
» »	206	– Entrate diverse per ricupero, ecc.	»	1.000.000.000
» »	209	– Rimborsi vari e contributi, ecc.	»	8.000.000
» »	227 *bis*	(di nuova istituzione) – Entrate derivanti dal realizzo di disponibilità della gestione speciale dei beni ex-Corona	»	40.000.000
» »	251 *bis*	(di nuova istituzione) – Entrate derivanti dalle somme accantonate presso il fondo di previdenza di cui alla legge 6 febbraio 1951, n. 127, da versare allo Stato ai sensi dell'art. 47 del Decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1955, n. 520	»	100.000.000
» »	272 *bis*	(di nuova istituzione) – Recupero della spesa di lire 1 miliardo sostenuta dallo Stato per conto della Regione		

Valle d'Aosta, ai sensi dell'art. 5 della legge 1° agosto 1954, n. 846, per l'esecuzione della convenzione sul traforo del Monte Bianco da effettuarsi in 10 rate annuali dell'ammontare degli effettivi versamenti da parte dello Stato, a partire dall'esercizio successivo a quello dei versamenti medesimi (art. 14 della legge 29 novembre 1955, n. 1179) . . . . . L. 8.181.250

TOTALE DEGLI AUMENTI . . . L. 28.575.461.250

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 131 – Rimborsi e concorsi, ecc. . . . . L. 13.000.000
» » 300 – Somma da versarsi dal Fondo, ecc. . . . . » 41.150.000

TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . L. 54.150.000

c) *Capitoli di nuova istituzione:*

Cap. n. 86 *bis* – Sovrimposta di confine sui gas incondensabili di prodotti petroliferi e sui gas stessi resi liquidi con la compressione (decreto-legge 24 novembre 1954, n. 1071, convertito nella legge 10 dicembre 1954, n. 1167).
» » 254 *bis* – Entrate eventuali diverse della Amministrazione finanziaria.

d) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 85 – Sovrimposta di confine (esclusa la sovrimposta sugli olii minerali, loro derivati e prodotti analoghi, nonchè la sovrimposta sui gas incondensabili di prodotti petroliferi e sui gas stessi resi liquidi con la compressione).
» » 221 – Entrate derivanti dall'applicazione del tributo previsto dai decreti-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, in legge 27 dicembre 1956, n. 1415 e 17 ottobre 1958, n. 938, convertito, con modificazioni, in legge 12 dicembre 1958, n. 1070.

TABELLA B

TABELLA DI VARIAZIONI AGLI STATI DI PREVISIONE DELLA SPESA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1958-59

MINISTERO DEL TESORO

a) *In aumento:*

Cap. n. 17 – Contributi e concorsi, ecc. . . . . L. 175.000.000
» » 30 – Spese per il Senato della Repubblica . . . . . » 280.000.000
» » 31 – Spese per la Camera dei deputati . . . . . » 595.000.000

Cap. n.	42	– Indennità, ecc. per le missioni all'estero, ecc.	L.	2.000.000
» »	48	– Compensi speciali, ecc.	»	23.000.000
» »	53	– Manutenzione ordinaria, ecc.	»	350.000
» »	58	– Spese per le automobili, ecc.	»	10.000.000
» »	68	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	600.000
» »	70	– Indennità mensile al Presidente, ecc.	»	1.750.000
» »	72-*bis*	– (di nuova istituzione). Retribuzioni ed altri assegni fissi al personale non di ruolo e relativi oneri previdenziali a carico dell'Amministrazione	»	1.300.000
» »	72-*ter*	– (di nuova istituzione). Compensi per lavoro straordinario al personale non di ruolo (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 e successive modificazioni)	»	140.000
» »	75	– Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	50.000
» »	87	– Compensi speciali, ecc.	»	75.000.000
» »	96	– Fitto di locali	»	1.200.000
» »	102	– Spese d'ufficio, ecc.	»	200.000
» »	104	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	2.000.000
» »	105	– Spese d'ufficio, ecc.	»	50.000
» »	107	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	1.000.000
» »	108	– Spese d'ufficio, ecc.	»	100.000
» »	110	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	1.000.000
» »	115	– Compensi speciali, ecc.	»	2.000.000
» »	126	– Spese di stampa, ecc.	»	4.000.000
» »	128	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	175.000
» »	131	– Compensi speciali, ecc.	»	3.000.000
» »	137	– Gettoni di presenza, ecc.	»	1.000.000
» »	153	– Spese per i servizi di stampa, ecc.	»	2.000.000
» »	196	– Fitto di locali	»	1.080.000
» »	237	– Spese per i viaggi, ecc.	»	500.000
» »	241	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	48.000.000
» »	245	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	3.300.000
» »	245-*bis*	– (di nuova istituzione). Paghe ed altri assegni fissi agli operai giornalieri assunti ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 26 febbraio 1952, n. 67.	»	8.000.000
» »	246	– Compensi speciali, ecc.	»	5.000.000
» »	251	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	12.000.000
» »	253	– Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	10.000.000
» »	256	– Sussidi al personale, ecc.	»	1.000.000
» »	257	– Gettoni di presenza, ecc.	»	4.000.000
» »	264	– Abbonamento, ecc.	»	2.000.000
» »	265	– Acquisto, ecc. degli automezzi, ecc.	»	50.000.000
» »	305	– Contributi e spese, ecc.	»	25.000.000
» »	314	– Compensi speciali, ecc.	»	5.000.000

Cap. n. 318 – Sussidi, ecc.	L.	1.300.000
» » 330 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	200.000
» » 332 – Spese postali, ecc.	»	140.000
» » 334 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	613.000
» » 335 – Compensi speciali, ecc.	»	600.000
» » 353 – Arredamento, manutenzione, ecc.	»	100.000
» » 358 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	120.000
» » 360 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	100.000
» » 361 – Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	300.000
» » 367 – Fitto di locali, ecc.	»	400.000
» » 381 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	25.600.000
» » 382 – (modificata la denominazione). Retribuzioni ed altri assegni fissi al personale non di ruolo dell'Amministrazione centrale e relativi oneri previdenziali a carico dell'Amministrazione (spese fisse ed obbligatorie).	»	9.000.000
» » 383 – (modificata la denominazione). Compensi per lavoro straordinario al personale non di ruolo dell'Amministrazione centrale (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 e successive modificazioni	»	4.500.000
» » 385 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	1.100.000
» » 386 – Compensi speciali, ecc.	»	54.186.000
» » 391 – (modificata la denominazione). Gettoni di presenza e compensi ai componenti di Commissioni e Comitati (Decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5)	»	7.936.000
» » 405 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	2.400.000
» » 409 – Compensi speciali, ecc.	»	46.050.000
» » 415 – Sussidi, ecc.	»	3.500.000
» » 418 - Spese per indagini, ecc.	»	40.000.000
» » 432 – Compensi speciali, ecc.	»	50.000.000
» » 447 – Spese generali di esercizio, ecc.	»	100.000.000
» » 448 – Scuola d'arte della medaglia, ecc.	»	400.000
» » 450 – Assegni fissi per spese d'ufficio, ecc.	»	10.000.000
» » 455 – Spese riservate, ecc.	»	5.000.000
» » 459 – Spese per l'allestimento, ecc.	»	3.000.000
» » 463-*bis* – (di nuova istituzione). Somma corrispondente agli 8 decimi dell'ammontare del diritto proporzionale versato dagli assegnatari di alloggi di cooperative edilizie a contributo statale, da erogare a favore della Cassa depositi e prestiti per il rimborso delle spese anticipate e per il pagamento dei compensi dovuti per la ricezione e conservazione degli atti concernenti gli appartamenti predetti (articolo 151 del testo unico delle disposizioni sulla edilizia popolare ed economica,		

approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 e decreto ministeriale 6 maggio 1940)	L.	960.000
Cap. n. 470 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	15.000.000
» » 474 – Spese di ufficio, ecc.	»	248.000.000
» » 475 – Spese per forniture, ecc.	»	750.000.000
» » 476 – Spese per la fornitura, ecc.	»	140.000.000
» » 477 – Spese di ufficio, ecc.	»	5.500.000
» » 479 – Spese per la fornitura, ecc.	»	400.000.000
» » 480 – Rimborso all'Istituto Poligrafico, ecc.	»	25.000.000
» » 481 – Rimborso, ecc. delle spese sostenute, ecc.	»	25.000.000
» » 484 (modificata la denominazione) – Compensi per lavoro straordinario al personale salariato dipendente dal Provveditorato Generale dello Stato (regio decreto 24 dicembre 1924, n. 2114, art. 4 del decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585 e successive modificazioni	»	8.100.000
» » 485 *bis* (di nuova istituzione) – Indennità di trasferimento e rimborso delle spese di trasporto al personale salariato dipendente dal Provveditorato generale dello Stato . .	»	8.000.000
» » 486 (modificata la denominazione) – Gettoni di presenza ai membri della Commissione di collaudo e della Commissione per lo studio dei problemi inerenti alla meccanizzazione ed allo ammodernamento della Pubblica Amministrazione	»	500.000
» » 487 – Spese per acquisto, ecc.	»	41.900.000
» » 499 – Spese per la beneficenza romana	»	300.000.000
» » 518 – (modificata la denominazione) – Contributo al fondo per lo sviluppo dei Paesi e territori d'oltremare (art. 1 della Convenzione relativa all'associazione dei Paesi e territori d'oltremare di cui all'art. 131 del Trattato istitutivo della Comunità economica europea, ratificato e reso esecutivo con la legge 14 ottobre 1957, n. 1203) (prima, seconda e terza delle dieci quote semestrali)	»	1.562.000.000
» » 542 *bis* (di nuova istituzione) – Somme dovute alla Direzione Generale degli Istituti di Previdenza ai sensi dell'art. 15 (1º, 2º e 3º comma) del decreto legilsativo del Capo Provvisorio dello Stato 3 settembre 1946, n. 143, riguardante miglioramenti al trattamento di quiescenza e nuove disposizioni a favore degli inscritti e dei pensionati degli Istituti di Previdenza amministrati dal Ministero del Tesoro	»	1.000.000
» » 558 – Sovvenzione all'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, ecc.	»	5.000.000.000
» » 561 *bis* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per il rimborso delle spese anticipate dall'ex Prefettura di Bolzano per la corresponsione del trattamento economico al personale straordinario assunto per il servizio elettorale in		

	occasione della elezione del primo Consiglio regionale Trentino-Alto Adige (art. 15 del decreto del Presidente della Repubblica 13 settembre 1948, n. 1155)	L.	2.715.000
Cap. n. 562 *bis*	(di nuova istituzione) – Contributo straordinario per le celebrazioni nazionali del centenario del Martirio di Belfiore (legge 27 dicembre 1952, n. 3059)	»	120.000.000
» » 565 –	Contributo all'Amministrazione Aiuti Internazionali, ecc.	»	500.000.000
» » 567 –	Assegnazione a favore dell'Opera nazionale, ecc.	»	500.000.000
» » 568 –	Assegnazione a favore dell'Associazione nazionale, ecc.	»	65.000.000
» » 573 *bis*	(di nuova istituzione sotto la nuova sottorubrica « Corte dei Conti ») – Compensi speciali ai membri ed ai segretari del Comitato per la perequazione delle pensioni chiamato ad esprimere pareri in sede di applicazione della legge 29 aprile 1949, n. 221, del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 20, e della legge 11 luglio 1956, n. 734, nonchè al personale addetto al Comitato medesimo	»	3.500.000
» » 576 –	Compensi speciali, ecc.	»	1.800.000
» » 579 –	Spese di ufficio, ecc.	»	1.800.000
» » 583 –	Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	1.350.000
» » 584 –	Compensi speciali, ecc.	»	420.000
» » 585 –	Gettoni di presenza, ecc.	»	200.000
» » 587 –	Sussidi al personale, ecc.	»	100.000
» » 588 –	Spese per l'acquisto di pubblicazioni, ecc.	»	250.000
» » 589 –	Spese per indagini, ecc.	»	1.000.000
» » 619 *bis*	(di nuova istituzione) – Somma corrispondente ai versamenti effettuati dalla Regione Siciliana di quota parte dei diritti erariali sugli spettacoli di qualsiasi genere, comprese le scommesse, introitate dalla Regione stessa, destinata alla concessione di contributi a favore degli Enti autonomi lirici, della istituzione dei concerti dell'Accademia di S. Cecilia e di altri Enti e istituzioni teatrali e musicali non aventi scopo di lucro, in applicazione del decreto legislativo 20 febbraio 1948, n. 62, della legge 29 dicembre 1949, n. 959 e successive disposizioni	»	140.689.460
» 619 *ter*	(di nuova istituzione) – Somma corrispondente ai versamenti effettuati dalla Regione Siciliana di quota parte dei diritti erariali sugli spettacoli di qualsiasi genere, comprese le scommesse, introitate dalla Regione stessa, destinata a sovvenzionare sia all'interno della Repubblica sia all'estero manifestazioni teatrali di particolare importanza artistica e sociale, in applicazione del decreto legislativo 20 febbraio 1948, n. 62, della legge 29 dicembre 1949, n. 959 e successive disposizioni	»	103.165.602
» » 620 *bis*	(di nuova istituzione) – Somma da corrispondere al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a titolo di rimborso delle spese sostenute per il trasferimento e l'in-		

stallazione degli impianti radio e relativi servizi nella nuova sede dei Servizi Spettacolo, Informazioni e Proprietà Intellettuale	L.	135.000.000
Cap. n. 633-*bis* – (di nuova istituzione). Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo dovuti per esercizi pregressi al personale non di ruolo della cessata Amministrazione dell'Africa italiana e degli Enti dipendenti e relativi contributi assicurativi obbligatori	»	30.000.000
» » 651 – Spese di manutenzione ordinaria, ecc.	»	3.000.000
» » 657 – Spese per visite mediche all'estero	»	11.000.000
» » 658 – Spese per il gabinetto radiologico, ecc.	»	3.000.000
» » 662 – Spese per il funzionamento delle Commissioni, ecc. .	»	50.000.000
» » 665 – Compensi speciali, ecc.	»	34.000.000
» » 669 – Spese per il funzionamento della Commissione, ecc. .	»	3.500.000
» » 673 – Compensi al Presidente, ecc.	»	1.000.000
» » 677-*bis* – (di nuova istituzione). Spese da sostenersi tramite l'Istituto Poligrafico dello Stato per forniture di carta e per la stampa di schede, certificati elettorali, manifesti ed altri stampati; spese per pubblicazioni, per l'acquisto di materiali di imballaggio e per il trasporto e la spedizione del materiale medesimo per le elezioni amministrative	»	25.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	11.991.790.062

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 41 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	L.	1.000.000
» » 89 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	4.000.000
» » 98 – Spese per il servizio automobilistico, ecc.	»	3.500.000
» » 130 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	175.000
» » 281 – Contributi per il funzionamento dei dispensari, ecc. .	»	30.000.000
» » 297 – Sussidi e concorsi per integrare i servizi di profilassi, ecc.	»	10.000.000
» » 326 – Spese per il funzionamento, ecc.	»	5.000.000
» » 328 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	100.000
» » 347 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	50.000
» » 354 – Spese per il servizio automobilistico	»	50.000
» » 388 – Indennità, ecc. per missioni, ecc.	»	4.900.000
» » 396 – Spese per corsi di formazione, ecc.	»	40.000.000
» » 397 – Spese di qualsiasi natura, ecc.	»	15.000.000
» » 492 – Fondo di riserva, ecc.	»	1.500.000.000
» » 493 – Fondo occorrente, ecc.	»	3.520.000.000
» » 519 – Spese per il funzionamento di uffici all'estero, ecc. . .	»	10.000.000
» » 581 – Spese di scritturazione, ecc.	»	1.800.000
» » 627 – Pensioni ed assegni di guerra, ecc.	»	500.000.000
» » 639 – Spese per gli accertamenti, ecc.	»	4.000.000

Cap. n. 642	– Spese per l'attuazione, ecc.	L.	600.000
» » 645	– Spese per fornitura di tondelli, ecc.	»	100.400.000
» » 663	– Gettoni di presenza, ecc.	»	45.500.000
» » 664	– Indennità, ecc.	»	11.000.000
» » 736	– Retribuzioni al personale, ecc.	»	9.000.000
» » 737	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	20.500.000
» » 738	– Compensi speciali, ecc.	»	9.000.000
» » 739	– Gettoni di presenza, ecc.	»	2.000.000
» » 741	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	100.000
» » 742	– Spese per il servizio automobilistico, ecc.	»	550.000
	TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	5.848.225.000

c) *Capitolo di nuova istituzione:*

Cap. n. 456-*bis* – Spese per il recupero di crediti erariali mediante la procedura esecutiva di cui al testo unico 14 aprile 1910, n. 609 (Spesa obbligatoria).

d) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 138 – Indennità al personale dei ruoli aggiunti ed a quello non di ruolo per cessazione del rapporto d'impiego (Spesa obbligatoria).

» » 263 – Telegrammi da spedirsi all'estero e all'interno – Spese postali – Comunicazioni telefoniche interurbane.

» » 394 – Spese per accertamenti sanitari (decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 e legge 15 febbraio 1958, n. 46) (Spesa obbligatoria).

» » 482 – Paghe ed altri assegni fissi al personale salariato dipendente al Provveditorato Generale dello Stato. Oneri previdenziali a carico dell'Amministrazione (Spesa obbligatoria).

» » 485 – Indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale effettuate nell'interesse del Provveditorato Generale dello Stato.

e) *Capitolo soppresso:*

Cap. n. 790 (*aggiunto*) – Compensi speciali, ecc.

MINISTERO DELLE FINANZE

a) *In aumento:*

Cap. n. 3	– Assegni ed indennità, ecc.	L.	1.600.000
» » 4	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	500.000
» » 6	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	31.500.000

Cap. n.	11 – Paghe, ecc.	L.	1.800.000
» »	14 – Compensi speciali, ecc.	»	12.500.000
» »	16 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	10.000.000
» »	18 – Indennità, ecc. per il trasferimento, ecc.	»	8.000.000
» »	19 – Sussidi, ecc.	»	19.100.000
» »	27 – Fitto di locali, ecc.	»	11.000.000
» »	29 – Manutenzione ordinaria, ecc.	»	43.500.000
» »	32 – Spese per l'acquisto, ecc.	»	4.000.000
» »	34 – Spese casuali	»	500.000
» »	44 – Gettoni di presenza, ecc.	»	100.000
» »	69 – Compensi speciali, ecc.	»	193.250.000
» »	73 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	25.000.000
» »	78 – Gettoni di presenza, ecc.	»	1.300.000
» »	111 – Spese per lavori a cottimo, ecc.	»	15.000.000
» »	114 – Assegni fissi, ecc.	»	35.000.000
» »	123 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	200.000.000
» »	130 – Paghe, ecc.	»	30.000.000
» »	138 – Premi a funzionari, ecc.	»	4.000.000
» »	142 – Spese, ecc. per il funzionamento, ecc.	»	10.000.000
» »	148 – Fitto di locali, ecc.	»	50.000.000
» »	163 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	2.800.000
» »	174 – Spese di amministrazione, ecc.	»	25.000.000
» »	183 – Compensi per lavoro straordinario, ecc	»	150.000.000
» »	186 – Compensi speciali, ecc.	»	40.000.000
» »	189 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc	»	30.000.000
» »	190 – Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	20.000.000
» »	194 – Spese, ecc. per il funzionamento, ecc.	»	600.000
» »	205 – Assegni fissi, ecc.	»	20.000.000
» »	206 – Fitto di locali, ecc.	»	66.000.000
» »	226 – Premi e spese per la scoperta e repressione, ecc.	»	5.000.000
» »	227 – Indennità, ecc. per missioni, ecc.	»	300.000.000
» »	232 – Fitto di locali, ecc.	»	10.000.000
» »	233 – Assegni fissi, ecc.	»	30.000.000
» »	261 – Spese, ecc. per la formazione, ecc.	»	50.000.000
» »	264 *ter* (di nuova istituzione) – Premio giornaliero di presenza da corrispondere al personale provinciale delle tasse e delle imposte indirette sugli affari per periodi anteriori all'esercizio finanziario 1955-56 (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19)	»	2.000.000
» »	267 – Acquisto di stabili e terreni	»	86.050.000
» »	280 *bis* – Rimborsi della sovrimposta addizionale sulla benzina, ecc.	»	400.000.000

Cap. n. 280 *ter* (di nuova istituzione) – Premi di denaturazione degli spiriti di seconda categoria (art. 7 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1200)	L.	3.446.400
TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	1.948.546.400

b) *In diminuzione*:

Cap. n. 8 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	2.000.000
» » 30 – Assegni fissi, ecc.	»	500.000
» » 33 – Spese per la manutenzione dei locali, ecc.	»	6.500.000
» » 68 – Razione viveri agli allievi, ecc.	»	41.300.000
» » 93 – Fitto di locali, ecc.	»	23.000.000
» » 112 – Indennità, ecc.	»	5.000.000
» » 115 – Spese per l'esercizio degli automezzi, ecc.	»	3.100.000
» » 118 – Acquisto, noleggio, manutenzione, ecc.	»	800.000
» » 149 – Spese per lavori, ecc.	»	4.000.000
» » 168 – Indennità, ecc. per missioni, ecc.	»	1.000.000
» » 173 – Spese di amministrazione, ecc.	»	29.000.000
» » 176 – Spese di amministrazione, ecc.	»	3.000.000
» » 193 – Compensi ai componenti, ecc.	»	600.000
» » 214 – Compensi speciali, ecc.	»	1.000.000
» » 263 – Spese, ecc. per l'accertamento, ecc.	»	60.000.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	180.800.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 22 – Spese per accertamenti sanitari (decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 e legge 15 febbraio 1958, n. 46) (Spesa obbligatoria).

» » 237 – Acquisto, costruzione e manutenzione di strumenti e macchinari; fornitura di materiali, di energia elettrica e di gas per il funzionamento dell'Officina Centrale del Materiale delle Imposte di Fabbricazione; acquisto di materiali per il suggellamento di meccanismi e di recipienti e per l'adulterazione di taluni prodotti soggetti ad imposte di fabbricazione; spese per l'assicurazione contro gli incendi del Laboratorio Chimico Denaturanti dello Stato e per trasporto di materiali per l'accertamento delle imposte di fabbricazione.

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

a) *In aumento:*

Cap. n.	7 – Compensi speciali, ecc.	L.	1.500.000
» »	9 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	2.000.000
» »	10 – Indennità, ecc. per le missioni all'estero, ecc.	»	150.000
» »	13 – Gettoni di presenza, ecc.	»	12.850.000
» »	18 – Spese, ecc. per il funzionamento di commissioni, ecc.	»	2.000.000
» »	36 – Compensi speciali, ecc.	»	1.000.000
» »	39 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	56.500.000
» »	40 – Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	5.000.000
» »	48 – Contributi ai Comuni, ecc.	»	44.167.000
» »	51 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	8.240.000
» »	58 – Paghe, ecc.	»	15.000.000
» »	66 – Spese per il servizio automobilistico	»	5.000.000
» »	77 *bis* (di nuova istituzione) – Spese per la nomina e la notifica dei presidenti di seggio	»	1.000.000
» »	77 *ter* (di nuova istituzione) – Compensi da corrispondere ad estranei all'Amministrazione dello Stato in relazione a particolari esigenze del servizio elettorale	»	1.500.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	155.907.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n.	33 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	11.000.000
» »	35 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	2.000.000
» »	57 – Personale salariato, ecc. Paghe, ecc.	»	15.000.000
» »	68 – Spese per il ricovero, ecc.	»	11.240.000
» »	73 – Servizi delle bonifiche, ecc.	»	18.750.000
	TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	57.990.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 47 – Spese di giustizia nei procedimenti penali e in quelli civili con ammissione al gratuito patrocinio – Indennità e trasferte ai funzionari, giudici popolari, periti, testimoni, custodi e diverse per l'accertamento dei reati e dei colpevoli, previste in codici, leggi, regolamenti e tariffe penali e civili – Spese inerenti alla estradizione di imputati o condannati e alla traduzione di atti giudiziari in materia penale provenienti dall'estero o diretti ad Autorità estere (Spesa obbligatoria).

Cap. n. 63 – Spese per il funzionamento dei corsi per la formazione l'aggiornamento ed il perfezionamento del personale civile degli Istituti di prevenzione e di pena; compensi per insegnamento e per altre prestazioni.

d) *Capitoli soppressi:*

Cap. n. 80 (*aggiunto*) – Compensi, ecc.
» » 93 (*aggiunto*) – Spese per la nomina e la notifica, ecc.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

a) *In aumento:*

Cap. n.	5 (modificata la denominazione) – Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo, dei ruoli aggiunti ed a quello del ruolo speciale transitorio ad esaurimento chiamato a prestare servizio presso l'Amministrazione centrale (articolo 1° del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 e successive modificazioni)	L.	7.000.000
» »	22 – Gettoni di presenza e compensi, ecc.	»	2.000.000
» »	24 – Sussidi al personale, ecc.	»	1.900.000
» »	40 – Spese per il servizio automobilistico	»	5.000.000
» »	43 (modificata la denominazione) – Paghe ed altri assegni fissi al personale salariato di ruolo e relativi oneri previdenziali a carico dell'Amministrazione (spese obbligatorie) .	»	2.100.000
» »	57 – Viaggi di destinazione e di trasferimento all'estero, ecc.	»	90.000.000
» »	58 – Indennità di sistemazione, ecc.	»	35.000.000
» »	59 – Spese per il trasferimento, ecc.	»	10.000.000
» »	62 – Congressi, ecc.	»	26.000.000
» »	65 – Indennità di trasferimento, ecc.	»	5.000.000
» »	66 – Canoni ed oneri, ecc.	»	79.500.000
» »	69 – Acquisto, trasporto e riparazioni, ecc	»	5.000.000
» »	70 – Spese di posta, ecc.	»	15.000.000
» »	96 – Premi, sussidi, ecc.	»	8.000.000
» »	107 – Spese per la tutela, ecc.	»	20.000.000
» »	114 – Spese riservate, ecc.	»	195.600.000
» »	114 *bis* (di nuova istituzione) – Partecipazione dell'Italia alle spese per il finanziamento della Forza internazionale di emergenza delle Nazioni Unite (U.N.E.F.)	»	213.200.000
» »	122 – Indennità, ecc. per la partecipazione della Delegazione italiana, ecc.	»	10.000.000
» »	133 *bis* (di nuova istituzione) – Contributo a favore del Fondo di assistenza delle Nazioni Unite per i rifugiati (legge 6 dicembre 1957, n. 1225) (terza ed ultima rata)	»	1.900.000

Cap. n. 133 *ter* (di nuova istituzione) – Spese per l'accertamento dei danni di guerra e per tutte le altre operazioni inerenti a tale servizio svolto dai Consolati italiani di Tripoli, Bengasi, Asmara ed Addis Abeba	L.	10.000.000
» » 133 *quater* (di nuova istituzione) – Quota di partecipazione del Governo italiano al Fondo di esercizio delle Nazioni Unite (legge 17 agosto 1957, n. 848)	»	13.500.000
» » 140 *bis* (di nuova istituzione) – Somme occorrenti per la sistemazione contabile di pagamenti effettuati in esercizi decorsi dalle Rappresentanze diplomatiche per soccorsi giornalieri alle famiglie bisognose residenti all'estero dei militari richiamati alle armi	»	10.000.000
» » 140 *ter* (di nuova istituzione) – Somme occorrenti per la regolazione dei pagamenti effettuati su autorizzazione del Governo Militare Alleato e formanti oggetto di sospesi presso le sezioni di Tesoreria provinciale e le Prefetture . . .	»	1.452.000
» » 141 – Paghe, ecc.	»	20.000.000
» » 143 – Compensi speciali, ecc.	»	1.800.000
» » 149 – Spese per gli automezzi	»	900.000
TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	789.852.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 9 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	7.000.000
» » 20 – Indennità, ecc. per le missioni all'estero	»	21.900.000
» » 29 – Servizio stampa, ecc.	»	40.000.000
» » 33 – Fitto di locali, ecc.	»	10.000.000
» » 34 – Manutenzione ordinaria, ecc.	»	5.000.000
» » 44 – Paghe, ecc.	»	2.100.000
» » 68 – Sedi diplomatiche, ecc.	»	15.000.000
» » 108 – Rimpatri di nazionali indigenti, ecc.	»	20.000.000
» » 142 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	1.800.000
» » 146 – Spese di rappresentanza	»	900.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	123.700.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 27 – Archivio storico – Servizio studi e documentazione. Spese per acquisto e stampa di pubblicazioni. Spese per traduzione di documenti e per il servizio microfotografico

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

a) *In aumento:*

Cap.	n.	2	– Spese per i viaggi, ecc.	L.	1.500.000
»	»	4	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	800.000
»	»	7	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	15.000.000
»	»	10	– Compensi speciali, ecc.	»	55.000.000
»	»	11	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	50.000.000
»	»	12	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	12.785.000
»	»	13	– Sussidi, ecc.	»	3.000.000
»	»	15	– Compensi, ecc.	»	10.000.000
»	»	17	– Compensi ad estranei, ecc.	»	500.000
»	»	22	– Spese per i telegrammi, ecc.	»	2.000.000
»	»	27	– Spese per il servizio, ecc.	»	4.000.000
»	»	35	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	25.000.000
»	»	36	– Compensi speciali, ecc.	»	33.000.000
»	»	38	– Sussidi, ecc.	»	2.000.000
»	»	40	– Spese per il servizio, ecc.	»	3.000.000
»	»	44	– Indennità, ecc. ai componenti delle Commissioni, ecc.	»	160.000.000
»	»	55	– Assegni, premi, ecc.	»	997.000.000
»	»	56 *bis*	– Compensi per prestazioni, ecc.	»	600.000
»	»	57	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	142.000
»	»	59	– Spese per il funzionamento, ecc.	»	2.025.000
»	»	60	– Spese per il funzionamento, ecc.	»	45.000.000
»	»	65	– Spese per l'arredamento, ecc.	»	365.000.000
»	»	69 *bis*	– Compensi per prestazioni, ecc.	»	60.000.000
»	»	87 *bis*	– Compensi per prestazioni, ecc.	»	79.109.000
»	»	93	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	8.000.000
»	»	94	– Compensi speciali, ecc.	»	5.000.000
»	»	96	– Assegni fissi, sussidi, ecc.	»	10.000.000
»	»	107	– Contributi e sussidi, ecc.	»	164.000.000
»	»	111	– Contributi e sussidi, ecc.	»	788.000.000
»	»	113	– Contributi e sussidi, ecc.	»	1.400.000.000
»	»	132 *bis*	– Stipendi, ecc.	»	200.000.000
»	»	134	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	40.000.000
»	»	136	– Indennità, ecc. per missioni, ecc.	»	2.000.000
»	»	141	– Spese e contributi, ecc.	»	70.000.000
»	»	143	– Contributi a favore delle Università, ecc.	»	330.000.000
»	»	153	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	600.000
»	»	157	– Biblioteche governative, ecc.	»	10.000.000
»	»	159	– Fitto di locali, ecc.	»	800.000
»	»	165	– Sussidi, premi ed assegni, ecc.	»	21.000.000
»	»	166	– Assegni alle Accademie, ecc.	»	10.000.000
»	»	167	– Contributi, ecc.	»	15.000.000
»	»	178	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	80.000.000
»	»	181	– Sussidi al personale, ecc.	»	1.000.000

Cap. n. 183 – Accademie di belle arti, ecc.	L.	1.179.000
» » 185 – Conservatori di musica, ecc.	»	20.263.800
» » 191 – Contributi ordinari, ecc.	»	202.850.000
» » 201 – Spese per acquisti, ecc.	»	191.100.000
» » 216 – Indennità, ecc.	»	5.000.000
» » 220 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	1.000.000
» » 221 – Sussidi al personale, ecc.	»	1.000.000
» » 225 – Fitto di locali, ecc.	»	2.784.000
» » 236 – Indennità agli insegnanti, ecc.	»	3.300.000
» » 250 *bis* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per la regolazione di sospesi di Tesoreria relativi ad esercizi decorsi	»	1.476.431
» » 252 – Contributo straordinario, ecc.	»	200.000.000
» » 253 – Contributi straordinari, ecc.	»	2.000.000.000
» » 255 *bis* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per il rimborso all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro delle spese dallo stesso sostenute, per conto dello Stato, nei riguardi del personale in servizio presso le Università e gli Istituti di istruzione superiore, relativamente agli esercizi 1954-55 e 1956-57	»	5.204.500
» » 262 *ter* (di nuova istituzione) – Spese per l'acquisto di attrezzi e di un ecogoniometro da installare su una corvetta per gli scavi archeologici	»	70.000.000
» » 262 *quater* (di nuova istituzione) – Somma occorrente a saldo dalla quota del cinque per cento del provento dei diritti d'ingresso nei musei, nelle gallerie, nei monumenti e negli scavi archeologici dello Stato relativo all'esercizio finanziario 1957-58, da assegnarsi a favore dell'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per i pittori, scultori ed incisori (art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 12 ottobre 1945, n. 781)	»	1.282.692
» » 262 *quinquies* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per la regolazione di impegni assunti nel periodo anteriore alla liberazione del territorio nazionale	»	237.900
» » 262 *sexies* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per la regolazione di impegni afferenti ad esercizi finanziari anteriori a quello 1952-53	»	3.027.000
» » 269 *bis* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per provvedere al pagamento a saldo della indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale che si è recato in Comune diverso da quello ove si trovava la sede dell'ufficio per partecipare alle elezioni politiche (art. 48 della legge 16 maggio 1956, n. 493)	»	27.850.000
» » 280 – Spese per la dotazione, ecc.	»	50.000.000

Cap. n. 282 *bis* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per il pagamento e il rimborso di tasse scolastiche arretrate in favore di studenti universitari reduci o appartenenti a categorie assimilate e, per essi, alle Prefetture, alle Università degli Studi e agli Istituti di istruzione superiore	L.	1.222.100
TOTALE DEGLI AUMENTI . .	L.	7.870.638.423

b) *in diminuzione:*

Cap. n. 63 – Sussidi e spese, ecc.	L.	2.000.000
» » 81 – Indennità, ecc. per missioni, ecc.	»	1.000.000
» » 132 – Fondo destinato, ecc.	»	200.000.000
» » 145 – Fondazioni, borse, ecc.	»	5.000.000
» » 207 – Spese per la manutenzione, ecc.	»	1.462.000
» » 263 – Posti di assistente, ecc.	»	600.000
» » 265 – Posti di assistente, ecc.	»	3.300.000
» » 273 – Commissioni, di studio ecc.	»	6.000.000
» » 284 – Contributi, ecc.	»	1.000.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	220.362.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 91 – Spese per le Accademie di educazione fisica – Sussidi e spese per l'attrezzatura e gli impianti sportivi nelle scuole – Sussidi per il funzionamento dei campi sportivi scolastici – Sussidi ad Associazioni ed Enti che perseguono fini di educazione fisica e morale della gioventù. Corsi di formazione e perfezionamento per insegnanti di educazione fisica – Corsi informativi di educazione fisica per insegnanti elementari – Centri ortogenetici e biofisici – Spese per affitto di locali ed aree per le attività sportive e scolastiche – Spese per viaggi didattici in Italia ed all'estero – Spese per pubblicazioni, mostre, convegni e manifestazioni ginnico-sportive scolastiche.

MINISTERO DELL'INTERNO

a) *In aumento:*

Cap. n. 6 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	115.500.000
» » 8 – Compensi per il lavoro straordinario, ecc.	»	15.000.000
» » 12 – Compensi speciali, ecc.	»	75.000.000
» » 16 – Gettoni di presenza, ecc.	»	7.500.000
» » 17 – Assegni per spese di rappresentanza, ecc.	»	34.500.000
» » 19 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	700.000

Cap. n.	20	– Sussidi al personale, ecc.	L.	15.000.000
» »	24	– Spese postali, ecc.	»	230.000.000
» »	25	– Assegni fissi per spese di ufficio ecc.	»	35.000.000
» »	26	– Acquisto e rilegatura di libri, ecc.	»	500.000
» »	29	– Manutenzione, ecc. dei locali, ecc.	»	180.000.000
» »	32	– Spese casuali	»	1.000.000
» »	32 *bis*	(di nuova istituzione) – Spese per la organizzazione e l'attuazione dei corsi di formazione, aggiornamento e perfezionamento dei funzionari ed impiegati del Ministero dell'Interno, per compensi ai funzionari docenti, per acquisto di materiale didattico e pubblicazioni	»	5.000.000
» »	39	– Contributi, ecc.	»	30.000.000
» »	53	– Corpo delle guardie di pubblica sicurezza – Vestiario, ecc.	»	2.000.000
» »	55	– Elargizioni alle famiglie, ecc.	»	5.000.000
» »	56	– Premi a funzionari, ecc.	»	100.000.000
» »	58	– Spese per trasferte, ecc.	»	120.000.000
» »	59	– Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	25.000.000
» »	60	– Abbonamento, ecc.	»	190.000.000
» »	61	– Acquisto, ecc.	»	1.160.000.000
» »	73	– Spese per servizi, ecc.	»	20.000.000
» »	79	– Indennità e retribuzione, ecc.	»	10.000.000
» »	80	– Spese varie, ecc.	»	68.000.000
» »	81	– Indennità di frontiera, ecc.	»	6.000.000
» »	82	– Indennità di missione, ecc.	»	100.000.000
» »	91	– Sussidi alle istituzioni pubbliche, ecc.	»	630.000.000
» »	104	– Spese per la manutenzione, ecc.	»	60.000.000
» »	108	– Spese per l'acquisto, ecc.	»	70.000.000
» »	115	– Spese per acquisto, ecc.	»	25.000.000
» »	121	– Sussidi in denaro, ecc.	»	300.000.000
» »	123	– Assistenza in natura, ecc.	»	30.000.000
» »	126	– Assegnazione straordinaria, ecc.	»	500.000.000
		TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	4.165.700.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n.	13	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	L.	3.500.000
» »	15	– Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc	»	15.000.000
» »	48	– Corpo delle guardie di pubblica sicurezza – Gestione mense, ecc.	»	700.000
» »	49	– Indennità al personale, ecc.	»	15.000.000
» »	52	– Corpo delle guardie di pubblica sicurezza – Premio di arruolamento, ecc.	»	5.000.000
» »	54	– Indennità di vestiario, ecc.	»	6.000.000
» »	57	– Spese per il funzionamento dalla scuola, ecc.	»	2.000.000
» »	67	– Spese di accasermamento, ecc.	»	182.100.000

Cap. n.	90	– Mantenimento degli inabili al lavoro, ecc.	L.	60.000.000
» »	95	– Soccorsi giornalieri, ecc.	»	40.000.000
» »	117	– Spese per costruzione, ecc.	»	25.000.000
» »	118	– Istituzione e mantenimento di Centri, ecc.	»	300.000.000
» »	119	– Spese per l'assistenza sanitaria, ecc.	»	50.000.000
» »	120	– Spese per rette e sussidi, ecc.	»	320.000.000
» »	124	– Spese per il trasporto delle persone, ecc.	»	30.000.000
» »	127	– Maggiorazione sul trattamento assistenziale, ecc. . . .	»	160.000.000
		TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	1.214.300.000

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

a) *In aumento:*

Cap. n.	4	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	L.	2.000.000
» »	8	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	85.000.000
» »	9	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	20.000.000
» »	18	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	10.000.000
» »	19	– Paghe, ecc.	»	1.500.000
» »	20	– Indennità, ecc. per le missioni all'estero	»	5.000.000
» »	21	– Compensi speciali, ecc.	»	10.000.000
» »	23	– Sussidi al personale, ecc.	»	3.000.000
» »	24	– Gettoni di presenza, ecc.	»	10.000.000
» »	30	– Spese postali, ecc.	»	25.000.000
» »	34	– Spese casuali	»	500.000
» »	36	– Spese di esercizio, ecc.	»	40.000.000
» »	43	– Spese per rilievi, ecc.	»	20.000.000
» »	48	– Spese di personale, ecc.	»	78.000.000
» »	49	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	20.000.000
» »	51	– (modificata la denominazione) – Spese per il funzionamento degli Uffici, delle foresterie e dei comitati tecnici escluse quelle di personale (legge 5 maggio 1907, n. 257; decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 37, ratificato con la legge 3 febbraio 1951, n. 164 e leggi 12 luglio 1956, n. 735 e 18 marzo 1958, n. 240). . . .	»	30.000.000
» »	98	– Compensi, ecc.	»	50.000.000
» »	100	– Spese per il miglioramento della segnaletica stradale, ecc.	»	125.000.000
» »	101	– Spese per la compilazione dei piani di ricostruzione, ecc.	»	5.000.000
» »	152	– (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed		

	integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607)	L.	500.000.000
Cap. n. 207	– Contributo trentacinquennale, ecc.	»	2.800.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	1.042.800.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 14	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	80.000.000
» » 15	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	37.000.000
» » 16	– Paghe, ecc.	»	35.000.000
» » 17	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	18.000.000
» » 110	– Compensi, ecc.	»	5.000.000
» » 112	– Compensi, ecc.	»	2.000.000
» » 113	– Compensi, ecc.	»	18.000.000
» » 115	– Compensi, ecc.	»	10.000.000
» » 119	– Compensi, ecc.	»	15.000.000
» » 149	– (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607)	»	46.000.000
» » 155	– (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607)	»	40.000.000
» » 158	(modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio		

dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . . . . . L. 53.500.000

Cap. n. 164 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . . . . . » 45.000.000

» » 167 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . . . . . » 7.500.000

» » 171 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 10 magmaggio 1945, n. 240; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni, decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954 n. 607) . . . . . » 40.000.000

» » 174 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409;

decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607) . . . . L. 68.000.000

Cap. n. 178 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza dei danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . » 50.000.000

» » 181 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; leggi 27 dicembre 1953. n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . » 46.000.000

» » 183 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945 n. 240; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . . . » 25.000.000

» » 185 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . » 60.000.000

» » 187 (modificata la denominazione) – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei

sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n.1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607) . . . L. 19.000.000

TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . . L. 720.000.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 143 – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607).

» » 146 – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607).

» » 161 – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607).

» » 176 – Spese in dipendenza di danni bellici, per l'alloggio dei rimasti senza tetto e dei sinistrati di guerra e per alloggi economici e popolari, nonchè per interventi di interesse pubblico (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale

22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607).

MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

In aumento:

Cap. n. 3 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	L.	350.000

MINISTERO DEI TRASPORTI

a) *In aumento:*

Cap. n. 3 – Assegni ed indennità agli addetti al Gabinetto, ecc. . .	L.	5.000.000
» » 7 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	6.000.000
» » 9 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	12.000.000
» » 10 – Paghe, ecc.	»	5.000.000
» » 13 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	5.000.000
» » 14 – Indennità, ecc. per le missioni all'estero	»	1.000.000
» » 16 – Sussidi al personale, ecc.	»	1.000.000
» » 21 – Spese postali, ecc.	»	2.000.000
» » 23 – Fitto di locali	»	15.000.000
» » 24 – Manutenzione ordinaria, ecc.	»	2.000.000
» » 26 – Spese per il servizio automobilistico, ecc.	»	5.000.000
» » 42 – Spese per il servizio automobilistico, ecc.	»	11.100.000
» » 43 – Quota a carico dello Stato, ecc.	»	75.000
» » 43 *bis* (di nuova istituzione) – Spese, escluse quelle di personale, per l'esercizio del laboratorio sperimentale funiviario di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 183	»	5.000.000
» » 46 – Sussidi straordinari, ecc.	»	1.602.000.000
» » 51 *bis* (di nuova istituzione) – Somma occorrente per la definizione dei rapporti tra lo Stato e la Società italiana per le strade del Mediterraneo a seguito dell'anticipata fine della concessione della ferrovia Arezzo-Fossato (decreto legislativo luogotenenziale 8 febbraio 1946, n. 95)	»	12.521.000
TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	1.689.696.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 11 – Personale delle ferrovie dello Stato, ecc.	L.	14.800.000
» » 15 – Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	2.000.000
» » 29 – Spese per studi, ecc.	»	75.000

Cap. n.	37	– Sovvenzioni per pubblici servizi, ecc.	L.	136.000.000
» »	41	– Sovvenzioni trentennali, ecc.	»	10.000.000
		TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	162.875.000

c) *Capitolo soppresso:*

Cap. n. 79 (*aggiunto*) – Somma occorrente per la definizione, ecc.

MINISTERO DELLA DIFESA

a) *In aumento:*

Cap. n.	3	– Spese per i viaggi del Ministro, ecc.	L.	500.000
» »	5	– Spese telegrafiche, ecc.	»	2.600.000
» »	6	– Gettoni di presenza, ecc.	»	5.600.000
» »	9	– Sussidi ad impiegati civili, ecc.	»	10.000.000
» »	10	– Sussidi a salariati, ecc.	»	160.000.000
» »	11	– Sovvenzioni ad istituti, ecc.	»	1.600.000
» »	12	– Compensi speciali in eccedenza, ecc.	»	74.000.000
» »	15	– Indennità per una sola volta, ecc.	»	5.500.000
» »	18	– Indennità speciale annua, ecc.	»	74.000.0000
» »	20	– Indennità di licenziamento, ecc.	»	200.000.000
» »	21	– Indennità di licenziamento, ecc.	»	2.965.000.000
» »	25	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	168.200.000
» »	26	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	21.800.000
» »	27	– Compensi per speciali incarichi, ecc.	»	1.000.000
» »	28	– Stipendi ed assegni vari, ecc.	»	720.000.000
» »	30	– Indennità e soprassoldi, ecc.	»	1.540.000.000
» »	31	– Indennità di missione, ecc.	»	580.000.000
» »	32	– Indennità di missione, ecc.	»	155.000.000
» »	33	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	182.000.000
» »	34	– Servizio degli addetti militari, ecc.	»	30.000.000
» »	39	– Indennità di missione, ecc.	»	50.000.000
» »	45	– Paghe ed oneri previdenziali, ecc.	»	1.190.000.000
» »	46	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	35.000.000
» »	50	– Stipendi ed assegni vari, ecc.	»	400.000.000
» »	54	– Indennità di missione, ecc.	»	70.800.000
» »	56	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	170.000.000
» »	57	– Servizi degli addetti militari, ecc.	»	26.000.000
» »	62	– Indennità di missione, ecc.	»	6.500.000
» »	65	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	19.000.000
» »	68	– Paghe ed oneri previdenziali, ecc.	»	590.000.000
» »	69	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	45.000.000

Cap.	n.	70	– Indennità di missione, ecc.	L.	10.000.000
»	»	74	– Stipendi, paghe, ecc.	»	330.000.000
»	»	75	– Indennità e soprassoldi, ecc.	»	40.000.000
»	»	78	– Indennità di missione, ecc.	»	80.000.000
»	»	80	– Servizio degli addetti militari, ecc.	»	42.000.000
»	»	83	– Indennità, soprassoldi, ecc.	»	5.000.000
»	»	85	– Indennità di missione, ecc.	»	9.000.000
»	»	91	– Paghe ed oneri previdenziali, ecc. per il personale operaio giornaliero, ecc.	»	500.000.000
»	»	92	– Compensi per il lavoro straordinario, ecc.	»	10.000.000
»	»	96	– Assistenza morale e benessere, ecc.	»	44.000.000
»	»	97	– Educazione fisica e sportiva, ecc.	»	16.000.000
»	»	98	– Servizi degli Stati Maggiori, ecc.	»	69.700.000
»	»	99	– Operazioni della leva, ecc.	»	23.000.000
»	»	100	– Indennità e spese di viaggio, ecc.	»	1.000.000.000
»	»	101	– Servizi generali dei Corpi, ecc.	»	170.000.000
»	»	102	– Spese per riviste, ecc.	»	7.000.000
»	»	104	– Spese di ufficio per i Corpi, ecc.	»	225.000.000
»	»	105	– Operazioni della leva, ecc.	»	50.000.000
»	»	106	– Servizi generali dei Corpi, ecc.	»	20.000.000
»	»	107	– Spese per riviste, ecc.	»	4.000.000
»	»	108	– Contributi e sovvenzioni, ecc.	»	15.000.000
»	»	109	– Spese di ufficio per i Corpi, ecc.	»	135.000.000
»	»	112	– Servizi generali dei Corpi, ecc.	»	53.100.000
»	»	115	– Spese di ufficio per i Corpi, ecc.	»	67.000.000
»	»	118	– Servizi del Genio, ecc.	»	595.131.000
»	»	123	– Spese per i servizi tipografici, ecc.	»	60.000.000
»	»	126	– Spese per il funzionamento degli arsenali, ecc.	»	530.000.000
»	»	127	– Materiali per lavori di trasformazione e costruzione, ecc.	»	220.000.000
»	»	132	– Lavori di manutenzione, ecc.	»	443.000.000
»	»	133	– Miglioramento dell'efficienza delle piazze marittime, ecc.	»	231.000.000
»	»	135	– Servizio elettronico, ecc.	»	80.000.000
»	»	136	– Fitto di immobili, ecc.	»	1.800.000
»	»	137	– Spese per i servizi tipografici, ecc.	»	5.500.000
»	»	138	– Servizi tecnici aeroportuali, ecc.	»	118.000.000
»	»	139	– Costruzioni di aeromobili, ecc.	»	543.500.000
»	»	142	– Servizio della motorizzazione, ecc.	»	49.600.000
»	»	143	– Nuove costruzioni demaniali, ecc.	»	57.600.000
»	»	146	– Fitto di immobili, ecc.	»	104.000.000
»	»	147	– Spese per i servizi tipografici, ecc.	»	43.200.000
»	»	149	– Spese di trasporto, ecc.	»	45.000.000
»	»	150	– Viveri ed assegni di vitto, ecc.	»	2.345.000.000
»	»	152	– Casermaggio per le truppe, ecc.	»	100.000.000
»	»	153	– Foraggi per i quadrupedi, ecc.	»	20.000.000

Cap. n. 156	– Combustibili liquidi, ecc.	L.	200.000.000
» » 157	– Esercizio dei magazzini, ecc.	»	30.000.000
» » 161	– Combustibili liquidi, ecc.	»	1.000.000.000
» » 168	– Prima vestione, ecc.	»	183.000.000
» » 169	– Combustibili liquidi, ecc.	»	976.000.000
» » 170	– Combustibili liquidi, ecc.	»	137.200.000
» » 171	– Trasporti di materiali, ecc.	»	415.200.000
» » 174	– Cura ed assistenza, ecc.	»	500.000
» » 175	– Cura ed assistenza, ecc.	»	70.600.000
» » 179	– Addestramento collettivo, ecc.	»	300.000.000
» » 180	– Funzionamento degli Istituti, ecc.	»	72.200.000
» » 181	– Biblioteche – Riviste e periodici	»	3.500.000
» » 182	– Addestramento collettivo, ecc.	»	330.000.000
» » 187	– Premi agli ufficiali, ecc.	»	17.119.000
» » 192	– Spese riservate, ecc.	»	300.000.000
» » 194	– Servizio ippico, ecc.	»	15.000.000
» » 199	– Servizio idrografico – Materiali	»	10.000.000
» » 200	– Ufficio storico, ecc.	»	5.250.000
» » 201	– Ufficio storico, ecc.	»	5.000.000
» » 204	– Contributi dovuti per legge, ecc.	»	10.000.000
» » 209	– Risarcimento di danni, ecc.	»	200.000.000
» » 225	– Indennità di licenziamento, ecc.	»	20.000.000
» » 226	– Stipendi ed assegni vari, ecc.	»	100.000.000
» » 227	– Stipendi, paghe, ecc.	»	953.000.000
» » 240	– Paghe ed oneri previdenziali, ecc.	»	61.000.000
» » 246	– Educazione fisica, ecc.	»	1.000.000
» » 247	– Assistenza morale e benessere, ecc.	»	8.000.000
» » 248	– Viveri ed assegni vitto, ecc.	»	33.000.000
» » 251	– Spese per il servizio di sanità, ecc.	»	4.100.000
» » 253	– Addestramento militare, ecc.	»	101.600.000
» » 257	– Spese per riviste, ecc.	»	4.000.000
» » 258	– Contributi e sovvenzioni, ecc.	»	1.500.000
» » 267	– Spese riservate, ecc.	»	10.000.000
» » 277	– Aviazione civile, ecc.	»	12.000.000
» » 279	– Aviazione civile, ecc.	»	2.000.000
» » 281	– Sottufficiali collocati a riposo, ecc.	»	42.000.000
» » 283	– Spese per il personale, ecc.	»	30.000.000
» » 301	– Spese per le onoranze ai Caduti, ecc.	»	75.000.000
» » 310	– Sottufficiali dell'Arma dei carabinieri, ecc.	»	40.000.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	23.795.000.000

b) *In diminuzione:*

Cap.	n.	1	– Stipendi ed altri assegni fissi al Ministro, ecc.	L.	2.500.000
»	»	13	– Pensioni ordinarie, ecc.	»	1.960.000.000
»	»	14	– Pensioni ordinarie, ecc.	»	200.000.000
»	»	17	– Indennità speciale annua, ecc.	»	142.000.000
»	»	19	– Pensioni ordinarie, ecc.	»	1.045.000.000
»	»	22	– Assegni ed indennità, ecc.	»	1.300.000
»	»	23	– Indennizzo privilegiato aeronautico	»	48.000.000
»	»	24	– Spese, servizi, missioni, ecc.	»	13.534.000
»	»	36	– Retribuzioni, ecc.	»	1.500.000.000
»	»	37	– Indennità, soprassoldi, ecc.	»	2.500.000
»	»	38	– Indennità, soprassoldi, ecc.	»	5.000.000
»	»	41	– Indennità di missione, ecc.	»	13.000.000
»	»	42	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	10.000.000
»	»	51	– Stipendi, paghe, ecc.	»	170.000.000
»	»	53	– Indennità e soprassoldi, ecc.	»	210.000.000
»	»	58	– Stipendi, ecc.	»	240.000.000
»	»	59	– Retribuzioni, ecc.	»	160.000.000
»	»	61	– Indennità, soprassoldi, ecc.	»	2.000.000
»	»	63	– Indennità di missione, ecc.	»	2.250.000
»	»	64	– Indennità di missione, ecc.	»	550.000
»	»	66	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	2.000.000
»	»	67	– Paghe, ecc.	»	661.500.000
»	»	71	– Spese per accertamenti sanitari, ecc.	»	200.000
»	»	72	– Spese per cura, ecc.	»	1.500.000
»	»	73	– Stipendi ecc.	»	600.000.000
»	»	76	– Indennità di aeronavigazione, ecc.	»	70.000.000
»	»	79	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	[illegible].000.000
»	»	81	– Stipendi, ecc.	»	[illegible].000.000
»	»	82	– Retribuzioni, ecc.	»	113.700.000
»	»	84	– Indennità, soprassoldi, ecc.	»	3.000.000
»	»	87	– Indennità di missione, ecc.	»	5.000.000
»	»	88	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	7.000.000
»	»	89	– Indennità di trasferimento, ecc.	»	3.000.000
»	»	90	– Paghe, cottimi, ecc.	»	151.800.000
»	»	93	– Indennità di missione, ecc.	»	7.000.000
»	»	103	– Contributi e sovvenzioni, ecc.	»	25.000.000
»	»	111	– Operazioni della leva, ecc.	»	600.000
»	»	116	– Spese per la difesa antiaerea territoriale	»	200.000.000
»	»	117	– Servizio di Artiglieria, ecc.	»	750.350.000
»	»	119	– Servizi del Genio, ecc.	»	866.000.000
»	»	120	– Servizio delle telecomunicazioni	»	178.000.000

Cap. n. 121	(modificata la denominazione) – Servizio della motorizzazione – Spese per il funzionamento, manutenzione, acquisto, riparazione e rinnovazione di biciclette, automotoveicoli, mezzi corazzati e aeromobili; acquisto ricambi, gomme, materiali vari e materie di consumo; funzionamento, manutenzione, acquisto, riparazione e rinnovazione macchinari, attrezzature e materiali vari di officina; funzionamento, manutenzione, acquisto, riparazione e rinnovazione impianti e attrezzature depositi carburanti; manutenzione, acquisto, riparazione e rinnovazione fusti e cisterne ferroviarie per carburanti – Corsi automobilistici; addestramento automobilistico; acquisto, manutenzione e rinnovazione di materiale didattico ed attrezzature per aule didattiche; acquisto e stampa di pubblicazioni – Spese per censimento, precettazione, rivista, immatricolazione e targatura automotoveicoli; spese per transito su autostrade	L.	3.856.400.000
» » 122	– Fitto di immobili, ecc.	»	635.000.000
» » 125	– Acquisti ed impianti di macchinari, ecc.	»	233.000.000
» » 128	– Servizio della motorizzazione, ecc.	»	40.000.000
» » 129	– Materiali e lavori di manutenzione, ecc.	»	437.950.000
» » 130	– Armi e materiali da guerra, ecc.	»	145.000.000
» » 131	– Rinnovamento munizionamento, ecc.	»	376.000.000
» » 140	– Armi di bordo, ecc.	»	28.000.000
» » 141	– Munizionamento di caduta e di lancio, ecc.	»	321.800.000
» » 144	– Manutenzione ordinaria, ecc.	»	2.700.000
» » 145	– Servizio radiotelegrafico, ecc.	»	342.800.000
» » 151	– Prima vestizione, ecc.	»	1.400.000.000
» » 158	– Viveri ed assegni di vitto	»	635.000.000
» » 159	– Prima vestizione, ecc.	»	908.000.000
» » 160	– Casermaggio per le truppe, ecc.	»	28.000.000
» » 163	– Materiali di consumo, ecc.	»	75.000.000
» » 165	– Esercizio dei magazzini, ecc.	»	40.000.000
» » 166	– Viveri ed assegni di vitto	»	1.506.700.000
» » 167	– Casermaggio, ecc.	»	436.600.000
» » 172	– Esercizio dei magazzini, ecc.	»	11.400.000
» » 173	– Cura ed assistenza degli ammalati, ecc.	»	188.000.000
» » 176	– Funzionamento scuole, ecc.	»	15.000.000
» » 177	– Funzionamento degli Istituti, ecc.	»	107.000.000
» » 183	– Funzionamento degli Istituti, ecc.	»	10.000.000
» » 189	(modificata la denominazione) – Esperienze, studi e modelli – Pubblicazioni di carattere tecnico e scientifico – Spese per acquisizione brevetti	»	79.000.000
» » 190	(modificata la denominazione) – Esperienze, studi e modelli – Pubblicazioni di carattere tecnico e scientifico – Spese per acquisizione brevetti	»	3.000.000

Cap. n. 196 – Tipografie e laboratori, ecc.	L.	10.500.000
» » 198 – Servizio dei fari, ecc.	»	12.500.000
» » 202 – Spese per le statistiche, ecc.	»	950.000
» » 221 – Fondo a disposizione, ecc.	»	347.116.000
» » 222 – Indennità speciale annua, ecc.	»	10.000.000
» » 228 – Indennità e soprassoldi vari, ecc.	»	14.200.000
» » 229 – Indennità e rimborso spese di trasporto, ecc.	»	17.000.000
» » 231 – Indennità di trasferimento, ecc.	»	12.000.000
» » 232 – Stipendi ed altri assegni fissi, ecc.	»	500.000
» » 233 – Retribuzioni, altri assegni fissi, ecc.	»	800.000
» » 245 – Indennità e spese di viaggio, ecc.	»	6.000.000
» » 249 – Casermaggio, ecc.	»	30.000.000
» » 250 – Spese di prima vestizione, ecc.	»	616.700.000
» » 252 – Spese per il funzionamento delle scuole, ecc.	»	9.300.000
» » 256 – Spese generali delle legioni	»	9.000.000
» » 260 – Spese per i servizi tipografici, ecc.	»	48.000.000
» » 262 – Servizio del Genio, ecc.	»	68.000.000
» » 263 – Servizi della motorizzazione, ecc.	»	265.800.000
» » 264 – Foraggi e spese varie per i quadrupedi	»	42.100.000
» » 265 – Combustibili liquidi e solidi, ecc.	»	141.000.000
» » 266 – Trasporto di materiali, ecc.	»	3.000.000
» » 278 – Aviazione civile, ecc.	»	22.000.000
» » 280 – Ufficiali collocati nella riserva, ecc.	»	621.000.000
» » 286 – Retribuzioni ai marittimi militarizzati, ecc.	»	4.100.000
» » 288 – Spese per la gestione del naviglio, ecc.	»	25.000.000
» » 306 – Somma da erogare per la liquidazione di pendenze, ecc.	»	60.000.000
» » 309 – Ufficiali dell'Arma dei Carabinieri collocati nella riserva, ecc.	»	3.800.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	23.795.000.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 188 – Esperienze, studi e modelli – Pubblicazioni di carattere tecnico e scientifico – Spese per acquisizione brevetti.

MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE

a) *In aumento:*

Cap. n. 7 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	90.000.000
» » 11 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	6.000.000
» » 12 – Compensi speciali, ecc.	»	3.000.000
» » 16 – Indennità, ecc. per le missioni all'estero, ecc.	»	4.000.000

Cap. n.	20 – Sussidi al personale, ecc.	L.	15.000.000
» »	23 – Spese per la qualificazione, ecc.	»	30.000.000
» »	25 – Fitto di locali, ecc.	»	124.000.000
» »	26 – Spese postali, ecc.	»	10.000.000
» »	33 – Spese casuali	»	405.500
» »	39 – Contributi ad enti, ecc.	»	50.000.000
» »	68 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	13.000.000
» »	76 – Gettoni di presenza, ecc.	»	2.000.000
» »	91 – Istruzione forestale, ecc.	»	35.000.000
» »	91 *bis* (modificata la denominazione) – Stipendi ed altri assegni fissi al personale del ruolo ad esaurimento e dei ruoli aggiunti in servizio presso gli Organi centrali e periferici dell'alimentazione, nonchè al personale comandato di altre Amministrazioni (Spesa fissa e obbligatoria)	»	33.000.000
» »	91-*V* – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	650.000
» »	91-*VIII* – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	650.000
» »	91-*XVI* – Gettoni di presenza, ecc.	»	700.000
» »	116 – Contributo straordinario, ecc.	»	290.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	417.695.500

b) *In diminuzione:*

Cap. n.	5 – Indennità, ecc. per le missioni all'estero, ecc.	L.	1.800.000
» »	15 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	2.200.000
» »	48 – Spese e contributi, ecc.	»	50.000.000
» »	55 – Spese per incoraggiare, ecc.	»	15.000.000
» »	84 – Contributi, ecc.	»	35.000.000
» »	91-*IV* – Retribuzioni, ecc.	»	19.000.000
» »	91-*VII* – Retribuzioni, ecc.	»	14.000.000
» »	91-*XIX* – Spese postali, ecc.	»	700.000
» »	91-*XXVI* – Rimborso al « Fondo ex Sepral »	»	1.300.000
» »	94 – Spese per la manutenzione, ecc.	»	3.000.000
	TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	142.000.000

MINISTERO DELL'INDUSTRIA E DEL COMMERCIO

a) *In aumento:*

Cap. n.	2 – Spese per i viaggi del Ministro, ecc.	L.	1.000.000
» »	4 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	500.000
» »	7 (modificata la denominazione) – Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e dei ruoli aggiunti		

		dell'Amministrazione centrale, al personale inquadrato nei ruoli degli Uffici provinciali dell'industria e del commercio e non utilizzati nei servizi di istituto, ed a quello di altre Amministrazioni dello Stato, che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 e successive modificazioni)	L.	8.000.000
Cap. n.	11	– Compensi speciali, ecc.	»	7.000.000
» »	14	– Sussidi al personale, ecc.	»	500.000
» »	15	– Gettoni di presenza, ecc.	»	3.000.000
» »	19	– Spese postali, ecc.	»	6.000.000
» »	22	– Manutenzione ordinaria dei locali, ecc.	»	12.000.000
» »	24	– Spese per il servizio degli automezzi	»	3.300.000
» »	37 *bis*	(di nuova istituzione) – Spese per la redazione e la pubblicazione del Bollettino dell'artigianato (legge 23 luglio 1956, n. 860; articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 23 ottobre 1956, n. 1202 e articolo 21 del decreto ministeriale 7 marzo 1958, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 27 maggio 1958)	»	3.000.000
» »	38	– Fabbricazione, ecc.	»	72.000
» »	42	– Spese relative alla partecipazione, ecc.	»	100.000
» »	46	– Spese per i servizi statistici, ecc.	»	1.000.000
» »	49	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	2.000.000
» »	52	– Compensi speciali, ecc.	»	1.300.000
» »	53	– Compensi speciali, ecc.	»	300.000
» »	55 *bis*	(di nuova istituzione) – Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Ufficio centrale brevetti (articolo 3 del regio-decreto legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238)	»	2.000.000
» »	60	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	4.000.000
» »	63	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	10.000.000
» »	67	– Indennità e gettoni di presenza, ecc.	»	800.000
» »	71	– Spese per l'impianto, ecc.	»	5.000.000
» »	86	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	8.000.000
» »	87	– Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	3.000.000
» »	107 *ter*	(di nuova istituzione) – Spese relative al personale già dipendente dagli enti pubblici nelle zone di confine cedute per effetto del Trattato di pace o comunque sottratte all'Amministrazione italiana (legge 12 febbraio 1955, n. 44)	»	156.000.000
» »	114	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	267.000
» »	117	(modificata la denominazione) – Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario, da corrispondere al personale addetto al Comitato interministeriale dei prezzi ed a quello di altre Amministrazioni dello Stato per prestazioni rese nell'interesse del Comi-		

	tato stesso (articolo 6 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19)	L.	2.500.000
Cap. n. 118	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	500.000
» » 122	– Gettoni di presenza, ecc.	»	1.000.000
» » 127	– Spese per il funzionamento, ecc.	»	500.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	242.639.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 35	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	L.	1.000.000
» » 36	– Gettoni di presenza, ecc.	»	2.000.000
» » 45	– Spese per campionatura, ecc.	»	1.000.000
» » 72	– Spese per l'impianto, ecc.	»	800.000
» » 104	– Pensioni ordinarie, ecc.	»	13.000.000
» » 116	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	267.000
» » 120	– Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	100.000
	TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	18.167.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 6 – Stipendi ed altri assegni fissi al personale di ruolo e dei ruoli aggiunti dell'Amministrazione centrale, al personale inquadrato nei ruoli degli uffici provinciali dell'industria e del commercio e non utilizzati nei servizi di istituto, ed a quello comandato da altre Amministrazioni dello Stato.

d) *Capitolo soppresso:*

Cap. n. 129 *bis* (*aggiunto*) – Spese relative al personale, ecc.

MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

a) *In aumento:*

Cap. n. 6	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	21.500.000
» » 10	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	100.000
» » 36	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	60.500.000
» » 98 *bis*	(di nuova istituzione) – Somma occorrente per provvedere alla liquidazione dei saldi del contributo dovuto dallo Stato alla Federazione Nazionale delle casse mutue di malattia dei coltivatori diretti ai sensi degli articoli 22 e 23 della legge 22 novembre 1954, n. 1136, relativamente agli anni solari 1954, 1955 e 1956	»	215.885.47

Cap. n. 99 *ter* (di nuova istituzione sotto la nuova rubrica « Spese diverse ») – Somma da rimborsare a terzi per crediti scaduti ai sensi del decreto legislativo luogotenenziale 4 maggio 1946, n. 428 e successive modificazioni, nonchè alle Prefetture ed alle Camere di Commercio, Industria e Agricoltura a copertura di anticipazioni di fondi dalle stesse effettuate per il funzionamento degli ex Centri provinciali del Lavoro . . . . . L. 8.038.828

TOTALE DEGLI AUMENTI . . . L. 306.024.299

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 38 – Compensi per lavoro straordinario, ecc. . . . . L. 4.500.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 97 – Somma occorrente per provvedere alla liquidazione di saldi per il concorso dovuto dallo Stato al « Fondo per l'adeguamento delle pensioni » istituito presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale, nell'onere derivante dalla corresponsione delle prestazioni previste dagli articoli 14, 16, 17 e 34 della legge 4 aprile 1952, n. 218, fino al 30 giugno 1956.

MINISTERO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO

a) *In aumento:*

Cap. n. 5 – Compensi per lavoro straordinario, ecc. . . . . L. 15.000.000

» » 7 – Compensi per lavoro straordinario, ecc. . . . . » 500.000

» » 7 *bis* (di nuova istituzione) – Paghe ed altri assegni fissi al personale salariato non di ruolo del Ministero e relativi oneri previdenziali a carico dell'Amministrazione . . . » 1.500.000

» » 7 *ter* (di nuova istituzione) – Compensi per lavoro straordinario al personale salariato non di ruolo del Ministero . . . . . » 120.000

» » 8 – Compensi speciali, ecc. . . . . » 15.000.000

» » 9 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc. . . . . » 3.000.000

» » 12 – Sussidi, ecc. . . . . » 1.000.000

» » 14 – Gettoni di presenza, ecc. . . . . » 2.000.000

» » 22 – Spese postali, ecc. . . . . » 2.400.000

» » 27 – Spese per il servizio degli automezzi . . . . . » 7.000.000

» » 39 – Contributi per la redazione, la stampa, ecc. . . . . » 10.000.000

» » 46 *bis* (di nuova istituzione sotto la nuova rubrica « Spese generali » della categoria 1ª – Spese effettive di parte straordinaria) – Somma da erogare alla Direzione ge-

	nerale degli Istituti di previdenza a titolo di risarcimento dei danni causati allo stabile, ed ai relativi impianti di proprietà della Cassa di previdenza per le pensioni ai salariati degli Enti locali, sito in Roma, Via Arezzo – angolo Via Reggio Calabria, durante la locazione da parte del Ministero.	L.	356.000
Cap. n. 47	– Spesa per la Mostra di prodotti italiani a Teheran. .	»	117.800.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	175.676.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 36	– Spese per la tutela e lo sviluppo, ecc.	L.	37.800.000
» » 38	– Contributi per la partecipazione, ecc.	»	80.000.000
	TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	117.800.000

MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

a) *In aumento:*

Cap. n. 9	– Paghe, ecc.	L.	2.500.000
» » 42 *bis*	(di nuova istituzione) – Contributo alle spese di funzionamento dell'organizzazione marittima consultiva internazionale (Convenzione internazionale di Ginevra del 6 marzo 1948, approvata con la legge 22 maggio 1956, n. 909)	»	5.000.000
» » 69	– Prestazioni del Registro italiano navale, ecc.	»	200.000
» » 73	– Spese per l'organizzazione, ecc.	»	185.000.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	192.700.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 8	– Paghe, ecc.	L.	2.500.000

c) *Modifica di denominazione:*

Cap. n. 4 – Stipendi ed altri assegni fissi al personale civile di ruolo dell'Amministrazione centrale ed al personale dei ruoli aggiunti dell'Amministrazione centrale e periferica, compreso quello comandato da altre Amministrazioni (Spese fisse ed obbligatorie).

» » 77 – Spese (escluse quelle di personale) per la vigilanza ministeriale sull'attività dei cantieri e degli stabilimenti di costruzioni navali, nonchè per la concessione di contributi a favore di enti e di istituti di studio e di esperienze in materia di costruzioni, di architettura

e di istruzione navale (leggi 8 marzo 1949, n. 75; 5 settembre 1951, n. 902; 30 giugno 1952, n. 774; 25 luglio 1952, n. 949 e 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859) (Spese di ordine).

MINISTERO DEL BILANCIO

In aumento:

Cap. n.	2 – Spese per i viaggi, ecc.	L.	2.000.000
» »	3 – Retribuzioni, ecc.	»	3.000.000
» »	4 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	5.500.000
» »	5 – Compensi speciali, ecc.	»	4.500.000
» »	6 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc	»	1.500.000
» »	8 – Compensi ad estranei, ecc.	»	2.000.000
» »	9 – Spese per il funzionamento, ecc.	»	500.000
» »	10 – Spese per l'acquisto di libri, ecc.	»	400.000
	TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	19.400.000

MINISTERO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI

a) *In aumento:*

Cap. n.	4 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	L.	1.000.000
» »	7 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	2.000.000
» »	9 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	396.000
» »	10 – Paghe, ecc.	»	2.000.000
» »	13 – Indennità, ecc. per le missioni all'estero, ecc.	»	1.500.000
» »	15 – Gettoni di presenza, ecc.	»	1.000.000
» »	22 – Menutenzione ordinaria, ecc.	»	1.000.000
» »	24 – Spese per la biblioteca, ecc.	»	2.500.000
» »	26 *bis* (di nuova istituzione sotto la nuova rubrica – Debito vitalizio e trattamenti similari) – Indennità per una sola volta in luogo di pensione ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del regio decreto legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, modificati dall'articolo 11 del regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480 ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	»	1.560.000
» »	31 – Spese, ecc. di indagini, ecc.	»	1.000.000
» »	32 – Spese, ecc. di indagini, ecc.	»	1.000.000

Cap. n. 33 *ter* (di nuova istituzione) – Reintegro a favore delle Amministrazioni dello Stato dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale e delle altre Amministrazioni e Società previste dall'articolo 32 del regio decreto-legge 19 ottobre 1937, n. 1729 delle quote di imposta straordinaria sul capitale delle Società per azioni afferenti i titoli azionari da esse posseduti	L.	5.217.000
» » 34 – Spese e contributi, ecc.	»	50.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	70.173.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 12 – Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	L.	4.000.000
» » 23 – Spese per l'esercizio degli automezzi	»	2.400.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	6.400.000

c) *Capitolo soppresso:*

Cap. n. 35 (*aggiunto*) – Reintegro a favore delle Amministrazioni, ecc.

TABELLA C

TABELLA DI VARIAZIONI AI BILANCI DI AZIENDE AUTONOME PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1958-59

AMMINISTRAZIONE DEI MONOPOLI DI STATO

ENTRATA.

In aumento:

Cap. n. 20 – Economie nei residui passivi, ecc.	L.	1.800.000.000

SPESA.

a) *In aumento:*

Cap. n. 3 – Paghe, indennità, ecc. al personale salariato, ecc. della Direzione generale, ecc.	L.	5.000.000
» » 6 – Compensi e indennità ai componenti di commissioni, ecc.	»	2.000.000
» » 14 – Premi al personale salariato, ecc.	»	336.000.000
» » 36 – Spese per le agenzie all'estero, ecc.	»	25.000.000
» » 37 – Spese per acquisto, ecc. di macchine, ecc.	»	1.000.000.000
» » 65 – Versamento al Tesoro dell'avanzo finanziario, ecc.	»	950.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	2.318.000.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n.	1	– Stipendi, ecc.	L.	30.000.000
» »	20	– Spese per l'impianto, ecc. dei centri meccanografici	»	30.000.000
» »	21	– Spese per partecipazione ad esposizioni, ecc.	»	2.000.000
» »	28	– Restituzioni e rimborsi	»	1.000.000
» »	32	– Indennità di licenziamento, ecc.	»	8.000.000
» »	34	– Paghe, ecc. al personale salariato, ecc.	»	340.000.000
» »	47	– Indennità ai rivenditori di generi di monopolio, ecc.	»	50.000.000
» »	51	– Spese per acquisto, ecc. di macchine, ecc.	»	4.000.000
» »	55	– Paghe, ecc. al personale salariato, ecc.	»	4.000.000
» »	56	– Acquisto di cartine, ecc.	»	21.000.000
» »	58	– Trasporto cartine, ecc.	»	500.000
» »	59	– Paghe, ecc. al personale salariato, ecc.	»	27.500.000
		TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	518.000.000

AZIENDA MONOPOLIO BANANE

ENTRATA

In aumento:

Cap. n.	2	– Proventi diversi, ecc.	L.	20.000.000
» »	8	– Proventi vari, ecc.	»	45.000.000
		TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	65.000.000

SPESA

a) *In aumento:*

Cap. n.	2	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	600.000
» »	4	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	400.000
» »	5	– Compensi speciali, ecc.	»	2.000.000
» »	6	– Rimborso ad altre Amministrazioni, ecc.	»	2.000.000
» »	7	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	750.000
» »	19	– Spese per cancelleria, ecc.	»	200.000
» »	20	– Spese postali, ecc.	»	700.000
» »	21	– Spese per il servizio automobilistico	»	300.000
» »	24	– Spese per propaganda, ecc.	»	1.200.000
» »	27	– Pensioni ordinarie, ecc.	»	1.000.000
» »	29	– Indennità di licenziamento, ecc.	»	500.000
» »	31	– Spese di carattere commerciale, ecc.	»	18.000.000
» »	32	– Spese doganali	»	105.000.000

Cap. n. 33 – Noli per trasporto, ecc.	L.	151.000.000
» » 34 – Spese per trasporto terrestre	»	109.000.000
» » 37 – Quota pari al 2 per cento, ecc.	»	4.820.000
» » 39 – Versamento, ecc. dell'avanzo, ecc.	»	240.180.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	637.650.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 8 – Indennità, ecc., per le missioni all'estero	L.	850.000
» » 30 – Acquisto di banane, ecc.	»	571.800.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	572.650.000

ISTITUTO AGRONOMICO PER L'AFRICA ITALIANA

ENTRATA

In aumento:

Art. n. 2 – Contributi ordinari, ecc.	L.	25.000
» » 8 – Gestione speciale, ecc.	»	750.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	775.000

SPESA

a) *In aumento:*

Art. n. 2 – Retribuzioni, ecc.	L.	50.000
» » 4 – Paghe, ecc.	»	250.000
» » 5 – Compensi per il lavoro straordinario, ecc.	»	1.200.000
» » 11 – Spese per i servizi, ecc.	»	525.000
» » 15 – Manutenzione straordinaria, ecc.	»	300.000
» » 19 – Gestione speciale, ecc.	»	750.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	3.075.000

b) *In diminuzione:*

Art. n. 1 – Stipendi, ecc.	L.	800.000
» » 3 – Paghe, ecc.	»	300.000
» » 10 – Spese per concorsi	»	500.000
» » 14 – Fondo di riserva, ecc.	»	700.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	2.300.000

AMMINISTRAZIONE DEL FONDO PER IL CULTO

ENTRATA

In aumento:

Cap. n. 9 – Contributo del Tesoro, ecc.	L.	130.000.000
» » 12 – Esazione e ricupero di capitali	»	30.044.190
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	160.044.190

SPESA

a) *In aumento:*

Cap. n. 3 – Compensi speciali, ecc.	L.	4.000.000
» » 12 – Manutenzione ordinaria, ecc.	»	400.000
» » 14 – Spese di ufficio, ecc.	»	5.500.000
» » 19 – Spese per terreni, ecc.	»	10.000.000
» » 29 – Assegni vari, ecc.	»	40.000.000
» » 30 – Concorso del fondo per il culto, ecc.	»	13.000.000
» » 31 – Concorsi e sussidi, ecc.	»	25.000.000
» » 35 – Eventuale concorso del Fondo, ecc.	»	180.000.000
» » 36 – Concorso nelle spese, ecc.	»	5.000.000
» » 37 – Sussidi al clero, ecc.	»	25.000.000
» » 39 – Fondo di riserva, ecc.	»	7.000.000
» » 41 – Concorsi e sussidi, ecc.	»	30.000.000
» » 46 – Uscita di capitali per estinzione di debiti, ecc.	»	30.044.190
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	374.944.190

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 28 – Supplementi di congrua, ecc.	L.	214.900.000

FONDO DI BENEFICENZA E DI RELIGIONE NELLA CITTÀ DI ROMA

ENTRATA

In aumento:

Cap. n. 4 – Assegnazione corrisposta dal Tesoro, ecc.	L.	45.000.000

SPESA

In aumento:

Cap. n. 12 – Restauri, ecc.	L.	30.000.000
» » 18 – Supplementi di congrua, ecc.	»	15.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	45.000.000

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

ENTRATA

a) *In aumento:*

Cap. n. 7 – Proventi del servizio dei conti correnti	L.	2.700.000.000
» » 8 – Rimborso della Cassa depositi e prestiti, ecc.	»	800.000.000
» » 15 – Proventi dei servizi, ecc.	»	70.000.000
» » 16 – Proventi del servizio, ecc.	»	30.000.000
» » 17 – Versamento da parte della « Radiotelevisione italiaiana », ecc.	»	12.000.000
» » 22 – Aggio sull'importo delle marche, ecc.	»	30.000.000
» » 24 – Ritenuta in conto pensioni, ecc.	»	100.000.000
» » 25 – Rimborso da parte dell'Azienda, ecc.	»	140.000.000
» » 26 – Economie accertate, ecc.	»	400.000.000
» » 27 – Canoni per concessione, ecc.	»	25.000.000
» » 33 – Sovvenzione straordinaria, ecc.	»	5.000.000.000
» » 36 – Rimborso da parte di terzi, ecc.	»	3.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	9.310.000.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 35 – Somma proveniente, ecc.	L.	340.000.000

SPESA

a) *In aumento:*

Cap. n. 2 – Premio di maggiore produzione, ecc.	L.	1.456.000.000
» » 3 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	2.050.000.000
» » 5 – Retribuzioni, ecc.	»	100.000.000
» » 6 – Premio di maggiore produzione, ecc.	»	176.700.000
» » 7 – Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	427.000.000
» » 8 – Contributo, ecc. per l'assicurazione, ecc.	»	390.000.000
» » 9 – Retribuzioni, ecc.	»	600.000.000
» » 10 – Premio di maggiore produzione, ecc.	»	42.000.000

Cap.	n.	11	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	L.	50.000.000
»	»	13	– Premio di maggiore produzione, ecc.	»	950.000.000
»	»	14	– Compensi per lavoro straordinario, ecc.	»	328.000.000
»	»	15	– Compensi ai ricevitori, ecc.	»	1.000.000
»	»	16	– Compensi forfetari, ecc.	»	35.000.000
»	»	17	– Retribuzioni, ecc.	»	600.000.000
»	»	19	– Paghe, ecc.	»	775.000.000
»	»	23	– Indennità per servizio, ecc.	»	349.482.000
»	»	24	– Indennità per maneggio valori	»	383.000.000
»	»	25	– Indennità al personale, ecc.	»	300.000.000
»	»	26	– Indennità ai ricevitori, ecc.	»	15.000.000
»	»	29	– Compensi e premi, ecc.	»	24.500.000
»	»	33	– Compensi per servizi accessori, ecc.	»	35.000.000
»	»	35	– Indennità temporanea, ecc.	»	109.000.000
»	»	37	– Indennità, ecc. per le missioni, ecc.	»	345.000.000
»	»	38	– Indennità, ecc. per le missioni all'estero	»	10.000.000
»	»	40	– Gettoni di presenza, ecc.	»	2.000.000
»	»	42	– Pensioni ordinarie, ecc.	»	140.000.000
»	»	43	– Indennità per una sola volta, ecc.	»	30.000.000
»	»	44	– Indennità di licenziamento, ecc.	»	3.500.000
»	»	49	– Spese per i servizi di trasporto, ecc.	»	710.000.000
»	»	52	– Esercizio, ecc. della posta pneumatica, ecc.	»	20.000.000
»	»	53	– Spese per il trasporto, ecc.	»	1.000.000.000
»	»	54	– Premio per la vendita, ecc.	»	100.000.000
»	»	55	– Indennità, ecc. per la perdita, ecc.	»	4.000.000
»	»	56	– Fornitura, ecc. di materiali, ecc.	»	10.000.000
»	»	57	– Rimborso, ecc. delle spese, ecc.	»	400.000.000
»	»	58	– Rimborsi dovuti per lo scambio, ecc.	»	4.000.000
»	»	59	– Abbuoni e rimborsi diversi, ecc.	»	30.500.000
»	»	65	– Spese, ecc. per il funzionamento, ecc.	»	32.000.000
»	»	66	– Nolo dei veicoli, ecc.	»	8.000.000
»	»	68	– Pagamenti, ecc. alle Amministrazioni, ecc.	»	400.000.000
»	»	74	– Spese per esercizio, ecc.	»	22.000.000
»	»	78	– Spese interessanti l'Amministrazione provinciale, ecc.	»	53.000.000
»	»	82	– Imposte erariali, ecc.	»	5.000.000
»	»	84	– Spese di gestione, ecc.	»	45.000.000
»	»	91	– Trasporto di agenti, ecc.	»	45.000.000
»	»	93	– Manutenzione restauro, ecc.	»	130.000.000
»	»	94	– Spese per l'esercizio, ecc.	»	200.000.000
»	»	102	– Spese per medicinali, ecc.	»	10.000.000
»	»	125	– Versamento dell'imposta generale sull'entrata, ecc.	»	3.000.000
			TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	12.958.682.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n.	1	– Stipendi, ecc. al personale di ruolo, ecc.	L.	2.000.000.000
» »	12	– Stipendi, ecc. ai direttori degli uffici, ecc.	»	916.182.000
» »	18	– Retribuzioni per il servizio di procacciato, ecc. . . .	»	10.000.000
» »	27	– Indennità per piccola manutenzione, ecc.	»	8.000.000
» »	28	– Indennità ai dipendenti, ecc.	»	3.000.000
» »	30	– Premio di rendimento, ecc.	»	15.000.000
» »	32	– Compenso per lo speciale interessamento, ecc.	»	70.500.000
» »	39	– Indennità, ecc. per i trasferimenti, ecc.	»	10.000.000
» »	50	– Spese di trasporto, ecc.	»	74.000.000
» »	67	– Manutenzione, ecc. di mobili, ecc.	»	20.000.000
» »	85	– Spese per sistemazione dei locali, ecc.	»	50.000.000
» »	86	– Spese per fitto di locali	»	105.000.000
» »	90	– Spese in dipendenza di conferenze, ecc.	»	2.000.000
» »	111	– Spese per la gestione, ecc.	»	25.000.000
» »	112	– Somma da versare all'entrata, ecc.	»	340.000.000
» »	122	– Acquisto di automezzi, ecc.	»	40.000.000
» »	124	– Miglioramento graduale, ecc.	»	300.000.000
		TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	3.988.682.000

AZIENDA DI STATO PER I SERVIZI TELEFONICI

ENTRATA

a) *In aumento:*

Cap. n.	1	– Proventi del traffico telefonico, ecc.	L.	2.300.000.000
» »	4	– Proventi derivanti dall'affitto di linee telefoniche, ecc.	»	886.185.000
» »	5	(modificata la denominazione) – Canoni per la cessione di traffico telefonico statale alle Società concessionarie di zona	»	206.715.000
» »	7	– Proventi della vendita, ecc.	»	31.530.000
» »	8	– Proventi vari	»	181.470.000
» »	9	– Proventi derivanti dall'affitto, ecc.	»	20.000.000
» »	10	– Proventi derivanti dalla concessione, ecc.	»	6.000.000
» »	11	– Trattenute al personale, ecc.	»	35.000.000
» »	16	– Rimborso da parte di terzi, ecc.	»	1.000.000
		TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	3.667.900.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 17 – Pagamento da parte dei concessionari, ecc.	L.	5.378.354

SPESA

a) *In aumento:*

Cap. n. 4 (modificata la denominazione) – Paghe ed altre competenze agli operai giornalieri assunti ai sensi dello articolo 3 della legge 26 febbraio 1952, n. 67. Contributi previdenziali ed assistenziali a carico dell'Azienda per gli operai medesimi	L.	160.000.000
» » 5 – Competenze al personale di altre Amministrazioni, ecc.	»	51.000.000
» » 5 *bis* (di nuova istituzione) – Retribuzioni ed altre competenze al personale straordinario assunto per esigenze di carattere eccezionale nella ricorrenza delle feste natalizie e pasquali e durante i mesi di luglio e agosto (articolo 54 della legge 27 febbraio 1958, n. 119) – Contributi previdenziali ed assistenziali a carico dell'Azienda per il personale medesimo	»	65.000.000
» » 6 – Compensi per lavori straordinari, ecc.	»	110.000.000
» » 7 – Compensi speciali, ecc.	»	15.000.000
» » 14 – Indennità per maneggio valori, ecc.	»	12.600.000
» » 18 – Premio di cointeressenza, ecc.	»	600.000.000
» » 21 – Premio di maggior produzione, ecc.	»	26.000.000
» » 25 – Rimborsi da farsi all'Amministrazione postale, ecc. per le pensioni, ecc.	»	140.000.000
» » 34 – Miglioramento graduale, ecc.	»	500.000.000
» » 36 – Spese per acquisto, ecc. di automezzi, ecc.	»	6.000.000
» » 39 – Spese per la gestione delle case economiche, ecc. . .	»	6.000.000
» » 41 – Spese di ufficio, ecc.	»	300.000.000
» » 45 – Spese per la partecipazione dell'Azienda a mostre, ecc.	»	400.000.000
» » 46 – Spese casuali	»	300.000
» » 56 – Spese, servizi, missioni, ecc.	»	58.000.000
» » 59 – Residui passivi, ecc.	»	418.000.000
» » 61 – Versamento al Tesoro dell'avanzo, ecc.	»	1.015.000.000
» » 64 – Versamento dell'imposta generale sull'entrata, ecc. . .	»	1.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	3.883.900.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 19 – Compensi per speciali incarichi, ecc.	L.	6.000.000
» » 20 – Spese per l'attuazione di corsi di addestramento, ecc. .	»	200.000.000

Cap. n. 55 – Spese per la partecipazione a congressi, ecc.	L.	10.000.000
» » 65 – Versamento al Tesoro dei canoni di affitto, ecc.	»	5.378.354
TOTALE DELLE DIMINUZIONI . . .	L.	221.378.354

AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

ENTRATA

a) *In aumento:*

Cap. n. 8 – Prodotti per servizi accessori	L.	200.000.000
» » 18 – Contributo di altre Amministrazioni, ecc.	»	60.000.000
» » 23 – Proventi eventuali	»	1.365.000.000
» » 40 – (modificata la denominazione) – Assegnazioni per il rinnovamento del materiale rotabile, delle navi-traghetto, degli autoveicoli e degli impianti e macchinari delle centrali elettriche	»	980.000.000
» » 41 – Introiti da assegnare, ecc.	»	1.939.500.000
» » 42 – Introiti da assegnare, ecc.	»	420.000.000
» » 51 – Corrispettivo delle prestazioni, ecc.	»	5.000.000
» » 61 – Contributo dell'Amministrazione, ecc.	»	800.000.000
» » 81 – Entrate delle colonie marine e climatiche	»	8.000.000
» » 82 – Entrate diverse ed eventuali	»	232.000.000
» » 84 – Introiti della gestione	»	90.000.000
» » 85 – Quote in conto capitale, ecc.	»	170.000.000
» » 87 *bis* (di nuova istituzione) – Somma da prelevarsi dalle disponibilità del «Fondo garanzia per le cessioni» costituitosi per effetto della legge 2 marzo 1954, n. 19 (legge 22 dicembre 1957, n. 1305) (capitolo n. 136 della spesa)	»	1.500.000.000
» » 88 – Introiti della gestione	»	175.000.000
» » 97 – Gestione dei mandati, ecc.	»	300.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	8.244.500.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 1 – Prodotti della rete principale, ecc.	L.	26.000.000.000
» » 6 – Noli attivi di materiale, ecc.	»	1.340.000.000
» » 7 – Corrispettivi per l'esercizio, ecc.	»	350.000.000
» » 13 – Trasporti e relative prestazioni, ecc.	»	200.000.000
» » 14 – Recuperi di carattere generale	»	370.000.000
» » 38 – Contributo dell'esercizio, ecc.	»	2.500.000.000

Cap. n. 55 – Ritenute al personale	L.	150.000.000
» » 56 – Ricupero della parte, ecc.	»	32.000.000
» » 65 – Contributo dell'Amministrazione	»	50.000.000
TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	30.992.000.000

SPESA

a) *In aumento:*

Cap. n. 6 – Personale	L.	145.000.000
» » 9 – Personale	»	300.000.000
» » 11 – Personale	»	430.000.000
» » 13 – Personale	»	225.000.000
» » 22 – Personale	»	100.000.000
» » 26 – Contributo al Fondo pensioni, ecc.	»	750.000.000
» » 31 – Contributo, ecc.	»	30.000.000
» » 37 – Premi eccezionali al personale	»	1.200.000.000
» » 39 – Spese per assegni, ecc.	»	275.000.000
» » 51 – Compensi ad altre Amministrazioni, ecc.	»	129.000.000
» » 67 *bis* (di nuova istituzione) – Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese per l'esecuzione del piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete (legge 21 marzo 1958, n. 289)	»	357.000.000
» » 79 – Acquisto di materiale, ecc.	»	900.000.000
» » 83 – Lavori di elettrificazione delle linee	»	1.800.000.000
» » 86 – Quote di partecipazione, ecc.	»	500.000
» » 89 – Spese di riparazione, ecc.	»	420.000.000
» » 102 – Personale	»	5.000.000
» » 109 – Pensioni	»	670.000.000
» » 126 – Spese per raccogliere ed istruire orfani, ecc.	»	10.000.000
» » 127 – Indennità di buonuscita	»	990.000.000
» » 128 – Sussidi ed assegni di diritto	»	30.000.000
» » 132 – Colonie marine e climatiche	»	10.000.000
» » 135 – Spese della gestione	»	90.000.000
» » 136 – Somme mutuate al personale	»	1.670.000.000
» » 138 – Spese della gestione	»	175.000.000
» » 148 – Gestione dei mandati, ecc.	»	300.000.000
TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	11.011.500.000

b) *In diminuzione:*

Cap. n. 1 – Personale	L.	180.000.000
» » 2 – Forniture, spese ed acquisti	»	13.000.000
» » 5 – Noli passivi, ecc.	»	1.430.000.000
» » 7 – Forniture, spese ed acquisti	»	30.000.000

Cap. n.	10	– Forniture, spese ed acquisti	»	7.220.000.000
» »	12	– Forniture, spese ed acquisti	»	150.000.000
» »	15	– Manutenzione del materiale rotabile	»	11.975.000.000
» »	16	– Manutenzione della linea	»	1.300.000.000
» »	17	– Spese per la gestione, ecc.	»	150.000.000
» »	18	– Personale	»	30.000.000
» »	19	– Forniture, spese ed acquisti	»	45.500.000
» »	21	– Manutenzione della linea	»	79.500.000
» »	23	– Forniture, spese ed acquisti	»	170.000.000
» »	25	– Servizi accessori	»	15.000.000
» »	34	– Quota di compartecipazione, ecc.	»	30.000.000
» »	41	– Contributi all'Istituto nazionale delle assicurazioni, ecc.	»	50.000.000
» »	43	– Avvisi, orari, ecc.	»	80.000.000
» »	44	– Imposte e tasse	»	20.000.000
» »	49	– Spese per la sorveglianza dei trasporti	»	70.000.000
» »	52	– Addebiti per cali, ecc.	»	210.000.000
» »	55	– Lavori per riparare, ecc.	»	3.400.000.000
» »	57	– Rinnovamento del materiale rotabile, ecc.	»	920.000.000
» »	58	– Migliorie ed aumenti, ecc.	»	2.500.000.000
» »	59	– Spese complementari, ecc.	»	300.000.000
» »	63	– Annualità al Consorzio di credito per le opere pubbliche, ecc.	»	50.000.000
» »	71	– Annualità dovute a terzi, ecc.	»	158.000.000
» »	80	– Miglioramenti al materiale, ecc.	»	681.000.000
» »	81	– Materiale di esercizio, ecc.	»	500.000.000
» »	82	– Lavori, ecc.	»	500.000.000
» »	84	– Miglioramenti alle linee, ecc.	»	600.000.000
» »	111	– Pensioni ad agenti, ecc.	»	52.000.000
» »	113	– Pensioni	»	50.000.000
» »	134	– Avanzo della gestione	»	800.000.000
		TOTALE DELLE DIMINUZIONI	L.	33.759.000.000

AZIENDA DI STATO PER LE FORESTE DEMANIALI

ENTRATA

In aumento:

Art. n.	2	– Entrate derivanti dalla vendita, ecc.	L.	151.696.510
» »	11	– Somme da versare dal Ministero, ecc.	»	2.098.000
» »	17	– Provento della vendita, ecc.	»	37.580.770
		TOTALE DEGLI AUMENTI	L.	191.375.280

SPESA

In aumento:

Art. n. 31 – Costruzione e riparazione, ecc.	L.	75.000.000
» » 32 – Spese per studi, ecc.	»	2.098.000
» » 32 *bis* (di nuova istituzione) – Somma da versare al Tesoro nella misura del 50 per cento dei fondi anticipati dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste per studi e ricerche per la redazione di piani e per la compilazione dei relativi progetti in dipendenza della mancata esecuzione delle opere al termine degli studi predetti (articolo 5 – ultimo comma – della legge 25 luglio 1952, n. 991) (prima delle dieci annualità)	»	1.696.510
» » 33 – Lavori di rimboschimento, ecc.	»	75.000.000
» » 38 – Acquisto di terreni, ecc.	»	37.580.770
TOTALE DEGLI AUMENTI . . .	L.	191.375.280

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Approvazione del 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) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Procedura urgentissima*)

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

Ricordo che per questo disegno di legge è stata approvata la procedura urgentissima. Invito pertanto l'onorevole relatore a riferire oralmente.

T R A B U C C H I , *relatore*. Con legge 24 dicembre 1949, n. 993, il Governo è stato delegato a provvedere, nei primi due anni dall'entrata in vigore della nuova tariffa doganale, a sospendere temporaneamente, in tutto o in parte, l'applicazione dei dazi contemplati dalla tariffa medesima o ad applicarli in misura ridotta in relazione alla situazione dei mercati e alle esigenze di approvvigionamento dei consumi e delle attrezzature dell'economia nazionale, con la precisa norma limitatrice che le sospensioni di cui ai commi precedenti non potessero andare oltre il terzo anno dall'entrata in vigore della nuova tariffa.

Questa delega è stata poi prorogata con legge 7 dicembre 1952, n. 1846, a tutto il 14 luglio 1954 con la possibilità che le riduzioni fossero sancite per una durata massima fino al 14 luglio 1955.

Con nuova legge 3 novembre 1954, n. 1077, le facoltà del Governo sono state prorogate fino a tutto il 14 luglio 1956. Però fu autorizzato il Governo, fino alla stessa data, ad apportare alle disposizioni preliminari, alle note e alla tariffa le aggiunte e modificazioni necessarie: *a*) per agevolare l'intro-

duzione nella nostra legislazione della nomenclatura prevista dalla convenzione di Bruxelles dell'11 gennaio 1951, ratificata con legge del 31 ottobre 1952, n. 1976; *b*) per rendere definitive norme temporanee emanate per la nuova tariffa; *c*) per una migliore formulazione tecnica del testo, nonchè per il coordinamento di esso con le disposizioni concernenti i tributi applicabili su merci importate, in aggiunta ai dazi di confine, e con gli accordi internazionali. Si è stabilito espressamente che le modificazioni e le aggiunte di cui al precedente comma non avrebbero potuto determinare l'applicazione di dazi più elevati di quelli previsti per le merci comprese nelle voci considerate nelle tariffe, nelle disposizioni e nelle note che ne sarebbero state oggetto.

Con nuovo provvedimento 6 marzo 1957, n. 68, è stata deliberata la proroga fino al 31 dicembre 1958. Prima che scadesse la proroga, cioè prima del 31 dicembre 1958, esattamente il 15 dicembre 1958, il Governo ha presentato un disegno di legge per una ulteriore proroga, disegno di legge che però è stato approvato dalla Camera solamente in questi giorni.

La ulteriore proroga proposta è a tutto il 31 dicembre 1961, ed è su questo punto che il Senato è chiamato a pronunciarsi, cioè sulla proroga fino al 31 dicembre 1961 della facoltà data al Governo di sospendere od applicare in misura minore alcuni dazi della nuova tariffa, in relazione alle necessità del commercio.

Nel disegno di legge è prevista anche la delega al Governo ad apportare alle tariffe le nuove modificazioni ed aggiunte ritenute necessarie in relazione alla Convenzione di Bruxelles. Non si tratta più delle modificazioni ed aggiunte necessarie per la introduzione delle norme della Convenzione di Bruxelles, ma delle modificazioni e delle aggiunte necessarie in relazione alle modificazioni di nomenclatura che sono suggerite dal Consiglio o dal Comitato istituito dalla stessa Convenzione per un continuo aggiornamento. In altre parole, mentre le vecchie deleghe riguardavano le modificazioni e aggiunte necessarie per recepire le norme della Convenzione, nel disegno di legge attuale si tratta di modificazioni ed aggiunte per recepire le modifiche che saranno apportate dagli organi previsti dalla Convenzione stessa. Nel punto *c*), poi, non si tratta più solo di delega ad apportare modifiche per un coordinamento delle tariffe con le disposizioni concernenti tributi applicabili sulle merci importate, ma invece si tratta di delega ad adottare una formulazione tecnica che ne permetta l'armonizzazione con le disposizioni concernenti tributi applicabili alle merci importate, in aggiunta ai dazi di confine.

Queste sono sostanzialmente le due modificazioni da segnalare nel disegno di legge, rispetto alle norme che esistevano prima della proroga. Naturalmente, anche durante il nuovo periodo di proroga tutti i provvedimenti dovranno essere adottati sentita la Commissione parlamentare costituita fin dal 1949 e composta di 20 senatori e 20 deputati. È opinione della Commissione finanze e tesoro che si debba accordare la delega per due motivi: perchè non è possibile provvedere con legge alla sospensione e alla riduzione delle tariffe doganali, quando è necessario far fronte immediatamente alle esigenze commerciali; e perchè in realtà la tariffa doganale esige modificazioni immediate ed istantanee.

Unica cosa che si va ad osservare è che sarebbe inutile continuare a provvedere con deleghe brevi, quando si vede chiaramente che sarebbe invece necessario provvedere ad una sistemazione permanente dei poteri del Governo, oppure a deleghe lunghe, se è necessario, per adempiere ai principi costituzionali, senza che si debba richiamare il Parlamento costantemente a votare proroghe che del resto sono ritenute necessarie, oltrechè dal Governo, anche dalla Camera e dal Senato.

Per questi motivi, in attesa che si possa provvedere ad una sistemazione più lunga e forse più razionale, la Commissione vi suggerisce di approvare il disegno di legge, così come è formulato.

M A R I O T T I . Limitatamente alla riduzione dei dazi doganali.

T R A B U C C H I , *relatore*. Riduzione e sospensione, mai aumento.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze.

P I O L A , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Data, onorevoli senatori, l'esposizione così chiara, come sempre, dell'onorevole Trabucchi, il Governo può limitarsi a richiamare le osservazioni che sono state fatte dall'onorevole relatore. Ci troviamo di fronte ad una materia che richiede interventi che debbono essere immediati, in aderenza alle contingenze che si verificano man mano. È uno di quei casi in cui la delega è assolutamente necessaria. D'altra parte viene assicurata una larga garanzia di controllo parlamentare attraverso la Commissione composta di 20 senatori e di 20 deputati.

Quanto all'ultima raccomandazione dello onorevole relatore, il Governo ne prende atto, mentre chiede al Senato di volersi compiacere di approvare il disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

R U S S O , *Segretario*:

Art. 1.

La disposizione dell'articolo 2, primo comma, della legge 24 dicembre 1949, n. 993, che autorizza il Governo a sospendere i dazi della tariffa doganale o ad applicarli in misura ridotta, è prorogata a tutto il 31 dicembre 1961 per i fini previsti nell'articolo medesimo.

Il Governo è inoltre autorizzato, fino alla stessa data, ad apportare alle disposizioni preliminari, alle voci ed alle note della tariffa doganale le aggiunte, le modificazioni e le soppressioni che si rendessero necessarie:

a) per inserire le aggiunte e modificazioni che saranno apportate alla nomenclatura prevista dalla Convenzione firmata dall'Italia a Bruxelles l'11 gennaio 1951, ratificata e resa esecutiva con legge 31 ottobre 1952, n. 1976;

b) per rendere definitive norme temporanee per la prima applicazione della nuova tariffa;

c) per una migliore formulazione tecnica del loro testo, per la loro armonizzazione con le disposizioni concernenti tributi applicabili sulle merci importate, in aggiunta ai dazi di confine, nonchè per il loro adeguamento con gli accordi internazionali e con le esigenze dei traffici commerciali.

Le modificazioni, le aggiunte e le soppressioni di cui al precedente comma non potranno determinare l'applicazione di dazi più elevati di quelli previsti dalla tariffa generale per le merci comprese nelle voci o considerate nelle disposizioni o nelle note che ne saranno oggetto.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le funzioni e la composizione della Commissione parlamentare, costituita con l'articolo 3 della legge 24 dicembre 1949, n. 993, restano quelle stabilite con la legge stessa. Oltre che sui criteri di sospensione o di riduzione dei dazi, la Commissione sarà chiamata ad esprimere il proprio parere anche sulle modificazioni, aggiunte e soppressioni da apportarsi alla tariffa doganale ai fini e nei limiti dell'articolo precedente.

Restano ferme le disposizioni di cui al terzo comma dell'articolo 4 della legge medesima ed al secondo comma dell'articolo 2 della legge 7 dicembre 1952, n. 1846.

Per il funzionamento della Segreteria tecnica, la Commissione può avvalersi, saltuariamente o permanentemente, dell'opera di impiegati dipendenti da qualsiasi Amministrazione dello Stato.

(*È approvato*).

Art. 3.

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata la spesa di cinque milioni in ragione d'anno, a partire dal secondo semestre dell'esercizio finanziario 1958-59 e fino al 31 dicembre 1961.

(*È approvato*).

Art. 4.

L'onere derivante dall'applicazione della presente legge sarà fronteggiato mediante riduzione dello stanziamento del capitolo n. 237: « Acquisto, costruzioni e manutenzione di strumenti e macchinari, eccetera », dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1958-59 e dei corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi.

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

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 del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

D A R D A N E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, intendo intrattenere il Senato su degli argomenti di grande importanza per il nostro Paese e di importanza addirittura vitale per l'economia del Piemonte e della Liguria. Io vivo ai confini fra il Piemonte e la Liguria e sento perciò vivamente i problemi che assillano queste due regioni. Questi argomenti si chiamano: corsi d'acqua, trafori alpini, strade ed autostrade. Sarebbe interessante poter aggiungere a questi anche quello riguardante le ferrovie, ma esso è sottratto alla competenza vostra, signor Ministro, e mi riservo di parlarne in sede opportuna, non senza accennare peraltro, a questo proposito, che Piemonte e Liguria in materia ferroviaria si trovano sempre più avulse dalle grandi linee del traffico ferroviario e che il Governo poco fa per ovviare al progressivo isolamento di queste due regioni. Mi basti così, di volo, accennare che da Roma, chi vuole raggiungere la città sabauda, non ha più convenienza a servirsi della linea ferroviaria Livorno-Pisa-Genova, ma deve passare per la linea di Bologna, cioè andare nella lontana Emilia percorrendo 100 chilometri in più e guadagnando così tre ore di durata del percorso. Ma di questo parlerò in altra sede.

Nello stesso disagio, nello stesso isolamento si troverà ben presto in Piemonte e in Liguria chi voglia percorrere la strada ordinaria da Torino a Roma in automobile, perchè converrà affrontare una maggiore percorrenza di 130 chilometri per puntare su Milano ed inserirsi sull'Autostrada del Sole pur di sottrarsi alla tormentata via Aurelia.

Voglio anzitutto parlare dei corsi d'acqua e della loro regolazione. Il giorno 5 corrente si è tenuta in Savigliano una riunione di sindaci delle vallate del cuneese, del monregalese, del saluzzese e dell'albese; il tema era quello delle alluvioni ricorrenti ogni due o tre anni, ed anche più frequentemente, dei fiumi e dei torrenti in piena che rompono gli argini, travolgono ponti e strade, allagano le pianure più fertili d'Italia e distruggono i raccolti faticosamente curati. Erano presenti un rappresentante del Prefetto di Cuneo, il Capo dell'Amministrazione provinciale, il Capo del Genio civile, il Capo dell'Ispettorato agrario, oltre ad un forte gruppo di agricoltori. Unico assente, il principale in-

teressato; direi, se non fosse irriverente, l'imputato: il Magistrato del Po, che per la verità aveva dato incarico al Capo del Genio civile provinciale di rappresentarlo. Ma sarebbe stata opportuna la sua presenza per rendersi conto direttamente della situazione e dello stato di depressione morale che autorità ed agricoltori subiscono e dei danni continui che le alluvioni producono.

La situazione è angosciosa. In autunno o in primavera, i fiumi ed i torrenti vanno in piena e distruggono con una furia selvaggia ciò che il lavoro umano ha faticosamente costruito. Quando nella mia città vedo ingrossare il volume dell'acqua del nostro torrente, che in genere è così povero d'acqua — e il senatore Bertone lo sa — e vedo trascinare a valle tronchi d'albero divelti e detriti di ogni specie e carogne di animali, penso che dopo otto giorni leggerò sui giornali che le disgraziatissime popolazioni del Delta Padano, del Polesine saranno in allarme, che le campagne saranno allagate, le case travolte, gli armenti dispersi. Mi chiedo allora se il Magistrato del Po, nominato con lo scopo di preparare la difesa di tutta la Valle padana contro la violenza bruta delle piene, si limiti a curare i danni dopo che essi sono già avvenuti, se egli cioè si limiti a curare faticosamente gli effetti invece che le cause determinanti: insomma la cura della febbre anzichè la cura delle malattie che producono la febbre.

Le cause che bisogna curare, signor Ministro, sono invece sull'Arco alpino, dove il disboscamento eccessivo avvenuto nel periodo bellico e post-bellico ha creato situazioni permanenti di pericolo. Bisogna che il vostro Dicastero, onorevole Ministro, in unione con il Dicastero dell'agricoltura, prepari un piano grandioso di risanamento. Occorre provvedere a bacini di raccolta delle acque delle vallate, che regolino il flusso delle onde di piena e che ad esse rubino la forza bruta e distruttiva per trasformarla in benefica fonte di ricchezza.

È un compito immenso, lo so; ma cosa non daremmo noi in tributo di sangue e di ricchezza per difendere le nostre valli, la nostra pianura padana contro un nemico invasore? E non è la forza bruta delle inondazioni il peggiore dei nemici? E che cosa costa ogni anno allo Stato la riparazione dei danni prodotti dalle inondazioni? Quest'opera civile, per quanto costi, sarà un vanto ineguagliabile per la nostra generazione, sarà una guerra vittoriosa: legate ad essa il vostro nome, onorevole ministro Togni, e sarà un titolo di merito per tutta la vostra vita. Fate esaminare dai vostri tecnici la situazione delle valli della provincia di Cuneo, dal Tanaro allo Stura di Demonte, dal Maira al Varaita, a tanti altri torrenti e fiumi, e vi persuaderete, onorevole Ministro, dell'urgenza di provvedimenti atti a prevenire i disastri futuri. I vostri tecnici troveranno che i danni si vanno accumulando di anno in anno. Mi diceva il sindaco di Savigliano, che è un ingegnere ed un competente ed appassionato difensore della sua zona, delle sue campagne e delle sue vallate, che pochi anni addietro sarebbero bastate poche decine di milioni per salvare quelle zone mentre oggi forse non basteranno più le centinaia di milioni.

E vengo, onorevole Ministro, all'altro tema, quello dei trafori alpini, delle autostrade e delle strade. Due trafori alpini di mole grandiosa sono ormai avviati a compimento o almeno sono in fase di costruzione: quello del Monte Bianco e quello del Gran San Bernardo. Tra poco, attraverso queste vie che attraversano i monti più alti d'Europa, due imponenti correnti di traffico si immetteranno nella Valle d'Aosta per sbucare ad Ivrea nella Pianura Padana. Ma come potrà questa massa di migliaia di autoveicoli stranieri non congestionare la già scarsa ed appesantita rete stradale piemontese? Lo so, da Ivrea un'autostrada porterà parte dei veicoli a Torino e, poco più a sud, l'autostrada per Milano potrà convogliarne un'altra parte verso la capitale lombarda. Ma non illudiamoci: la mèta di tutta questa massa di autoveicoli che ogni giorno sbucherà dalla Valle D'Aosta sarà quella del mare caldo della Liguria, oppure sarà il centro o il sud d'Italia. In favore di tutta la nostra penisola, da Savona in direzione di Torino, sta salendo velocemente la bella autostrada che vince l'ostacolo appenninico, ma per ora essa si fermerà a Ceva; è solo in progetto la

sua prosecuzione fino a Fossano. Io vi chiedo, onorevole Ministro, di esaminare personalmente il progetto per il prolungamento di questa autostrada; vi chiedo di fare in modo che i progettisti avvicinino sempre di più questa autostrada alle città di Cuneo, di Mondovì, di Fossano, di Savigliano, di Saluzzo, perchè le nostre città sono l'innervamento di tutta la nostra economia pedemontana, sono la garanzia e la difesa di tutta la nostra economia. Se esse dovessero soffrirne, ne soffrirebbe tutta l'economia, in quanto le popolazioni tenderebbero fatalmente ad andare ad ingrossare le masse della grande città di Torino che le avvince e le attira. Cercate, onorevole Ministro, di difendere le nostre città. In quest'opera, in questo lavoro, in questa missione, le nostre città hanno da difendere tutta l'economia piemontese. Ma quand'anche questa autostrada abbia raggiunto Fossano, resta ancora un largo tratto scoperto tra Fossano e Torino, dove la strada ordinaria è tutt'altro che ideale per l'insufficiente larghezza, per le curve troppo strette. Essa attraversa numerosi centri abitati dove numerose persone e molti carri ostacolano il transito. Sarà quindi un tratto cruciale per i turisti stranieri per i quali, giunti a Savona, non finiscono gli intoppi, anzi aumentano di numero e gravità. Da Savona ci si immette nella tormentatissima via Aurelia; da un lato, verso Ventimiglia, il percorso segue l'andamento orografico appenninico che è quasi sempre a stretto contatto con il mare e quindi è un susseguirsi ininterrotto di curve e controcurve, molto spesso a raggio cortissimo, dove ogni macchina, anche la più potente, deve seguire la lenta marcia di un qualche scassato autocarro che malauguratamente la precede, senza possibilità di sorpasso. Eppure quella è la strada dalla quale proviene il maggior numero di turisti stranieri.

Ho assistito a Ponte S. Luigi alla sosta di un'interminabile colonna di automezzi, che attendeva di entrare in Italia, ed ho detto a me stesso che deve essere ben forte lo amore verso il nostro Paese in questi stranieri e smisurato in loro il desiderio di visitare le nostre città, le nostre spiagge, i nostri colli fioriti, per sottoporsi al tormento di lunghe soste per lunghe ore sotto il sole implacabile, per attendere il turno d'entrata. Ma quando finalmente si immettono nella nostra via Aurelia, cosa trovano? Un ingorgo ad ogni passo e lentezza di marcia da Ventimiglia a Savona. E da Savona a Genova l'esasperazione continua.

Da parecchi anni, non so neppure più da quanti, è in costruzione un'autostrada tra Genova e Savona. I lavori sono condotti in economia dall'A.N.A.S., molto in economia; vanno perciò avanti a singhiozzo. Di tanto in tanto qualche centinaio di metri, di tanto in tanto viene gettato un nuovo pilone di ponte, quando arrivano i fondi. Poi si sospendono i lavori, in attesa che arrivino altri fondi. Quando sarà finita quest'autostrada? Ditecelo voi, signor Ministro, per amor di Patria!

Dopo Genova, ricomincia il tormento: la Aurelia non può più portare il carico crescente di autoveicoli, sia per la sua ristrettezza, sia per il suo andamento a curve continue, così fino al Bracco, che rappresenta l'ultimo bastione durissimo prima di La Spezia, prima cioè di aver vinto l'ostacolo appenninico. Da molti anni è in progetto una strada a mare, che da Sestri Levante, attraverso le Cinqueterre, porti a La Spezia. Ma fino ad ora nessun inizio dei lavori. Queste le strade che interessano il Piemonte e la Liguria nella direzione nord-sud. Sono strade tormentate ed inadeguate al traffico, ma non sono le sole. Dal Piemonte si tende disperatamente verso l'est, verso Piacenza e Bologna, per collegarsi con la strada del Sole, per puntare al mare Adriatico attraverso la strada Romea. Dall'altra parte il Piemonte tende verso la Francia, attraverso il traforo del Frejus, per raccogliere i flussi turistici francesi della Valle del Rodano e del centro della Francia. È questa una soluzione intelligente e fruttuosa di risultati insperati per la nostra economia: da Susa a Torino e di qui, attraverso l'Astigiano e l'Alessandrino, fino all'Emilia ed alla Romagna ed a tutti i luoghi di soggiorno di fama internazionale del mare Adriatico ed ai luoghi di lavoro fino a Bari e Lecce.

Ho letto sui giornali che voi, onorevole Ministro, avete detto di no alla richiesta di contributi governativi per queste opere.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Non ho detto nè no nè sì, perchè non ero in condizioni di farlo.

D A R D A N E L L I . Avete detto « ni ».

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Non ho detto niente. In questo momento soldi non ce ne sono; c'è un programma nel quale questa autostrada non è compresa. Quando verrà la possibilità, la studieremo insieme.

D A R D A N E L L I . Si ha l'impressione a Torino che questo progetto sia stato scavalcato da un altro, che non dico quale sia per non creare polemiche con altri colleghi.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Non è il caso di fare polemiche di fronte a queste esigenze giuste, riconosciute, legittime. Però il mio Ministero, contrariamente a quello che più volte è stato pubblicato dalla stampa, su dichiarazioni inesatte di personalità di Torino, è stato interessato soltanto un mese fa. Il mio Ministero naturalmente aveva ed ha ancora ben altre richieste, oltre a quella. Tra l'altro ha la richiesta dell'autostrada del Brennero, che non è indubbiamente seconda nel programma, e di altre autostrade, compreso il proseguimento dell'autostrada del Sole fino a Reggio Calabria, che è anch'esso in evidenza; inoltre il proseguimento dell'autostrada che arriverà a Pescara, anch'esso in evidenza, e così via. C'è tutto un programma che non si può scardinare, attraverso un *escamotage,* dicendo: facciamo adesso questo e il resto lo lasciamo da una parte. Bisogna affrontare i problemi con un senso di estremo realismo. Lei comprenderà bene, onorevole Dardanelli, che la maggiore ambizione del Ministro dei lavori pubblici è quella di fare più autostrade e strade possibili.

D A R D A N E L L I . Ad ogni modo, ho qui parecchi telegrammi del Presidente della provincia di Torino.

C O R B E L L I N I . Se la facesse un privato, senza il contributo dello Stato, si potrebbe farla.

D A R D A N E L L I . A quale altra regione si potrebbe fare questa proposta?

C O R B E L L I N I . Con una concessione più lunga.

D A R D A N E L L I . Le strade sono compito del Governo e non dei privati. È un servizio che il Governo deve dare...

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Senatore Dardanelli, il raddoppio dell'Autostrada Firenze-Mare l'abbiamo affidato alla società concessionaria senza una lira di contributo e senza aumentare il termine di consegna per la gestione... (*Interruzione del senatore Crollalanza*).

D A R D A N E L L I . Questo, signor Ministro, è un modo elegante da parte del Governo, direi, per lavarsene le mani, con tutto il rispetto. In qualsiasi altra regione, questo ragionamento provocherebbe le più violente proteste. Il mio Piemonte, che sta celebrando una data storica, la mia Torino, che ha dato il sangue dei suoi figli, che ha dato tutte le sue ricchezze perchè tutti potessero godere dei benefici attuali, non chiede altro che l'aiuto, anche indiretto, da parte del Governo. Se sarà necessario che il Piemonte faccia questa strada con i suoi danari, la farà anche con i suoi danari, ma abbia dal Governo la sicurezza di un lungo periodo di godimento di questa strada, abbia dal Governo la sicurezza che sarà alleggerita di molti oneri fiscali in modo che una sola regione non debba fare una strada che è a favore di tutta l'Italia. Forse a queste condizioni il Piemonte darà ancora l'esempio di quello che si può e si deve fare per incrementare il benessere di tutta la Nazione e non soltanto di una regione.

Un altro traforo alpino sta molto a cuore a tutto il Piemonte, e specialmente alle città di Torino e di Cuneo, ed è quello del Monte Ciriegia nell'alta valle Gesso, che deve porre in immediato contatto le provincie di Torino e di Cuneo con la città di Nizza. Avevamo la ferrovia Cuneo-Nizza che la guerra ci ha tolto e che pare non sia possibile ricostruire per l'ostilità della Francia. Domani, sabato, ci sarà a Valdieri un raduno di parlamentari italiani e francesi per studiare l'attuazione di questo importante traforo stradale che unirà il cuneese col nizzardo. Qui, onorevole Ministro, non si tratta di richiesta immediata: questo nuovo traforo del Colle Ciriegia, per mettere il Piemonte in comunicazione diretta con la regione nizzarda, è appena in progetto; sarà attuale nei bilanci venturi, ed è lì che vi chiederemo di esaminare questa possibilità, per togliere il Piemonte dallo stato di isolamento in cui si trova.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Senatore Dardanelli, questa politica l'abbiamo inaugurata noi da due anni a questa parte. Infatti, mentre da 50-60 anni si parlava dei famosi trafori, soltanto in questi due anni ne sono stati realizzati due: quello del Monte Bianco e quello del Gran San Bernardo .

D A R D A N E L L I . Ve ne do atto e lode, ma occorre proseguire su questa strada, perchè il Piemonte non può adattarsi a regredire, deve andare avanti come tutte le altre regioni dell'Italia. Speriamo che in quelle zone dove oggi vivono migliaia di camosci e di stambecchi passeranno rombanti le macchine e gli autocarri per stringere sempre più i rapporti economici tra le due Nazioni, stabilendo una fonte di benessere per tutta l'Italia.

In ultimo, signor Ministro, le parlo di due problemi minori, ma che hanno una grande importanza per il mio monregalese. Sono cose di piccola mole, non si tratta più di grandi autostrade e di trafori alpini, non si tratta più di spese di miliardi, ma si tratta di spese che devono ovviare alla miseria, alle necessità assolute di quelle popolazioni, che sono abbandonate a sè stesse.

Prima di tutto, vi accenno alla necessità di completare l'acquedotto delle Langhe, in modo che tutti i comuni di quella fertile zona collinare abbiano il beneficio di acqua abbondante per tutti. (*Interruzione del senatore Bertone*). Il senatore Bertone, che è della mia terra, ne conosce la tragedia. Si parla di tante tragedie del nostro sud, che io ben conosco, ed è giusto e santo provvedere al sud; ma è anche giusto che le zone che da noi presentano necessità impellenti ricevano un aiuto dal Governo.

Ci sono dei comuni dove d'estate non si trova una stilla d'acqua, dove si adopera la acqua raccolta in primavera nelle cisterne, acqua assolutamente imbevibile se non è fatta bollire.

B E R T O N E . Sono i comuni dove si produce il miglior vino d'Italia, e quei contadini lasciano le loro terre perchè non c'è acqua.

D A R D A N E L L I . In aggiunta a quanto ha detto il senatore Bertone, dirò che, se si va su quei colli a chiedere un bicchier d'acqua, vi danno un bicchiere di vino, perchè l'acqua è più preziosa del vino. Vi dirò ancora che, se volete comprare del vino nel quale non entra assolutamente la acqua, potete andare nelle Langhe.

Ciò porta all'esodo incessante della popolazione da una zona che dà frutti prelibati e vini finissimi. L'acquedotto fu iniziato dieci anni fa, ma poi ne fu sospesa l'esecuzione. Si tratta ora di completarlo, di estenderne i benefici a tutti i comuni appollaiati sulle soleggiate colline delle Langhe. Inoltre, in correlazione con il problema dell'acquedotto, si pone il problema delle strade delle Langhe e specialmente della strada di fondo valle che da Ceva va a Carrù ed oltre, strada che deve accogliere i prodotti di quella zona collinare per avviarli ai mercati di consumo.

Un'ultima raccomandazione per una strada che mi sta particolarmente a cuore: quella che da Caprauna va alla stazione di Ormea. Ci sono due comuni, Caprauna ed Alto, che appartengono alla provincia di Cuneo a tutti gli effetti, ma ne sono divisi. Stanno a quat-

tro-cinque chilometri in linea d'aria dalla ferrovia di Ormea, ma, per andare a Ormea, occorre fare il lungo giro via Albenga. (*Interruzione del senatore Corbellini*). C'è, ma non l'hanno più iniziato ed è proprio il Ministro Togni che ha promesso.

C O R B E L L I N I . Il progetto lo deve fare la Provincia, non lo Stato.

D A R D A N E L L I . Ma la Provincia non ha mai avuto questo denaro. Del resto, pare che i progetti siano stati fatti dall'ingegner Brunetti, che è morto l'altro giorno.

Ad ogni modo io vi chiedo che, anche per questo problema che interessa due poveri comuni, ci sia un interessamento dello Stato, perchè si ponga termine allo stato di disagio e di abbandono in cui essi si trovano, affinchè quei poveri contadini e montanari possano continuare a lavorare là, aggrappati alle loro rocce, senza andare a ingrossare le file dei disoccupati della grande città.

Con queste raccomandazioni, e con l'augurio che possiate, signor Ministro, realizzare tutte queste opere che apriranno possibilità di sviluppo e di maggiore benessere, che daranno di nuovo fiducia alle nostre popolazioni del Piemonte, io vi dichiaro che voteremo a favore del bilancio. (*Applausi dal centro*).

Richiesta e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 661

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di chiedere, a nome del Governo, la procedura urgentissima per la discussione del disegno di legge n. 661 concernente « Interventi in favore dell'economia nazionale ».

P R E S I D E N T E . Non essendovi obiezioni, metto ai voti la richiesta di 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 Schiavone. Ne ha facoltà.

S C H I A V O N E . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io ritorno su un argomento trattato recentemente in sede di bilancio dei trasporti, perchè è materia comune anche ai lavori pubblici. Si tratta del problema esposto dal relatore sotto il titolo « Nuove costruzioni ferroviarie ». Sono proprio io il presentatore del disegno di legge riguardante la ferrovia, tante volte richiamata all'attenzione del Ministro, Bari-Metaponto. Si potrebbe domandare quale sia la posizione del Governo di fronte a questo disegno di legge; tanto più si potrebbe chiederlo in quanto questa linea nacque, nella concezione dei progettisti, in un certo senso parallela a quella di Cosenza. Per Cosenza il Governo ha presentato un proprio disegno di legge, per la Bari-Metaponto questo non è avvenuto; è da augurarsi — è un mio voto — che, di fronte al disegno di legge d'iniziativa parlamentare, il Governo non voglia dare parere contrario.

Qual'è la posizione del Governo, oggi, in rapporto ai fatti nuovi intervenuti? Il fatto nuovo, recentissimamente intervenuto, è il parere favorevole dato dalla Giunta del Mezzogiorno a questo disegno di legge. A questo si aggiunge la circostanza, affiorata durante questa discussione, che questo problema interessa i colleghi di ogni provenienza, di ogni partito e, soprattutto, di regioni diverse, cosicchè potremmo dire, senza pericolo di sbagliare, che questo è un problema meridionale. Infatti, parlò altra volta per la Calabria il senatore Barbaro, oggi ha parlato per la Puglia così autorevolmente il senatore Crollalanza, per la Lucania parlo io, ma tutti prospettiamo un identico problema. Dunque si tratta di un problema di tutto il Mezzogiorno.

Il Governo, in risposta al senatore Barbaro, dichiarava: « Fa presente al senatore Barbaro che la ferrovia Metaponto-Bari potrà essere attuata quando l'economia locale l'avrà dimostrata conveniente ». Quindi, posizione di attesa; ora io mi domando se, per ipotesi, determinati fatti nuovi non abbiano trasformato questa posizione di attesa in una necessità di dinamismo. Accennavo già al fatto nuovo della approvazione del progetto da parte della Giunta del Mezzogiorno, cosa che ha determinato una fiamma di entusiasmo nelle popolazioni interessate. E accennavo ai consensi di voci di provenienza diversa, di più regioni, tutte ugualmente interessate. Ma questo è un fenomeno di superficie. Vi è un fatto sottostante, la riforma fondiaria, in funzione della quale fu progettata appunto la linea ferroviaria. Ora tale riforma progredisce alacremente con ritmo costante; procedono le opere di canalizzazione, e per il 1962 saranno irrigati ben 22 mila ettari di terra. Questo è il fatto sottostante che ha attirato l'attenzione di coloro che hanno interloquito su questo argomento. Ed io parlo di 22 mila ettari, riferendomi al Metapontino: che dire se dovessi considerare tutta la zona della antica Magna Grecia, il Crotonese, eccetera? Sono, anche queste, zone di riforma che, quando la riforma sarà attuata, daranno sovrabbondanti produzioni. Come ho detto, è proprio in previsione di tale fenomeno che nella revisione della rete ferroviaria fu inserita la linea di cui mi interesso, come ha bene illustrato lo stesso senatore Crollalanza. Ora si tratta di accorciare i tempi, come ha detto ancora il senatore Crollalanza, per raggiungere i mercati.

In vista di questa superproduzione ortofrutticola, noi dobbiamo creare le premesse, fin da ora, per entrare in competizione con le altre Nazioni del Mercato Comune Europeo, tenendo presente che la riforma rappresenterà veramente la salvezza per quelle terre soltanto se vi saranno tutti i mezzi occorrenti per entrare nel Mercato Comune a tempo di primato; se arrivassimo secondi, avremmo già fallito. L'onorevole Ministro ha dovuto sentir illustrare in questa discussione le esigenze dei luoghi più vari, dalla montagna al mare, per tutto il territorio della Nazione, ma io lo prego di fissare lo sguardo ora su questa terra, l'antica Magna Grecia, preoccupato dalle sorti della stessa riforma fondiaria voluta dal Governo.

In quella zona così vasta, il sole si sta sposando con l'acqua: la vasta opera di irrigazione sta per compiere dei miracoli. Ma che cosa diremo ai produttori di quelle terre se, per dannata ipotesi, proprio le loro prime produzioni dovessero marcire o fossero pagate sul mercato a prezzi infimi? Ecco il fatto nuovo, essenziale, sul quale io richiamo l'attenzione del Ministro. Egli è giustamente entusiasta dei moderni mezzi di comunicazione: autostrade, soprattutto. Non dimentichi, tuttavia, che la ferrovia adempie ancora ad una funzione importante, quando si tratta di trasporti a grande distanza di merci povere o deperibili. Bari è un nodo ferroviario importante, proprio per il servizio dei carri frigoriferi destinati al nord. Vogliamo restare in posizione d'attesa anche dopo questo fatto nuovo?

C'è poi da osservare che il Ministero dei trasporti assunse un atteggiamento che operò in un certo senso da rallentatore nei riguardi del Ministro dei lavori pubblici. Tale atteggiamento però deve ritenersi mutato anche in seguito ad un mio intervento in sede di discussione del bilancio dei trasporti, nel quale ho avuto modo di esporre le nuove esigenze. E il Ministro Angelini, in sede di replica alle mie dichiarazioni in occasione della votazione del bilancio, a sua volta diceva testualmente: « Assicuro il senatore Schiavone che esaminerò personalmente il problema, perchè le notizie che mi ha fornito sono veramente importanti e tali da dover essere considerate a fondo ». Ciò dicendo, egli si riferiva appunto a quelle esigenze di trasporti in carri frigoriferi dei prodotti metapontini. Anche in questo campo, quindi, c'è un fatto nuovo che ella deve tener presente.

Debbo peraltro chiarire che la Direzione Generale delle Ferrovie aveva assunto quell'atteggiamento che il Ministro Angelini si impegnò di riesaminare, per il fatto che in quel momento era stato disposto il raddoppio del binario della linea tirrenica. Senonchè queste zone sono ioniche e il raddoppio

del binario della tirrenica influenzerà positivamente i traffici per quanto riguarda la Sicilia e la parte della Calabria che è da quel versante; ma tutta quest'altra parte della Calabria, tutta la Magna Grecia — e si tratta di 400 chilometri di spiaggia — tutto il Metapontino, come si può avvantaggiare del doppio binario? Esistono o no anche per noi i problemi di un rapido trasporto? Si ricordano o no le parole della Commissione che si occupò del problema e che adoperò delle parole veramente impressionanti? Essa diceva, tra l'altro, che quella linea era destinata a ridurre i percorsi sulle grandi comunicazioni tra la Sicilia, la Calabria ed il Nord. Lasciamo andare la Sicilia; ma lo scopo di ridurre i percorsi sulle grandi comunicazioni rimane per la Calabria e la Lucania verso il Nord.

Lo stesso vice-direttore generale delle Ferrovie, senatore Florena, quando si è stati in Giunta del Mezzogiorno, all'indomani del mio dialogo con il ministro Angelini, si è ricreduto ed ha votato insieme con altri a favore del parere che la linea ferroviaria debba essere realizzata.

In sostanza, che cosa sosteneva l'Amministrazione delle ferrovie, opponendosi alla realizzazione della ferrovia Bari-Metaponto? Sosteneva che questa sarebbe una ferrovia di scarso reddito e di costo elevato. Quanto al basso reddito, è evidente che non bisogna guardare soltanto al presente, ma anche e soprattutto al futuro.

B A R B A R O . Senza contare che il traffico si può smistare come si vuole.

S C H I A V O N E . E in futuro avremo un traffico molto intenso per le ragioni che ho già esposte. È troppo ristretto e limitato alle funzioni di oggi, quindi, lo sguardo dell'Amministrazione.

Inoltre, per quanto riguarda la spesa, io domando: è vero o no che questa è materia unica, comune ai Trasporti ed ai Lavori pubblici? È vero o no che nel bilancio dei trasporti si trovano miliardi e miliardi destinati a potenziare le ferrovie? Ho già letto in passato e rileggo ancora il titolo di un articolo apparso su « Il Corriere della Sera » di venerdì 9 gennaio 1959: « Viaggeremo più comodi con una spesa di 110 miliardi ». Orbene, può il lucano leggere un titolo simile, con i relativi sottotitoli che parlano di « Settebello », di elettromotori, e poi vedersi negare la ferrovia là dove costituisce la soluzione di gravi problemi meridionali, rivestendo una vera e propria caratteristica produttivistica? Qui non si tratta di spendere danaro per comodità; si tratta di fare in modo che la regione abbia quel reddito che deve avere, che le si è voluto assegnare attraverso le trasformazioni fondiarie che sono state volute dai Governi democristiani.

È quindi questione di essere conseguenti, di evitare ingiusti confronti. Quando poi si dice che sono troppi i 21 miliardi che verrà a costare la nuova linea, si dimentica che quei miliardi non si debbono spendere in una sola volta, perchè la spesa va ripartita; e certo non si possono negare quei 3 miliardi all'anno che io chiedevo per questa ferrovia, quando, ripeto, ben 110 miliardi saranno spesi per aumentare le comodità su altre linee.

Io ho finito. Non so se sono stato ascoltato, non so quale sarà la sorte di queste mie parole. Comunque, ripeto, io debbo assolvere un altissimo dovere di coscienza perchè siamo tutti italiani e lo sguardo dell'Autorità deve posarsi anche su di noi, anzi maggiormente su di noi che siamo miseri.

È vero o non è vero quello che diceva lo onorevole De Gasperi, che cioè questa trasformazione fondiaria doveva essere di programmazione preindustriale? E, se questo è vero, non vi sovviene che Matera adesso ha il metano? Perchè allora non agevolare, con le comunicazioni, quello che è lo sviluppo industriale di quella zona?

Proprio al Ministro toscano che è qui presente vorrei rammentare che io sono stato relatore su un disegno di legge che riguardava la città di Prato, la quale voleva avere una propria Camera di commercio. Orbene, quali argomenti si portavano? Innanzitutto l'argomento che allo scalo ferroviario di quella città arrivano e partono ogni anno 28.000 carri. È quindi evidente

che i carri ferroviari sono di estrema importanza per le industrie. Infatti, potete voi pensate ad uno sviluppo industriale senza comunicazioni adeguate, senza carri ferroviari? È assurdo pensarlo.

Richiamo pertanto ancora una volta la vostra attenzione su quello sposalizio che prima citavo tra sole ed acqua, sposalizio che è imminente. Ricorderò in proposito un verso del Carducci: « levati bella che è tempo d'amare », anche se non del tutto appropriato al caso nostro.

Io dico al Ministro quindi: destiamoci, guardiamo questo problema. Noi siamo amanti del Mezzogiorno — lo dice sempre il Ministro, e non lo metto in dubbio — ma vorrei che i fatti corrispondessero alle parole. È questo indubbiamente un problema imponente. Ho già detto che è materia comune anche ai trasporti, ma questa connessione non si limita soltanto al Ministero dei trasporti e al Ministero dei lavori pubblici, interesserà pure il patrono, per così dire, di tutto il Mezzogiorno che è il Ministro della Cassa per il Mezzogiorno. Perchè allora il Ministro qui presente non si rende iniziatore di una riunione con il Ministro per la Cassa del Mezzogiorno e con il Ministro dei trasporti, per esaminare insieme questa situazione ed evitare che si faccia avanti un senso di abbandono, di amarezza e di ingiustizia? Soltanto quella zona manca di comunicazioni ferroviarie e si tratta al tempo stesso di creare una scorciatoia sui percorsi esistenti. Perciò parlo di ingiustizia e le ingiustizie hanno un sapore amaro. Ma a questa ingiustizia, io spero, si vorrà porre rimedio cominciando a seguire la proposta da me formulata di giungere ad una riunione dei Ministri interessati per risolvere il problema. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

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

M O N N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io spero che l'onorevole Ministro non vorrà attribuire al mio discorso alcuna malevola intenzione. Oltre tutto, se io avessi malevole intenzioni, farei cosa che sarebbe, come si suol dire, controproducente. Io voglio pregare l'onorevole Ministro di considerare che rappresento una regione molto povera e che interpreto bisogni e attese ancora non soddisfatti anche se, almeno in parte, potevano essere soddisfatti. Il mio intervento potrebbe essere un intervento critico e polemico, ma in tal caso uscirei di strada e farei cosa contraria all'assunto che mi propongo, mi precluderei, cioè, la possibilità di ottenere una soluzione dei problemi che prospetto all'onorevole Ministro: all'onorevole Ministro — dico — e non al Governo o al Ministero perchè, onorevole Togni, la legge che è stata approvata l'8 luglio scorso dalla 7ª Commissione del Senato, e che la Camera ha confermato nel testo del Senato, all'articolo 5 stabilisce che il programma delle opere relative alla viabilità stradale, da realizzarsi in base alla legge medesima, e l'ordine da seguire nell'esecuzione sono determinati dal Ministro dei lavori pubblici.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* In base, però, al programma predisposto che è stato la condizione per l'approvazione della legge; quel programma prevede per la Sardegna oltre 15 miliardi di lavori in base a un elenco, ripeto, molto preciso.

M O N N I . Anche nel 1955, davanti al suo predecessore onorevole Romita, ed anche nell'ottobre 1957, davanti a lei in Senato,

queste stesse cose furono dette. Ora, io sono stato interrotto a buon punto, quando dicevo che l'articolo 4 della legge, resa ormai esecutiva dalla Camera nel testo del Senato...

C O R B E L L I N I . È diventato l'articolo 5.

M O N N I . Infatti è l'articolo 5. Esso ha modificato sostanzialmente l'articolo 2 della legge principale originaria sulle autostrade, che stabiliva che il programma e l'ordine delle opere da eseguire erano fissati dal Ministro dei lavori pubblici, ma di concerto col Ministro del tesoro e con quello dei trasporti. Ciò io dico non per fare un appunto, intendiamoci: non voglio essere frainteso, onorevole Ministro ed onorevole Presidente della settima Commissione. Codesta disposizione giova al mio assunto. Potrebbe essere un appunto in linea di considerazioni astratte di natura giuridica, ma a me non gioverebbe minimamente. A me giova oggi dire: onorevole Ministro, compete a lei ed a lei soltanto di rimediare a quello che non fu fatto. Lei ha questa possibilità, ha questa competenza, ha questa facoltà, che le è concessa dall'articolo 5 della legge or ora approvata dalle due Camere.

Abbiamo motivo di protestare. Già quando io parlai in quest'Aula avanti al compianto ministro Romita, osservai che la Sardegna aveva una percentuale di densità stradale minima, la più bassa di tutto il Paese. Essa ha tuttora questa densità. Dei fondi stanziati allora, con la legge del 1955, non si è dato nulla alla Sardegna. Dicevo allora: badi, onorevole Ministro, che la Sardegna non chiede il lusso, non lo ha mai chiesto; la Sardegna chiese e chiede l'essenziale, l'indispensabile.

La rete della Sardegna è la più povera di tutta l'Italia. Oggi nel programma, onorevole Corbellini, che io conosco, la Sardegna non è certamente compresa per le autostrade. Non se ne parla. Quando l'onorevole Togni mi rispose nell'ottobre del 1957 — ho preso dalla biblioteca i volumi che contengono le discussioni di quell'epoca, che non vi leggo — mi assicurò che anzitutto si sarebbe provveduto subito al rammodernamento della « Carlo Felice », cioè della strada Cagliari-Sassari che è nelle condizioni sue originarie, cioè è una modesta strada, strettissima, che non può avere due carreggiate, che consente a mala pena il passaggio contemporaneo di due camion, che è quindi una strada pericolosa, in cui si verificano incidenti frequenti e gravissimi.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* È nel programma di quella legge che abbiamo presentato un anno fa.

M O N N I . Sono ben contento che ella rimedi, sia pure ora.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Noi abbiamo rimediato allora. La questione è che la legge ha richiesto un anno per essere approvata.

M O N N I . Molte cose nel frattempo si sono fatte e si sono inaugurate anche grandi arterie stradali. Dissi allora, e ripeto oggi, che non sono geloso. Noi sardi non siamo superbi, non ci domina uno spirito malevolo. E la polemica Nord-Sud non ci interessa più nel senso in cui un tempo era fatta. Noi riteniamo invece che il Nord abbia l'interesse massimo a che le zone depresse come la Sardegna fioriscano, migliorino, nell'interesse anche del Nord, perchè tutti i denari che vengono spesi nel Sud o nelle isole in gran parte tornano, come ha dimostrato l'attività della Cassa del Mezzogiorno, precisamente alle industrie del Nord. Ma non mi dilungo su questo argomento che è troppo largamente conosciuto.

Ora, dicevo, si poteva fare qualcosa; non chiedevamo molto. Si sono fatte delle autostrade, alcune sono state già inaugurate ed ho sentito stamane lodare l'onorevole Ministro per quello che è stato già realizzato; ma io da cinque anni protesto, insisto chiedendo che si provveda alla sistemazione e alla depolverizzazione di tutta la Centrale sarda, la strada che da Cagliari si congiunge alla trasversale centrale, e della litoranea orientale della Sardegna: strade che in parte sono allo stato primitivo di abbando-

no e in qualche tratto sono addirittura impraticabili. Ora non mi contento più, onorevole Togni, di promesse come quelle che sono state fatte in passato. Non ho interessi personali da sostenere, nè società, nè appalti, ho soltanto bisogni urgenti da segnalare all'attività e alla bontà dell'onorevole Ministro. Ad ogni modo, sono non dico soddisfatto, ma in un certo senso tranquilizzato dalla promessa che il programma ormai comprende anche gran parte di quelli che sono i maggiori bisogni e le esigenze dell'Isola. Ripeto, onorevole Togni, non chiediamo il lusso, ma dateci almeno il necessario. Ricordatevi della Sardegna; è lontana e per questo qualche volta è dimenticata. Non dimenticatela. Dunque, il programma delle autostrade non interessa la Sardegna, mentre il programma delle strade, degli ammodernamenti, delle sistemazioni urgenti e indispensabili interessa molto la mia isola.

Un altro problema io voglio segnalarle. Parlo ora a nome della provincia di Nuoro. Nel 1957 ella, onorevole Togni, rispondendomi cortesemente, quando protestavo dicendo che nel programma dei quartieri residenziali ella si era ricordato di due città sarde, di Sassari e di Cagliari, ma si era dimenticato di Nuoro, mi disse: non ho dimenticato nulla, non è esaurito il programma, vedrà che nella prossima assegnazione Nuoro sarà compresa. Queste sono le parole del suo discorso, raccolte negli atti parlamentari. Sono passati due anni e in questi due anni ella ha avuto occasione di rispondermi con la consueta cortesia, assicurandomi che manteneva la promessa e l'impegno preso. Onorevole Togni, per quanto riguarda l'edilizia popolare e l'edilizia sovvenzionata, le cooperative della nostra provincia hanno avuto troppo poco, quasi nulla. Nella provincia di Nuoro a me risulta che una sola piccola cooperativa di impiegati della Prefettura ha ottenuto non so bene se 25 o 30 milioni. Punto e basta. E questo è troppo poco. Sappiamo quanti miliardi si sono spesi. Recentemente ho avuto un'altra risposta in cui mi si è detto: non c'è più nulla da fare, perchè ormai i fondi sono esauriti. Quando i fondi c'erano, mi si è detto: aspetta, faremo tutto il possibile, terremo in evidenza, eccetera. Adesso bisognerà ottenere nuovi fondi disposti da una nuova legge. Onorevole Ministro, riferendomi sempre a quella tale facoltà e libertà che ella ha dalla legge e al suo spirito energico di iniziativa, pieno di decisione, io vorrei dirle: quando si vuol fare si fa, quando si vuole si può rimediare. Vede, onorevole Togni, nemmeno questo che ora le dirò è un rimprovero. L'urgenza di provvedere alle attrezzature per le Olimpiadi ha portato il Ministero a far sì che, senza che sia stata approvata una legge, il suo bilancio preveda uno stanziamento di 7 miliardi e mezzo per queste attrezzature che sono urgenti. Certo l'Italia deve essere ben preparata a questa manifestazione ed è l'urgenza che ha determinato una violazione formale di disposizioni di legge in materia finanziaria. Allora, se ciò è possibile, in ragione dell'urgenza, fate in modo, non per 7 miliardi e mezzo, ma per pochi milioni, di accontentare qualche volta la povera gente che ha bisogni urgenti.

Se ci sono delle regioni — lo diceva questa mattina accoratamente un senatore dell'opposizione — dove nel campo dell'edilizia ci sono bisogni veramente tragici, queste sono le regioni del Mezzogiorno d'Italia e delle isole. Quando si parla — diceva il senatore Cerabona — di tuguri, per capire cosa siano bisogna andare in certi comuni della Lucania, della Sardegna o della Calabria.

Onorevole Togni, se ella verrà da noi vedrà cosa sia un tugurio e capirà cosa significa prendere la parola in Parlamento per rammentare che, sì, si possono anche fare in Italia delle cose di lusso, quando ciò è necessario per il prestigio della nazione o della capitale, ma bisogna ricordarsi della povera gente. Non si può quindi darmi sulla voce se io, non rimproverando nulla e nessuno, ricordo questi bisogni, queste necessità veramente gravi e tragiche delle nostre popolazioni.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Veda, onorevole Monni, la Sardegna, nel complesso, è stata tenuta presente notevolmente, perchè anche i due quartieri di Sas-

sari e Cagliari, che a distanza di quasi due anni non abbiamo potuto ancora incominciare per questioni locali, hanno immobilizzato oltre tre miliardi, senza contare gli altri finanziamenti che abbiamo fatto alle tre provincie. Ora, naturalmente, l'Italia è vasta e i fondi sono quelli che sono. Può darsi che una provincia abbia avuto proporzionalmente di meno e un'altra di più, ma su 28 quartieri residenziali per tutta Italia, due sono per la Sardegna. Quello per Nuoro le dissi che sarebbe stato deciso con il prossimo programma, che ancora non abbiamo potuto attuare in quanto — ripeto — non abbiamo ancora potuto attuare nemmeno il secondo del quale fanno parte Cagliari e Sassari, dove, a distanza di quasi due anni, i finanziamenti sono ancora immobilizzati perchè per tre o quattro volte ci hanno cambiato il terreno, gli accordi e i programmi. Mi scusi.

M O N N I . Onorevole Togni, parrebbe che ella avesse ragione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Può darsi che abbia torto.

M O N N I . Parrebbe. Però le rammento che, quando lei aveva dichiarato che bisognava cominciare da dove i bisogni erano maggiori e più urgenti, io, da questo microfono, dissi che su tre capoluoghi, in Sardegna, i due che erano stati beneficiati erano proprio quelli che avevano minor bisogno.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Questa è la sua opinione, può non essere la nostra.

M O N N I . Io vivo in Sardegna, e lei certamente non conosce la Sardegna meglio di me, non potrà pretendere di conoscerla meglio di me.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Noi prendiamo le nostre decisioni sulla base delle statistiche che ci vengono dalle provincie, in relazione agli abitanti ed alle abitazioni.

M O N N I . Probabilmente, dove il bisogno era maggiore certe discussioni non si sarebbero fatte e si sarebbe riusciti a reperire le aree necessarie prima di un anno, in pochi mesi. Forse avrei potuto darle in questo senso una garanzia maggiore, e sento di poterlo dire.

Non si sarebbe certamente impiegato tanto tempo a discutere per indicare al Ministero dei lavori pubblici l'area dove il quartiere residenziale doveva sorgere. Comunque, non sto qui a fare polemica con Cagliari o con Sassari e nemmeno con il Ministro; segnalo i bisogni di Nuoro. Ella sa, onorevole Ministro, che Nuoro è stata fatta provincia nel 1926; era allora un piccolo borgo selvaggio, veramente selvaggio. Immagini quindi le necessità che questo borgo ha tutt'ora; sta crescendo faticosamente e bisogna aiutarlo a crescere perchè diversamente vero capoluogo di provincia non diventerà mai. Quindi bisogna aiutare gli enti, aiutare gli istituti delle case popolari, aiutare i Comuni, concedere a Nuoro il suo quartiere residenziale. Era una promessa, onorevole Ministro, e io credo che ella vorrà mantenerla.

Per inciso, voglio rammentare all'onorevole Ministro che la legge sulle autostrade all'articolo 1, ultimo capoverso, dice che almeno il 25 per cento delle spese autorizzate per le autostrade sarà destinato alla costruzione delle autostrade nel Mezzogiorno d'Italia. Diceva l'onorevole Battista che il compianto onorevole Vanoni aveva il pensiero rivolto ai bisogni del Mezzogiorno; ebbene questa legge porta la firma dell'onorevole Vanoni. Io vorrei che si rammentasse sempre che anche nello schema Vanoni si parla del Mezzogiorno, che anche nello schema è detto che questo 25 per cento deve essere riservato al Mezzogiorno; il 25 per cento su tutti i proventi e i finanziamenti. Questo perchè Vanoni conosceva i bisogni e teneva nel massimo conto le esigenze del Mezzogiorno e delle isole.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Con questa differenza che, mentre la prima legge non aveva finanziamenti per il Mezzogiorno, in quella varata recentemente ci

sono i primi finanziamenti per il Mezzogiorno.

M O N N I . Le do ragione; ho detto questo perchè il giorno in cui l'onorevole Vanoni chiuse gli occhi alla luce, pochi minuti prima parlava qui della povertà e della miseria della Sardegna. L'ultimo suo pensiero, l'ultimo anelito del suo cuore buono fu destinato alla Sardegna, ai poveri sardi. Per questo l'ho rammentato, perchè trovo la traccia di questo suo pensiero e di questo suo ricordo anche in questa legge e in tutto il suo schema.

Un altro problema avevo segnalato, onorevole Ministro, alla sua attenzione. Nel 1951 vi fu in Sardegna, come anche in altre parti d'Italia, una grande alluvione, pericolosa, gravissima. Questa alluvione mise tra l'altro in pericolo l'intera popolazione degli abitati di Gairo, di Ulassai e di Osini. Ebbene, tutte le opere che erano state allora promesse — lo stesso Presidente della Repubblica, Einaudi, si recò d'urgenza in Sardegna su una nave da guerra — non sono state realizzate come si doveva.

Si è fatto qualcosa; vorrei denunciare all'onorevole Ministro quello che è stato fatto male, non per colpa sua, dato che a quella epoca non reggeva il Ministero. Si è lavorato senza un piano, senza uno studio coordinato, si sono costruiti gli uffici prima delle abitazioni, si sono costruite, per esempio, delle grandi caserme che non erano necessarie, si sono costruite per i rurali di quella zona, contadini e pastori, piccole abitazioni di appena due vani, insufficienti per famiglie numerose, cioè abitazioni inutili che non tenevano conto delle reali esigenze della popolazione. E la situazione è ancora questa, non essendosi provveduto: oltre 500 famiglie sono tutt'ora prive di abitazione. In caso di nuova alluvione o semplicemente di un grosso temporale, esse sarebbero trascinate a valle dalla fiumana, perchè i costoni sul Rio Pardu vanno franando via via a valle, e la conformazione del terreno intorno ai ponti lo dimostra in modo drammatico. A questo punto, non dico un'alluvione, ma un grosso temporale, basterà per far precipitare a valle questi Comuni con la loro popolazione.

Onorevole Ministro, vogliamo attendere che la sciagura si verifichi per accorrervi subito dopo, o vogliamo provvedere prima? Onorevole Ministro, è necessario applicare alla Sardegna la legge per la difesa degli abitati. Nè sono questi che ho detto i più minacciati: quasi tutta la regione dell'Ogliastra si trova in questa situazione. Paesi come Ierzu e Lanusei, collocati su ripidi pendii franosi, corrono gravissimi rischi. Ogni pioggia distrugge o interrompe tratti di strada e fa crollare ponti.

Nelle modificazioni apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge relativo allo stato di previsione che discutiamo, all'articolo 2, lettera *g*), è stabilito che sono stanziati 24 miliardi e 940 milioni anche per provvedere alle opere rimaste da eseguire nelle regioni colpite da alluvioni dal 1° gennaio 1951 al 15 luglio 1954, opere già previste dalla legge 9 agosto 1954, n. 636. Ora non si potrà più dire dal Provveditorato alle opere pubbliche che mancano i fondi, dopo che lo stesso Provveditorato ha autorizzato i privati a riparare le loro case, approvando i progetti relativi, con la promessa che questi fondi sarebbero arrivati quanto prima. Ora il denaro necessario c'è, e bisogna accontentare molta di quella povera gente che preme alle porte degli uffici del Genio civile, a Cagliari, Sassari, Nuoro, ottenendo fino ad oggi sempre la stessa deprimente risposta. Onorevole Ministro, i fondi sono a sua disposizione; il problema è urgente ed importantissimo perchè metà e forse più dei danni prodotti dall'alluvione del 1951 non sono stati ancora riparati, in Sardegna e altrove, e le spese sono state fino ad ora sostenute da povera gente, che ha dovuto far ricorso a prestiti bancari, alla cui restituzione non è tuttora in grado di far fronte.

Sia fornito quindi il Provveditorato alle opere pubbliche di Cagliari dei mezzi necessari per chiudere finalmente anche questo doloroso capitolo, dopo 8 anni da quando fu aperto, affinchè non avvenga come per il terremoto di Messina per il quale ancora oggi si debbono stanziare fondi, cosa che non torna certo a vantaggio del prestigio dello Stato e della Nazione. Onorevole Mini-

stro, non avrei altro da dire, per aver esposto ormai gli argomenti più importanti. Riassumo in pochissime parole gli altri. Programma di strade (non di autostrade): avete i mezzi. Programma per l'edilizia popolare, per le cooperative, per il quartiere residenziale di Nuoro, eccetera: avete ormai i mezzi. Programma per provvedere finalmente a riparare i danni nei paesi danneggiati dalle alluvioni e per concedere ai privati danneggiati i mezzi necessari per rimediare ai danni stessi.

Questi erano i tre problemi che in particolare volevo segnalare alla sua attenzione, onorevole Ministro. L'ho fatto, mi creda, con l'animo, con il pensiero rivolto alla mia terra desolata e povera. Spero che ella, questa volta, lo ricorderà e che quello che mi dirà nella sua replica non sarà più una semplice promessa ma un solenne impegno che verrà effettivamente mantenuto. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Alberti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerata dopo la discussione del bilancio del Ministero della sanità la grave sproporzione della distribuzione degli ospedali riguardo alle diverse regioni, dove la proporzione consigliata dall'Organizzazione mondiale della sanità è lungi dall'essere raggiunta per la fatiscenza di edifici ospedalieri plurisecolari e la rarefazione delle nuove costruzioni,

invita il Governo a destinare particolari fondi sui capitoli 205, 206 e 208 per lo studio — per ciò che attiene al Ministero dei lavori pubblici — di una pianificazione per regioni e per provincie avuto riguardo all'ultimo portato della scienza anche in ordine al rapporto tra ospedali generici e specialistici, nonchè di pronto soccorso in vista dell'aumento del traffico stradale e al caso, auspicabile, ad assegnare una parte dei proventi del Prestito nazionale in corso, alle costruzioni ospedaliere più razionali dove se ne avverta la maggior carenza ».

PRESIDENTE. Il senatore Alberti ha facoltà di parlare.

ALBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, corre ancora per i corridoi di Palazzo Madama una frase popolaresca che si attribuisce a quel censore asperrimo e talentoso di esorbitanze parlamentari che fu Francesco Saverio Nitti. In occasione dei bilanci — egli diceva — dell'Agricoltura e dei Lavori pubblici, il detto popolaresco « mogli e buoi dei paesi tuoi » si trasforma in « ordini del giorno e buoi dei paesi tuoi ».

Talchè, alla prima lettura di questo ordine del giorno da me sottoscritto, il collega che volesse fare delle malignità dovrebbe sforzarsi di trovare in esso la menzione di un comprensorio o di una Provincia o di una città. La mia osservazione non è fatta per trovare un esordio amabile, per la *captatio benevolentiae*, a quello che andrò rapidissimamente dicendo; il fatto è che questo problema della rarefazione relativa degli ospedali e della necessità di una loro distribuzione razionale, parallelamente ai progressi immensi della scienza medica, interessa tutte le Provincie non soltanto nei loro agglomerati urbani, ma anche all'esterno di essi, specialmente oggi che, moltiplicandosi le strade e i mezzi di locomozione, le relazioni tra città e città, tra nuclei abitati e nuclei abitati si fanno sempre più frequenti.

Voglio risparmiare al Senato la parafrasi del mio ordine del giorno di cui è stata data lettura. Desidero soltanto ricordare che la esortazione con cui esso si chiude corrisponde ad un'analoga esortazione formulata nella riunione di una Commissione economica del Partito al quale mi onoro di appartenere. Questa esortazione cade oggi opportuna: infatti, come nelle famiglie si provvede ai bisogni temporaneamente accantonati allorchè interviene un flusso di denaro, così non è male che una buona parte dei proventi di questo Prestito nazionale, che si dice cada a proposito per l'eccesso di liquidità davanti al quale ci troviamo — non so quanti ci si tro-

vino, ma una parte di quelli che hanno potuto accumulare il denaro con mezzi leciti o illeciti sono accorsi a sottoscrivere — sia destinata alla costruzione o all'ammodernamento di ospedali. Oggi che la sanità, la salute pubblica, l'assistenza sanitaria sono riguardate dalla nostra Costituzione nel modo dovuto, attraverso vari articoli, a cominciare da quell'articolo 32 che suggella il dovere dello Stato ad ovviare, con i mezzi di soccorso e di prevenzione, ad ogni carenza, ad ogni minaccia per la sanità pubblica e individuale, il costo di tali opere non deve preoccupare molto. Anzi, si tratta di un buon investimento. Quanto più sono interdipendenti e quanto più solidarizzano le varie forme di previdenza, di prevenzione, di controllo dello Stato, tanto minore sovviene il rischio dello Stato, tanto più esso si ripartisce. Oggi che si iscrivono, spesso a cuor leggero, nel bilancio dello Stato posizioni debitorie della durata di 30, 40 od anche 50 anni, uno dei motivi che ci deve autorizzare, che ci deve incoraggiare ad accendere siffatti debiti può essere questo, del buon investimento per i fini di sanità pubblica. Sono, ripeto, denari bene spesi. La comunità si troverà tra qualche anno ad avere una minore zavorra sociale, come dicono i cultori di medicina sociale di quella civile Nazione che è il Belgio. Gli americani molto empiricamente considerano che l'uomo malato è a carico non solo della famiglia, ma anche della comunità e, anche per malattie comuni e banali, prevedono e valutano il costo che ne deriva alla società, alla comunità, e quanto occorre per affrontare il rischio.

Orbene, io raccomando all'onorevole Ministro, che sembra affidare la sua gloria, che può essere notevole, alle autostrade, che ne affidi anche una parte alle costruzioni ospedaliere. Ripeto che si tratta di un problema che è sentito nelle maggiori Nazioni in più modi; e l'Italia, che ha dato tanto fulgore di uomini antesignani, antiveggenti nella storia della medicina, dell'igiene e della sanità pubblica, credo che possa essere lieta di ascrivere tra i titoli di benemerenza che ha saputo conquistare negli annali della civiltà anche quest'altro non ultimo titolo. E perciò invoco dall'onorevole Ministro, *bonus pater familias*, che destini o cerchi di far destinare, questa volta, una parte dei proventi del Prestito nazionale alle nuove costruzioni ospedaliere. Che esse siano a padiglione, a mono-blocco, a villetta, non importa; l'importante è che il Ministero dei lavori pubblici dia le direttive che possano orientare in materia la nuova urbanistica, poichè si tratta anche di un problema squisito di urbanistica. Tante volte converrebbe vendere le aree centrali, dove sono i vecchi fabbricati, sui quali infieriscono il pulviscolo e i residui incombusti delle macchine circolanti nelle strette vie dei nostri Comuni, ancora con il centro storico medioevale, e procedere, come si fa in Inghilterra, alla costruzione in periferia di nuovi complessi ospedalieri. Non occorre che siano accentrati. Noi abbiamo una certa malattia in Italia, quella del grandioso, che abbiamo coltivato anche negli ultimi anni. Potremmo fare a meno di tanto bronzo e di tanto marmo, messo su talvolta a sproposito.

C'è un bello e acuto spirito, il direttore sanitario degli ospedali riuniti di Santo Spirito, che propone, ai fini della rinnovazione del patrimonio edilizio ospedaliero, che si assorba con una quota determinata la tassa che il Governo percepisce sui passaggi di proprietà, specialmente *post mortem*, poichè oggi, salvo forse in alcuni centri, come Genova e Milano, si va inaridendo la beneficenza pubblica a vantaggio degli ospedali, mentre per altro verso — e qui parlo in termini veramente marxisti — aumentano enormemente i capitali dei monopoli e delle *holdings*, la cui accumulazione procede con metodi leciti od illeciti, ben noti in tutto il mondo. Noi ci dimentichiamo così di quella buona tradizione beneficenziale italiana che potremmo anche accettare in linea restitutiva e nobilitare, oggi, secondo il dovere morale che è espresso nella nostra carta fondamentale: la Costituzione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ricordo che la discussione generale è già stata dichiarata chiusa. Passiamo ora allo svolgimento degli ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Piasenti.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

in adesione ai voti espressi dai più importanti enti turistici nazionali, ed in considerazione del preciso obbligo statuito dall'articolo 11 del Codice della strada,

impegna il Ministro dei lavori pubblici a tenere nel massimo conto, nell'emanazione del decreto là previsto, delle esigenze nascenti — per la sua parte — dal secondo comma dell'articolo 9 della Carta costituzionale, e della necessità, ormai improrogabile, di adeguare la pubblicità stradale italiana alle norme dell'estetica, della funzionalità e della sicurezza stradale che già da tempo vigono in tutti i Paesi più civili ».

PRESIDENTE. Il senatore Piasenti ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

PIASENTI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ritengo opportuno, anche per accorciare, per quel poco che mi è possibile, la nostra fatica estiva, di rinunciare allo svolgimento del mio ordine del giorno, che del resto è sufficientemente chiaro. In questo modo ritengo di poter affrettare il momento in cui noi tutti, ed il signor Ministro, potremo allietare la nostra vista non con le bellezze paesistiche della Penisola, ma con le bruttezze dei cartelloni stradali che le ottenebrano e le deturpano.....

In cambio mi augurerei che l'onorevole relatore e l'onorevole Ministro volessero rispondere a questa mia istanza con una formula leggermente più impegnativa della consueta « accettazione come raccomandazione ».

PRESIDENTE. Si dia lettura dello ordine del giorno dei senatori Massimo Lancellotti e D'Albora.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerando che il 31 dicembre 1959 hanno avuto termine i benefici concessi dallo Stato alle cooperative edilizie, a norma della legge 2 luglio 1949, n. 408;

di fronte alla carenza di case di civile abitazione di tipo economico e popolare,

invita il Governo ad assumere l'iniziativa per prorogare di un biennio la citata legge n. 408 ».

PRESIDENTE. Il senatore Massimo Lancellotti ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

MASSIMO LANCELLOTTI. Gli effetti positivi derivati alla Nazione dalla benemerita legge n. 408, decaduta il 31 dicembre ultimo scorso, consigliano di prorogarla almeno per un altro biennio. Questa legge, oltre a mantenere in efficienza l'industria edilizia con conseguente largo impiego di mano d'opera, benefica innumerevoli famiglie, che, con modeste spese iniziali, possono affrontare un lungo rateo di pagamento che conduce infine alla proprietà dell'abitazione. Vi è unanimità di consensi su questo argomento, e mi riferisco anche al progetto di legge presentato, se non erro, nello scorso mese di aprile per una proroga triennale della legge n. 408. Penso che l'opinione dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, così sensibile ai problemi e alle aspirazioni della società umana, si identifichi con quanto auspicato in questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Bonafini e Merlin.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

ritenuto necessario ed urgente un piano organico che attui la difesa dei terreni coltivati del Delta Padano,

invita il Ministro dei lavori pubblici a pubblicare, dopo una attesa durata ormai dal 1957, le conclusioni della Commissione, nominata dal Ministero dei lavori pubblici nel luglio 1957, allo scopo di studiare le cause inerenti al fenomeno di abbassamento dei terreni del Polesine e del Delta; e lo invita altresì a rendere noti senza ritardo i suoi propositi per la definitiva soluzione del grave problema, precisando le zone in

cui verranno effettuati i lavori di difesa a mare ».

PRESIDENTE. Il senatore Bonafini ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

BONAFINI. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è questo un intervento da me non desiderato; o meglio, avrei preferito che gli avvenimenti, a cui si richiama il mio ordine del giorno, non mi avessero costretto ad intervenire. D'altra parte, quando gli eventi assumono un aspetto così preoccupante, si attenua la particolare funzione dell'oppositore, e prevale il bisogno di salvaguardare i princìpi del sistema democratico parlamentare, affinchè gli istituti in cui esso si esprime non perdano il loro prestigio. Sono certamente queste le preoccupazioni di fondo che hanno permesso di superare le divergenze politiche esistenti tra chi vi parla e il senatore Umberto Merlin, la cui autorevole firma figura in calce a questo ordine del giorno. In base alla documentazione ineccepibile alla quale mi richiamerò, viene fatto di pensare che il Governo, nel suo comportamento, abbia contato sulla cattiva memoria degli onorevoli colleghi, nella speranza che essi dimenticassero le gravi ed urgenti necessità del Delta Padano e gli impegni assunti dallo stesso Ministro in questa Aula: impegni e dichiarazioni con i quali lo stesso onorevole Ministro aveva preannunciato un suo fantomatico programma, rimasto sino ad oggi sconosciuto dal Parlamento e dalle popolazioni interessate. Voglio sperare che nella sua risposta ella, onorevole Ministro, non vorrà sminuire il significato delle sue dichiarazioni ad ogni occasione espresse, cioè la ferma volontà di difendere terre e popolazioni del Delta dalle calamità che invariabilmente si ripetono in quella zona.

E vengo alla documentazione. È questo del Delta Padano il « problema dei problemi » — come dice il collega senatore Sturzo — è un problema che prende alla gola tutte le volte che le calamità si abbattono sul Polesine; siamo già alla quattordicesima e ogni volta ci si domanda perchè il Governo non abbia affrontato seriamente il problema di fondo. Queste domande al Governo le trovo formulate da tutti i membri di quest'Aula, senza distinzione di parte, e sono fedelmente citate dallo stesso relatore il quale, parlando degli stanziamenti che verranno effettuati, con il prossimo bilancio, dal Ministero dei lavori pubblici, dice: « I citati provvedimenti sono indubbiamente opportuni, ma non è con le somme stanziate che si risolve questo che, secondo l'illustre senatore Sturzo, è il problema dei problemi. Non è concepibile che lo Stato continui a gettare ogni anno decine di miliardi per riparare gli ingenti danni delle alluvioni, come sistematicamente accade nel Polesine ».

Se le parole hanno un significato, queste valutazioni del relatore, quando egli usa il termine « inconcepibile », stanno a significare che fino a oggi i governi che si sono succeduti non hanno seguito una politica logica, nè tanto meno si sono adeguati alle necessità di quelle popolazoni. Io ringrazio il relatore di questo aiuto sereno ed obiettivo che ha portato alla soluzione del problema del Polesine.

Dicevo che l'onorevole Ministro ha pensato evidentemente che gli onorevoli senatori avessero dimenticato le garanzie da lui verbalmente espresse ad ogni occasione. È vero infatti che gradualmente, nel tempo, si sono creati sul piano legislativo i presupposti per ottenere libertà di azione ed eliminare ogni conflitto di competenza tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell'agricoltura. È vero pure che nelle mani dell'onorevole Ministro oggi ci sarebbero state tutte le condizioni per consentirgli di affrontare coerentemente i problemi di fondo del Delta Padano. Ed è vero, infine, che nel dicembre del 1958 il Ministro affermava in quest'Aula che nel giro di un mese avrebbe portato a conoscenza del Parlamento una documentazione già in suo possesso, priva solo di alcuni dettagli, raccolta da una Commissione nominata nel 1957, e che in base a tali risultati sarebbero stati formulati i programmi di difesa del Delta.

Ebbene, siamo ormai giunti alle vacanze parlamentari estive del 1959 senza che sia stata data facoltà al Parlamento di conoscere i risultati di questi studi, e tanto meno di sapere, almeno in linea generale, come, dove e con quali mezzi intenda l'onorevole Ministro

Togni difendere le terre del Delta Padano. Io penso — e voglio concedere all'onorevole Ministro — che nel ginepraio dei vari problemi che si sono discussi e dibattuti sul Polesine non fosse cosa facile rilevare le cause, conosciute e sconosciute, del bradisismo. Evidentemente si sono inseriti anche gli interessi di certe categorie le quali hanno paralizzato, io penso, la volontà del Ministro. A un certo momento è il senso dello Stato, il principio dell'equità e della giustizia, che deve prevalere sugli interessi particolari che hanno paralizzato ogni azione; solo così si potrà elaborare un programma ben definito che consenta al Governo di agire organicamente anzichè, come è avvenuto finora — e lo dice il relatore — spendere decine di miliardi per riparare danni, senza risolvere il problema di fondo.

A questo punto, io mi auguro che l'onorevole Ministro abbia bene dinanzi il quadro della paralisi economica che si è progressivamente determinata in questi anni e che ha provocato, tra le popolazioni interessate, una situazione sociale insostenibile. Per dimostrare l'esattezza di ciò che sto denunciando, vorrei riferire alcuni dati che riflettono la situazione qual'era nel maggio 1959. È una situazione paurosa! Dal 1951 ad oggi si sono allontanate dal Polesine oltre 50 mila persone, e lei sa, onorevole Ministro, che quando una persona è costretta dalla paura o dal bisogno ad abbandonare la sua casa, la sua terra e le sue abitudini, essa va a finire in quelle condizioni di precarietà di vita e di lavoro che è propria degli immigrati nelle grandi metropoli.

Un altro dato, riguardante non la classe che io rappresento, ma piuttosto quella più abbiente che lei rappresenta, è ricavabile dal fatto che nel mese di maggio furono depositati negli istituti di credito 53 milioni e ne furono prelevati 56; nei conti correnti degli istituti di credito della provincia di Rovigo sono stati versati 681 milioni, ma sono stati rimborsati 935 milioni. Nel mese di maggio vi sono state nella provincia di Rovigo cambiali protestate per 118 milioni.

Onorevoli colleghi, è evidente che questa incertezza, questa incapacità di comprendere i problemi di fondo, questa tendenza a lasciar stagnare la situazione, non possono portare che alla paralisi progressiva della vita economica e sociale, ed è evidente ancora che bisogna trovare finalmente il coraggio di dire al Governo di far fronte lealmente agli impegni che ha assunto di fronte al Paese da circa 8 anni a questa parte.

PRESIDENTE. Si dia lettura dello ordine del giorno dei senatori Giraudo, Bertone, Dardanelli e Sartori.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

constatato che ai gravi fatti alluvionali del giugno 1957 in provincia di Cuneo altri ne sono succeduti nella stessa provincia nel maggio di quest'anno, aggiungendo agli ingenti danni materiali anche vittime umane,

impegna il Governo ad intervenire con la massima sollecitudine, in applicazione della legge 18 marzo 1958, n. 240, per provvedere alla esecuzione delle opere di difesa spondale e di dragaggio degli alvei nei corsi d'acqua delle Valli del Cuneese;

a tal fine il Senato, anche in considerazione delle nuove disponibilità offerte dal recente prestito,

invita il Ministro dei lavori pubblici a disporre d'urgenza gli interventi e i mezzi finanziari relativi.

PRESIDENTE. Non essendo presenti, si intende che i senatori firmatari abbiano rinunciato a svolgerlo.

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

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

raccogliendo la concorde opinione delle popolazioni interessate, espressa nei voti delle rispettive Amministrazioni provinciali e comunali, nonchè delle Camere di commercio e degli Enti provinciali del turismo, circa la necessità e l'urgenza di risolvere razional-

mente il problema delle comunicazioni tra le provincie di Roma, Rieti e Ascoli Piceno, nel quadro dei rapporti mercantili e turistici tra la capitale e il medio Adriatico;

considerata la grave deficienza delle comunicazioni ferroviarie tra le tre suddette provincie;

ritenuto che la soluzione del problema va necessariamente ricercata ed attuata nel settore stradale, assumendo a dato primario la esistente strada nazionale Salaria e insieme le gravissime insufficienze della medesima rispetto alle esigenze attuali e future del traffico e dello sviluppo economico delle zone servite;

ritenuto altresì che nel problema generale suddetto si inserisce quello particolare delle comunicazioni tra la Capitale e il Monte Terminillo noto come "La Montagna di Roma", problema che richiede soluzioni ormai indilazionabili;

considerate le condizioni vieppiù preoccupanti di depressione economica della provincia di Rieti e delle zone finitime, condizioni che richiedono non più differibili provvedimenti, tra i quali deve annoverarsi la sistemazione della strada Salaria donde trarrebbero notevole giovamento l'industria, l'agricoltura e il commercio del territorio interessato, nonchè qualche sollievo immediato le masse di disoccupati in esso esistenti;

visto il disegno di legge testè approvato in sede di Commissione deliberante per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali di primaria importanza;

ritenuto che l'articolo 5 del testo come sopra approvato rimette alla determinazione del Ministro dei lavori pubblici il programma delle opere da realizzare e l'ordine da seguirsi nell'esecuzione di esse;

ritenuto altresì che nella relazione premessa al detto disegno di legge presentata alla Camera dei deputati figura la sistemazione della strada statale Salaria per l'intero percorso;

considerato tuttavia che a tenore della medesima relazione il termine "sistemazione" può intendersi riferito non più che agli "allargamenti e raddoppi della sede stradale" alle "varianti indispensabili per evitare vischiosità di tracciato" alla eliminazione di "attraversamenti angusti e tortuosi di abitati, di passaggi a livello e di pericolosi incroci", mentre nei riguardi della Salaria la soluzione razionale deve necessariamente consistere, almeno per il tratto Passo Corese — Rieti, nella apertura di un tracciato in gran parte nuovo che elimini nel loro complesso i difetti radicali e altrimenti non eliminabili del tracciato esistente, salva restando la necessità delle opportune correzioni nel tratto successivo tra Rieti e Porto d'Ascoli;

invita il Governo ad aprire nel più breve termine possibile un nuovo tracciato della via Salaria nel tratto Passo Corese — Rieti, salvo le correzioni che si impongono nel tratto successivo, e ciò prescegliendo, in collaborazione con le Amministrazioni comunali e provinciali, con le Camere di commercio e con gli Enti provinciali del turismo, quella soluzione che, eventualmente già compresa nei progetti redatti a cura di Enti pubblici e di privati, realizzi il tracciato più funzionale e cioè tale da conciliare la maggiore possibile scorrevolezza con la maggiore possibile sicurezza onde venga realizzata la più breve distanza virtuale e la più intensa possibilità di traffico tra le località servite ».

PRESIDENTE. Il senatore Fenoaltea ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

FENOALTEA. Onorevole signor Ministro, l'ordine del giorno è piuttosto ampio e mi esime pertanto da un'ampia illustrazione. Ella sa che il problema della Salaria non è un problema locale: è un problema nazionale, interessando i rapporti fra le Regioni adriatiche e la Capitale. In ordine a tale problema, tuttavia, non abbiamo avuto ancora la fortuna di conoscere il pensiero del Governo. Ho qui lo stenografico della discussione del bilancio alla 9ª Commissione della Camera dei deputati, in sede della quale venne presentato dai deputati Calvaresi, Santarelli e Angelino un ordine del giorno nel quale il problema della Salaria figura promiscuamente con quello della Flaminia. Su questo punto ella — reca quel documento — ha affermato che quanto era richiesto nell'ordine del giorno

era già previsto dal disegno di legge n. 590; quindi la questione doveva considerarsi superata. (*Cenni di assenso del Ministro dei lavori pubblici*).

Mi consenta di chiarire oggi, dopo che la legge n. 590 è passata anche dinanzi alla nostra 7ª Commissione ed è stata approvata, che la questione non risulta affatto superata: nessuna norma della legge riguarda il problema specifico. Vero è che la relazione parla di « sistemazione » della Salaria per l'intero percorso, e ne do atto volentieri; ma, come è detto nell'ordine del giorno, « sistemazione » può anche significare soltanto qualche ritocco. Ora mi preme porre in rilievo che qualche ritocco, perlomeno nel tratto fra Roma e Rieti, non risolverebbe i problemi del traffico, e noi vorremmo appunto evitare che ci si limitasse a correggere qualche curva per poi avere motivo di sostenere che la sistemazione c'è stata e che non vi è altro da chiedere.

GENCO, *relatore*. Il piano della Salaria è stato approvato ed è compreso nel piano stradale di ogni compartimento.

FENOALTEA. I testi di cui dispongo non chiariscono affatto la cosa. Ora io debbo far presente al Senato e al Ministro che la provincia di Rieti alla quale si accenna nell'ordine del giorno, e che al problema è particolarmente interessata, si trova in condizioni particolari. Il capoluogo dista in linea d'aria 60 chilometri da Roma, ma occorrono tre ore di treno per raggiungere la capitale; due ore e un quarto ne occorrono con gli automezzi pubblici ma, se lungo il percorso ci si trova dinanzi un'autocisterna, il viaggio può allungarsi fino a limiti imprevedibili.

La strada non risponde dunque al suo scopo. Non parlo poi dei giorni in cui vi è affluenza di turisti per il Terminillo. Si tenga presente che quella strada serve una regione che non ha altre vie di comunicazioni con Roma. E la provincia di Rieti, che fa parte di questa regione, non è certo privilegiata. I limiti di tempo regolamentari che debbo rispettare mi impediscono di parlare oggi più diffusamente: dirò soltanto che essa è all'ultimo posto nella graduatoria nazionale dello ammontare del reddito prodotto; penultima in quella del risparmio bancario e postale per abitante; quart'ultima nella graduatoria dello indice dei consumi, mentre le altre che la seguono sono provincie meridionali, facenti parte cioè di quelle regioni che in questo dopoguerra sono riuscite a scuotere la coscienza nazionale. La provincia di Rieti invece ha bisogno di tutto ed è ignorata. Ha udito molte promesse, ma non le ha mai viste adempiute. È una provincia silenziosa, a mio parere troppo silenziosa. Ma può darsi, signori del Governo, che questo silenzio sia un merito ai vostri occhi. Se è un merito, compensatelo cominciando a risolvere questo che è uno fra i più gravi problemi della provincia di Rieti e dell'Italia centrale.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Menghi, il primo dei quali è stato presentato insieme con i senatori Tirabassi, Pajetta, Ferrari, Militerni, Baracco, Moro, Pennisi, Zaccari, Picardi, Magliano, Bolettieri, Desana, Dardanelli e Lepore.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

esaminati il bilancio del Ministero dei lavori pubblici e la relazione parlamentare;

rilevato che gli stanziamenti previsti per i piani di ricostruzione di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, e per il ripristino delle case di abitazione di cui alla legge per i senza tetto 10 aprile 1947, n. 261, presentano notevole insufficienza rispetto alle necessità accertate dal Ministero medesimo;

considerato che le predette leggi decadono nel giugno 1960, lasciando insoluta gran parte dei problemi della ricostruzione;

ricordando che il Ministro accettò come raccomandazione un analogo ordine del giorno il 7 ottobre 1958,

invita il Ministro dei lavori pubblici a predisporre, di concerto con quello del Tesoro, il necessario adempimento dei piani di ricostruzione e delle case per i senza tetto sia con stanziamenti poliennali, di congrua entità, a decorrere dal presente esercizio, sia con l'op-

portuna proroga delle leggi di prossima scadenza,

esprime intanto all'onorevole Ministro la gratitudine delle categorie di cittadini, fino ad ora beneficate, con la certezza che, mercè la sua ben nota attività, saranno concluse le opere della ricostruzione nazionale »;

« Il Senato,

ritenuto che con la chiusura di vari opifici in Tivoli e con la riduzione del numero delle maestranze di altri, la disoccupazione in quella città è giunta ad uno stadio acuto,

invita il Governo a predisporre per Tivoli un piano organico di lavori pubblici dando nel frattempo immediata attuazione a quelli per cui già furono fatti gli stanziamenti »;

« Il Senato,

ritenuto che non hanno ancora avuto sistemazione definitiva le strade di allacciamento tra il capoluogo Rocca Canterano e la frazione di Rocca di Mezzo, tra il capoluogo Licenza e la frazione di Civitella, tra il capoluogo di Capranica Prenestina e la frazione di Guadagnolo,

invita il Governo a sollecitare i lavori relativi non potendosi ulteriormente trascurare le popolazioni che sono tenute in un dannoso isolamento ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Menghi non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerli.

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

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

ritenuta la necessità di salvare l'abitato di Termini Imerese ed il porto della stessa città;

ritenuta ancora la necessità della costruzione di una nuova banchina in detto porto per depositarvi il salgemma e tenervi vivo il carico e lo scarico di detta merce, attività questa che costituisce l'unica fonte di reddito di quei lavoratori portuali ridotti in miseria,

invita il Governo a provvedere con tutta sollecitudine a finanziare le opere necessarie per ovviare ai gravi inconvenienti soprasegnalati ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Battaglia non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Ristori, Scappini, Bitossi, Boccassi e Sacchetti.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

considerata la necessità per gli Enti locali di poter usufruire dei contributi statali previsti dalle disposizioni di legge per opere igienico-sanitarie,

invita il Governo ad aumentare adeguatamente i fondi al capitolo apposito del bilancio del Ministero dei lavori pubblici onde fronteggiare le crescenti necessità che si manifestano ».

PRESIDENTE. Il senatore Ristori ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

RISTORI. È noto come le amministrazioni comunali molto spesso inoltrino domande per opere igienico-sanitarie; ma quasi sempre avviene che queste domande non trovano accoglimento per mancanza di fondi al capitolo apposito.

C'è il caso, per esempio, del Comune di Empoli, che ormai dal 1953 ogni anno ha rinnovato la domanda per la sistemazione e il completamento della fognatura, per una spesa presunta di lire 168 milioni, ma ogni anno si sente rispondere che, sebbene l'opera sia stata posta in graduatoria, manca il contributo in quanto le richieste degli enti locali sono numerose e sempre crescenti. Si pensi che per le opere igienico-sanitarie indicate agli arti-

coli 3, 4, 5 e 6 della legge n. 589, per questo esercizio, sono stanziati appena 400 milioni, di cui 200 per l'Italia meridionale ed insulare. Ci si trova quindi di fronte ad una situazione che i Comuni stessi non possono risolvere in quanto non possono assolutamente rinunciare, da una parte, al contributo statale, mentre dall'altra non hanno mezzi sufficienti per realizzare le opere a totale loro carico. Viene quindi a determinarsi una situazione estremamente seria. Il mio ordine del giorno, nella sua semplicità, invita il Governo a contribuire con maggiori stanziamenti, al fine di rendere possibile l'accoglimento delle domande degli Enti locali. Ritardare la realizzazione delle opere igienico-sanitarie che si rendono indispensabili sarebbe colpevole. Pertanto confido nell'accoglimento del mio ordine del giorno.

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

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

« Il Senato,

considerato che in pratica si verifica che gli Istituti autonomi case popolari diventino stazioni appaltanti della gestione I.N.A.-Casa;

considerata l'inopportunità del cumulo delle cariche di presidente delle Case popolari e d'incaricato della gestione I.N.A.-Casa, in quanto la stessa persona sarebbe ad un tempo controllore e controllato,

invita il Governo a provvedere in conseguenza »;

« Il Senato,

considerato che sin dal 28 gennaio 1958 l'Amministrazione comunale di Bitonto inoltrò domanda al Ministero dei lavori pubblici per la concessione del contributo per la costruzione di due asili infantili dell'importo di 120 milioni;

considerato inoltre che l'attuazione di case materne in quel Comune, con una popolazione di circa 40 mila abitanti, è ravvisata necessaria da tutte le famiglie meno abbienti,

invita il Governo a disporre, con ogni sollecitudine, i mezzi finanziari necessari alla costruzione dei due asili infantili ».

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

M A S C I A L E . Signor Presidente, onorevoli colleghi, alcuni mesi addietro ho presentato un'interrogazione al Ministro dei lavori pubblici, la quale però a tutt'oggi — ecco il motivo del mio ordine del giorno — non ha avuto alcuna risposta. In quella interrogazione, domandavo al Ministro dei lavori pubblici se fosse compatibile con la carica di presidente dell'Istituto delle case popolari l'incarico di dirigente regionale della gestione I.N.A.-Casa. Già un anno fa sollevai questo problema in sede di bilancio ed in quell'occasione segnalai, onorevoli colleghi, un fatto increscioso che si era verificato a Bari due mesi prima delle elezioni politiche del 1958. Sciolto il Consiglio di amministrazione delle Case popolari, il signor Ministro ebbe ad affermare che quel Consiglio di amministrazione era stato destituito per una serie di malefatte. Io non feci la difesa nè del Presidente nè del Vice Presidente; Presidente del Consiglio di amministrazione delle Case popolari a quell'epoca era un socialdemocratico, Vice Presidente un democristiano. Poichè il signor Ministro affermò in Aula che quel Consiglio di amministrazione aveva commesso delle malefatte, io presi atto che quel provvedimento era stato ispirato a saggezza e a tempestività, affinchè le malefatte non si verificassero più in quel Consiglio di amministrazione. La cosa strana è che quel Vice Presidente delle Case popolari, dirigente regionale della gestione I.N.A.-Casa, colpito da quel provvedimento perchè responsabile come gli altri di una serie di malefatte, lo vediamo, un mese e mezzo prima delle elezioni, nel 1959 a Bari, elevato alla carica di Presidente delle Case popolari.

Qui si tratta di un'alternativa: o lei, onorevole Ministro, in quell'occasione — forse eravamo agli ultimi giorni dell'attività parlamentare — si lasciò scappare quella frase, ovvero dovrà precisare che quella frase non

fu lanciata per colpire quel Consiglio di amministrazione. Altrimenti il Ministro dei lavori pubblici, affermando quelle cose, ha omesso, poi, un atto di ufficio; infatti il dottor Donatelli, colpito da un provvedimento per le malefatte, non potrebbe, a termini di legge, oggi, ricoprire la carica di Presidente delle Case popolari di Bari.

GENCO, *relatore*. Il Presidente l'anno scorso era l'avvocato Zaccaria.

MASCIALE. Ecco perchè io ho parlato del Presidente socialdemocratico, dottor Zaccaria, del Vice Presidente, dottor Donatelli, attuale Presidente delle Case popolari, nonchè dirigente nazionale della gestione I.N.A.-Casa. Non entro nel merito se la stessa persona possa assolvere alle funzioni di controllore-controllato — nè si deve dimenticare che la gestione I.N.A.-Casa è stazione appaltante delle Case popolari — ma quando si afferma che nell'affidamento di certi incarichi ci si ispira a criteri di moralità, devo pensare che si dice cosa inesatta; infatti, all'indomani della nomina di Donatelli a Presidente delle Case popolari, noi abbiamo letto sulla « Gazzetta del Mezzogiorno » di Bari del 5 aprile 1959 il seguente comunicato, che io ho trascritto in sede di interrogazione: « Egli proviene dall'Azione Cattolica, è stato Vice Presidente della F.U.C.I., è stato un iscritto della prima ora dello stesso Partito; giornalista al servizio della Democrazia cristiana, è attualmente — *dulcis in fundo* — delegato provinciale e componente del direttivo nazionale della gestione I.N.A.-Casa, nonchè membro provinciale della stessa ».

Questo dottor Donatelli è la stessa persona che fu colpita un anno fa dal provvedimento del signor ministro Togni, che fece bene a prendere quel provvedimento, unicamente per porre fine ad una serie di malefatte.

L'onorevole Genco poc'anzi mi ha chiesto dove fosse l'incompatibilità. Se non ci fosse un'incompatibilità giuridica, sussisterebbe un'incompatibilità morale; perchè questi giudizi sono stati espressi dall'onorevole Ministro in Aula, come risulta dal resoconto stenografico.

GENCO, *relatore*. Risponderò in sede di votazione degli ordini del giorno. Non facciamo polemiche adesso.

MASCIALE. C'è di più. Si disse che non si poteva subito ricostituire l'ordinaria amministrazione delle case popolari, perchè il Commissario prefettizio di Bari aveva fatto ricorso al Consiglio di Stato circa la modificazione del regolamento interno delle Case popolari. Il « democratico » Commissario prefettizio di Bari proponeva al Consiglio di Stato la riduzione dei cinque membri di nomina consiliare ad un solo membro. Tutto questo perchè si voleva accentrare nelle mani del dottor Donatelli ogni potere: dirigente regionale della gestione I.N.A.-Casa, presidente provinciale delle Case popolari.

Lascio a voi ogni commento, onorevoli colleghi; siete voi che dovete rispondere, più che a noi, di fronte alle vostre coscienze e di fronte all'opinione pubblica di Bari, che è stata colpita da questa serie di abusi, che si sono venuti perpetrando nel Consiglio di amministrazione delle Case popolari della città.

Il secondo ordine del giorno riguarda un Comune di 40 mila abitanti, che il senatore Genco conosce molto bene. Dal 1953 il Comune di Bitonto ha fatto una serie di richieste, affinchè fossero costruiti due asili per i bambini poveri, che sono abbandonati sulla strada.

Non occorrono troppe parole; segnalo a voi della maggioranza questo problema, sperando che almeno in questa occasione farete qualcosa di sollecito.

GENCO, *relatore*. Come raccomandazione.

MASCIALE. Della raccomandazione non so che farmene. Poco fa ascoltavo il battibecco tra un senatore, che da due anni ha a disposizione 2 miliardi per la costruzione di case, e l'onorevole Ministro. Io non chiedo i due miliardi, nè sono inadempiente con le delibere. Sono cinque anni che sono partite da Bitonto per Roma queste richieste di contributi: incominciai questa *via crucis* quando ero sindaco, la continuo oggi come parla-

mentare e lei, onorevole Genco, che è quasi mio conterraneo, che si batte per i suoi concittadini, non può in questa occasione non prendere le difese del mio Comune che è quello di Bitonto. (*Applausi dalla sinistra*).

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

G R A N Z O T T O B A S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

preso atto con soddisfazione della sollecitudine con cui, da parte del Ministero dei lavori pubblici, sono stati fatti eseguire i lavori di riparazione dei danni causati dalle mareggiate nell'inverno scorso alle abitazioni ed alle spiagge di Bellaria, Torre Pedrera e Cattolica, nonchè degli stanziamenti disposti per l'esecuzione di alcune opere di difesa dei citati centri balneari,

invita il Governo ed in particolare il Ministro dei lavori pubblici a voler fare in modo di completare al più presto l'intero progettato piano di difesa degli abitati e delle spiagge dei suddetti centri, al fine di salvaguardare un incalcolabile patrimonio turistico-alberghiero, fonte di lavoro per la popolazione romagnola e di ricchezza per la Nazione;

auspica, inoltre, allo scopo di potenziare le concrete possibilità di sviluppo del turismo romagnolo, la pronta costruzione della circonvallazione di Rimini ».

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

Z A N N I N I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che ho l'onore di presentare intende richiamare l'attenzione su alcuni centri della riviera romagnola che nell'inverno scorso sono stati fortemente danneggiati da violente mareggiate. Debbo innanzitutto dare atto pubblicamente e ringraziare l'onorevole Ministro ed il Ministero dei lavori pubblici, della sollecitudine con cui sono stati riparati i danni causati. Posso anche affermare che in quell'occasione alcuni strati della popolazione, specialmente di Bellaria, che negli anni passati si erano dimostrati contrari alle opere di difesa che il Ministero già allora voleva effettuare, hanno cambiato idea ed hanno realmente compreso che, quando gli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici hanno lungamente studiato e preparato dei piani di difesa di spiagge ed abitati, ciò hanno fatto per andare incontro alle necessità e alle esigenze della popolazione stessa. In quegli anni, vi fu purtroppo una lotta che ebbe un sapore politico; ma oggi, in seguito al pronto intervento del Ministero dei lavori pubblici e in maniera particolare dell'onorevole Ministro, tutta la popolazione si è convinta che occorre veramente procedere per quella strada, onde arrivare alla costruzione delle opere di difesa studiate e predisposte dagli organi competenti del Ministero dei lavori pubblici. Al tempo stesso però debbo riconoscere che l'opera, se è iniziata (e potrei dire che è anche a buon punto), non è ancora completata. Vorrei quindi invitare l'onorevole Ministro a dimostrare ancora la sua sollecitudine per far sì che nei centri di Bellaria, di Torre Pedrera e di Cattolica sia al più presto completata l'opera già progettata dai competenti uffici del Ministero dei lavori pubblici. Se non si arriva al completamento, e al più presto, di tale opera, eventuali altre deprecabili mareggiate non solo rovinerebbero i lavori già eseguiti, ma danneggerebbero irrimediabilmente le spiagge e gli abitati dei centri suddetti. Sarebbe un disastro non soltanto per la popolazione e per la zona romagnola, ma anche per l'intera economia nazionale, giacchè è nota a tutti l'importanza che l'attività turistica ha oggi per il nostro Paese ed è pure noto a tutti che il turismo della riviera romagnola reca realmente un grande apporto al turismo nazionale e quindi agli interessi nazionali. È per questo che mi permetto di richiamarmi ancora una volta alla cortesia dell'onorevole Ministro, affinchè voglia al più presto completare quelle opere, non soltanto, ripeto, per andare incontro agli interessi della popolazione della Romagna, ma anche agli interessi del Paese.

L'ultima parte del mio ordine del giorno riguarda la circonvallazione di Rimini. Vogliate scusare se metto l'accento su una questione particolare, ma da maggio a settembre, effettivamente, è difficile entrare a Rimini dalla parte del Nord, perchè si è ancora costretti a passare sopra il ponte di Tiberio, costruito duemila anni or sono. Durante la stagione turistico-balneare che di anno in anno, fortunatamente per noi e per l'intero Paese, vede aumentare l'affluenza dei villeggianti, dobbiamo assistere purtroppo a lunghe teorie di macchine che sono in attesa di poter passare su quel ponte. Crediamo che il Ministero dei lavori pubblici e personalmente l'onorevole Ministro possano e debbano prendere in considerazione questo problema, porlo sul tappeto e risolverlo al più presto possibile. Questo credo che sia interesse della riviera romagnola e dell'economia nazionale perchè, quando si costruiscono delle strade nelle zone dove i soldi spesi sono realmente produttivi, come in questi casi, si compie un'opera utile all'interesse di tutti.

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

G R A N Z O T T O B A S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

esaminato il bilancio del Ministero dei lavori pubblici,

rilevato che gli stanziamenti previsti sul Capitolo 216 per i piani di ricostruzione di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, e sul Capitolo 215 per la costruzione di alloggi per i senza tetto di cui al decreto-legge 10 aprile 1947, n. 261, rispettivamente dell'annualità di lire 100 milioni e lire 150 milioni (pari ad un capitale di lire 1.700.000.000 e di lire 2.500.000.000 circa) presentano larga insufficienza rispetto alle necessità accertate dal Ministero medesimo;

considerato che, a termini della legge 28 marzo 1957, n. 222, la possibilità di disporre la costruzione di detti alloggi e la validità dei piani di ricostruzione di molti Comuni sinistrati dalla guerra, cesseranno con il corrente esercizio finanziario;

considerata l'importanza, sotto l'aspetto sociale, di tali opere e la necessità di non lasciare insoluta una così gran parte del problema della ricostruzione,

invita il Ministro dei lavori pubblici a predisporre, di concerto con il Ministro del tesoro, la necessaria variazione delle suindicate previsioni, fino all'annualità di almeno lire 500 milioni per Capitolo, nonchè un provvedimento di proroga dei suaccennati termini di scadenza, al fine di consentire lo adempimento dei piani di ricostruzione e delle case per i senza tetto;

ricorda all'onorevole Ministro che ha accettato come raccomandazione analoghe istanze del Parlamento negli scorsi esercizi e gli esprime, intanto, la gratitudine delle categorie di cittadini fino ad ora beneficate, con la certezza che, mercè la sua ben nota attività, saranno al più presto concluse le opere della ricostruzione nazionale ».

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

C I N G O L A N I . Signor Presidente, l'ordine del giorno che, insieme al senatore Menghi, ho presentato al Senato, riguarda provvedimenti che si rendono necessari perchè sia affrontato con mezzi adeguati e definitivamente risolto il grave problema della ricostruzione, che a distanza di 14 anni dalla fine della guerra ancora affligge soprattutto quei Comuni che per la mancanza di condizioni economiche favorevoli si sono trovati nell'impossibilità di cooperare con i propri mezzi al già considerevole sforzo prodotto dai Governi democratici fin qui susseguitisi.

In particolare la costruzione di case per i senza-tetto è ancora particolarmente sentita in quei piccoli centri dove l'iniziativa privata non trova le necessarie condizioni economiche di mercato per svilupparsi e pertanto solo l'intervento integrale dello Stato può risolvere una situazione che si aggrava di anno in anno, e che ineluttabilmente determina il triste fenomeno dell'urbanesimo a causa del continuo esodo dei cittadini dai

piccoli centri ove mancano i più elementari presupposti di vita.

Per quanto riguarda l'attuazione dei piani di ricostruzione, poi, sono ormai molti, troppi anni che i Comuni aspettano invano l'intervento dello Stato. Eppure si tratta di opere vitali quali la sistemazione della strada maestra, la rimozione di macerie, il ripristino della rete di fognature, la sistemazione delle zone di espansione ove poter ricostruire l'originario patrimonio edilizio con criteri igienici ed urbanistici più razionali.

Uno sforzo notevole invero lo Stato lo ha compiuto già; lo dimostrano le somme anticipate sinora al riguardo. Ma se non si completano le opere, tali provvidenze si dimostreranno inutili, sarà come aver buttato il denaro dalla finestra; le strade, le piazze, le fognature incompiute non sono funzionali, mentre il tempo che passa impone sovente di tornare sui lavori già eseguiti.

La situazione non è certo migliore presso i piccoli centri, nei quali ancora non si è nemmeno posta la mano ai lavori dopo tanti anni dal triste evento bellico.

La risposta che ottengono i Comuni è sempre la stessa: mancano i fondi per aderire alle loro disperate richieste. E la ragione va facilmente ricercata nella costante insufficienza degli stanziamenti in bilancio.

Nel corrente esercizio, malgrado le premesse degli scorsi anni, le previsioni di spesa al riguardo, lungi dal costituire una premessa alla ripresa della vita sociale ed economica dei Comuni, si adagiano sul comodo binario della normalità e ripetono la situazione degli anni scorsi, con l'aggravante che sta per scadere la validità dei piani di ricostruzione di molti Comuni sinistrati dalla guerra.

Ritengo quindi che sia giunto il momento di affrontare un sacrificio rendendo possibili sforzi veramente efficaci in favore di questi Comuni per eliminare alfine dai loro volti le tracce della guerra e della vetustà.

Propongo, dunque, che l'annualità prevista in bilancio per l'attuazione dei piani di ricostruzione (capitolo 216) venga elevata da lire 100 a lire 500 milioni e quella per la ricostruzione di alloggi per senzatetto (capitolo 215) da lire 150 a lire 500 milioni.

Nel quadro più ampio della ricostruzione al quale ho accennato nell'ordine del giorno, mi si consenta di richiamare l'attenzione del Governo sul caso particolare del Comune di Palestrina.

In questo Comune le distruzioni, a causa degli eventi bellici, accertate di recente in una effettiva misura non inferiore al 75 per cento, hanno posto in luce vestigia archeologiche di importanza incalcolabile, talchè vaste zone dell'abitato sono andate soggette ad espropriazione ad opera della Sovrintendenza alle belle arti. Altre zone inoltre, nella periferia, sono state vincolate dalla stessa Sovrintendenza per motivi panoramici.

In conseguenza non è stata possibile la ricostruzione in sito del patrimonio edilizio distrutto di proprietà privata, e quasi inutile si è rivelato il risarcimento del danno bellico in favore dei proprietari i quali non hanno potuto investire concretamente l'indennizzo in opere di ricostruzione.

A ciò aggiungasi che il comune di Palestrina, trovandosi di soli 14 Km. al di fuori dei limiti territoriali di competenza della Cassa per il Mezzogiorno, non ha potuto beneficiare delle provvidenze che usualmente da tale Cassa vengono adottate.

Vero è che il Governo democristiano è intervenuto con ripetuti finanziamenti nel piano di ricostruzione e nella costruzione di case per senza tetto; trattandosi però di iniziative che non possono ancora, per i suesposti motivi, essere affiancate da quella privata, tali interventi statali si sono rivelati di gran lunga inadeguati alle esigenze del Comune i cui problemi permangono pressochè insoluti.

È da porre in evidenza l'importanza turistica che ha assunto il Comune che, per le sue attrattive archeologiche, è meta di un notevole afflusso di visitatori, i quali però non trovano sul posto alcun conforto per mancanza di ricettività e di sistemazione stradale e per la deficienza dei servizi pubblici.

Si renderebbe pertanto necessario un adeguato nuovo intervento dello Stato, attraverso il Ministero dei lavori pubblici in particolare, mediante un congruo finanziamento del piano di ricostruzione, della costruzione di alloggi per i senza tetto, delle opere igienico-sanitarie, dell'acquedotto, e con ogni altro mezzo in

suo potere inteso a porre il Comune nelle condizioni di adempiere alla sua funzione di meta turistica ed archeologica di primaria importanza, nonchè a creare le indispensabili premesse per la rinascita del Comune e per la ripresa dell'iniziativa privata.

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

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerati i gravi danni arrecati da recenti, disastrose alluvioni nelle alte valli della provincia di Cuneo, ed in particolare nelle Valli della Stura, del Maira e del Varaita, sia alle opere stradali sia al suolo agrario;

considerato lo stato di abbandono nel quale queste valli da alcuni anni sono state lasciate, l'aggravamento delle condizioni economiche e sociali di zone già poverissime che la fuga crescente delle popolazioni verso il piano minaccia di porre in crisi definitiva, e lo stato di apprensione nel quale esse, totalmente indifese, vivono da alcuni anni sotto la minaccia delle ricorrenti inondazioni,

impegna il Governo a intraprendere con urgenza opere organiche di regolazione degli alti bacini fluviali, di difesa degli abitati e delle strade, di ripristino delle comunicazioni stradali ».

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

P A R R I . L'ordine del giorno che ho presentato, onorevole Presidente, non ha bisogno di svolgimento, nel senso che parla da sè. È una situazione disperata che io credo, anzi mi auguro, sia già nota al Ministro dei lavori pubblici. Desidero rilevare all'onorevole Sottosegretario che lo stesso problema è stato sollevato anche da un altro ordine del giorno, da quello dai senatori della provincia di Cuneo, i senatori Dardanelli, Giraudo, Bertone e Sartori.

È un problema grave e prego ancora l'onorevole Sottosegretario di riferire all'onorevole Ministro che attendiamo da lui delle assicurazioni concrete.

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

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

attesa l'opportunità di alleggerire il traffico sulla strada statale n. 63 (della Cisa) specie nel tratto montagnoso che corre da Fornovo a Berceto,

invita il Governo a esaminare la possibilità di includere tra le strade da statizzare anche il tronco di strada provinciale (per gran parte già sistemata e asfaltata) che, dipartendosi dalla statale n. 63 al bivio di Stradella, si ricongiunge con la stessa al bivio di Poggio di Berceto, dopo aver toccato Sala Baganza, Felino, Calestano e altre località dell'Appennino parmense »;

« Il Senato,

invita il Governo a riesaminare la possibilità di includere nel piano di statizzazione la strada provinciale Parma-Langhirano-Monchio-Confine Massese-Innesto con la statale n. 63 presso Aulla.

Tale strada, che abbrevierebbe il percorso tra Parma, La Spezia e la riviera della Versilia, rivestirebbe altresì funzioni di complementarietà rispetto alla statale della Cisa (n. 63) alleggerendo l'intenso traffico che — particolarmente nei mesi estivi — si svolge su di essa »;

« Il Senato,

considerato che il miglioramento delle comunicazioni e la costruzione di nuove strade costituiscono le provvidenze più utili a favore delle zone depresse e particolarmente a favore delle zone di montagna,

impegna il Governo a completare il finanziamento della strada di serie n. 160 in provincia di Parma la quale dovrebbe congiungere Borgotaro a Pontremoli e dovrebbe perciò rivestire grande importanza nelle comunicazioni interprovinciali;

lo impegna pertanto a provvedere allo stanziamento della residua somma di lire 35 milioni necessaria per il completamento dell'opera ».

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

O T T O L E N G H I . Signor Presidente, i tre ordini del giorno da me presentati e che svolgerò insieme per risparmio di tempo, hanno un comune denominatore: rispondono cioè ad un identico principio informatore e riguardano il problema, per me sempre fondamentale, delle comunicazioni tra la Valle Padana e le regioni del sud e del centro-sud, attraverso la dorsale appenninica.

Mi sia consentito un rilievo di carattere generale, pur senza entrare nel merito del programma di lavoro stradale che è stato predisposto dal Ministero dei lavori pubblici. Do atto al Governo che si è preso in seria considerazione il problema fondamentale della strada, la necessità cioè di rinnovare il patrimonio stradale italiano; però ho l'impressione che non si sia obbedito ad un piano organico di riordinamento stradale, ma che si siano stabilite provvidenze, qua e là, per accontentare le singole regioni, per accontentare, direi, i singoli campanilismi, senza tener conto invece dei principi informatori di carattere generale che si debbono aver presenti quando si formula un piano di sistemazione stradale.

Una delle esigenze fondamentali è proprio quella che riguarda la Valle Padana, questa immensa pianura la quale è chiusa tra le montagne sia a nord che a sud. Al nord abbiamo i valichi alpini, di per sè sufficienti ed ora potenziati dall'apertura dei nuovi trafori; verso sud invece i valichi appenninici e le dorsali appenniniche non sono sufficienti. Mi si potrà rispondere che l'Autostrada del Sole deve risolvere il problema; e riconosco che, in parte, questa osservazione può essere esatta perchè indubbiamente l'Autostrada del Sole, come del resto la Torino-Piacenza (quando si farà), adempiranno ad una grande funzione, colmando una lacuna gravissima nelle comunicazioni stradali automobilistiche fra pianura padana e sud, comunicazioni che erano e sono ancora oggi difficilissime.

Però, signor Presidente e onorevoli colleghi, rimane pur sempre aperto il problema dello sbocco verso il Tirreno; e consentitemi di aggiungere che non basta rispondere, come ha fatto il Ministero dei lavori pubblici, che, per i valichi appenninici, la statale n. 63 della Cisa e la parallela statale del Cerreto bastano ad esaurire i traffici dalla pianura padana verso il Tirreno. Io avevo chiesto che fosse statizzata un'altra strada complementare rispetto alla Cisa e al Cerreto, e precisamente quella che valica il passo Lagastrello, ricongiungendosi poi alla statale 63 della Cisa presso Aulla. In particolare l'onorevole Sottosegretario, ora presente in Aula, mi aveva risposto che si trattava di un percorso piuttosto tortuoso e difficile, non conveniente economicamente ai fini della statizzazione. Osservo però che, anche se il costo della sistemazione fosse rilevante, rilevantissimi sarebbero i vantaggi, in quanto il traffico delle statali della Cisa e del Cerreto, dirottandosi su questa nuova arteria, alleggerirebbe le attuali difficoltà delle due vie ora frequentate. La cosa è evidentemente importantissima, benchè non se ne sia tenuto conto nel programma dei lavori stradali; onde per me il problema rimane tuttora insoluto.

Si tratta, come ho detto, delle comunicazioni fra la Valle Padana e il Tirreno, delle quali ho anche parlato in sede di bilancio dei Trasporti, perchè purtroppo si debbono lamentare insufficienze anche nella rete ferroviaria. Sotto il profilo delle comunicazioni stradali, invece, non si è nemmeno preso in considerazione il problema. Mi si risponde, come ho detto, che la spesa per valorizzare il nuovo tronco, portandolo all'altezza della statale numero 63 della Cisa, è notevole. Senonchè il porto di La Spezia, che dal punto di vista militare non ha più la funzione di un tempo, ha ben bisogno di investimenti per essere portato all'altezza degli altri porti mercantili italiani; e inoltre bisogna pure ricorrere a queste spese, se vogliamo aiutare tutte le zone, comprese quelle della riviera della Versilia, che vivono oggi quasi esclusivamente sull'apporto del retroterra.

Urge dunque un piano organico di sistemazione stradale della zona. E, detto questo, onorevole Sottosegretario, vengo alla conclusione perchè i miei ordini del giorno non hanno bisogno di altra illustrazione. Le possibilità che si offrono ve le ho indicate in

ciascuno dei tre distinti ordini del giorno: esse consentiranno, alleggerendo il traffico della Cisa, più rapide comunicazioni fra la pianura padana e il Tirreno. In fondo, non chiedo la luna; ma qualche cosa di interesse nazionale. Non è un problema campanilistico, onorevole relatore...

G E N C O , *relatore*. Non sono riuscito a trovare il percorso della strada oltre Langhirano.

O T T O L E N G H I . C'è, ed è una strada magnifica anche panoramicamente, come le mostrerò tra poco con la carta topografica alla mano. Vi dicevo che il problema non è campanilistico ma nazionale. Se ne tratta in tutte le conferenze e in tutte le riunioni; se ne è parlato a Firenze, come ho già ricordato in sede di bilancio dei Trasporti; ma perfino a Bari si è sentita la necessità di richiamare l'attenzione del Governo sul problema delle comunicazioni tra la pianura padana e il Tirreno.

Mi auguro che l'autocamionabile della Cisa sia posta sul piano di esecuzione e sia presto aperta al traffico, perchè è un'opera essenziale. Ma non basta fare l'autocamionabile della Cisa, bisogna collegarla con l'Autostrada del Sole. Se vogliamo fare qualcosa di organico, dobbiamo tener conto anche di questa esigenza. Dall'Autostrada del Sole, per portarsi alla camionabile della Cisa, c'è una soluzione di continuità che bisogna colmare: bisogna cioè proseguire con l'autostrada da Fornovo fino all'innesto con l'Autostrada del Sole. Se poi il Governo vorrà tener conto di quell'altro problema che io non mi stancherò di ripetere e che riguarda le comunicazioni con l'Alta Italia, cioè con Verona, apparirà ancor più necessario congiungere l'Autostrada del Sole con Verona in un punto vicino all'innesto con la camionabile della Cisa. Nè si dica che la progettata autostrada Verona-Bologna potrà assolvere a questi compiti, perchè essa avrà evidentemente una funzione diversa; non servirà certamente a rendere più facili e rapide le comunicazioni verso il Tirreno, ma servirà piuttosto a convogliare i traffici da Verona verso il sud (attraverso l'Autostrada del Sole che essa dovrebbe raggiungere a Bologna) e verso il mare Adriatico.

Io ritengo invece necessario che si aprano vie verso il Tirreno poichè quelle verso lo Adriatico fortunatamente ci sono: c'è la pianura romagnola che ci porta diretti al mare e c'è adesso l'Autostrada del Sole verso Firenze. Verso il Tirreno invece le strade scarseggiano, per cui occorre non soltanto far luogo a quelle opere che io modestamente ho indicato nei miei ordini del giorno, ma anche cercare di collegare organicamente tutte le autostrade, a cominciare da quella della Cisa, non appena sarà fatta, con l'Autostrada del Sole e con quella che porterà verso Verona ed il nord. (*Applausi*).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori De Unterrichter, Tessitori e Trabucchi.

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

« Il Senato,

mentre riconosce il notevole impulso dato dal Ministro dei lavori pubblici alla sistemazione e all'adeguamento della nostra rete stradale e autostradale;

rilevato che l'incremento continuo della motorizzazione è di tale entità da rendere sempre più difficile la circolazione, nonostante la realizzazione dei lavori previsti dalle leggi vigenti, e ciò per l'insufficiente finanziamento che per di più è diluito in ben dieci esercizi finanziari e cioè fino al 1968-69;

richiama l'attenzione del Governo e del Ministro dei lavori pubblici sulla assoluta necessità di adeguare la nostra rete stradale ai precisi impegni fissati nella Convenzione di Ginevra, e sulla necessità di attuare il più rapidamente possibile gli unici provvedimenti tecnici atti ad eliminare molteplici cause degli incidenti stradali con la costruzione di autostrade o grandi strade a senso unico e traffico selezionato;

constatata la impossibilità per il Ministero dei lavori pubblici di disporre entro termini di tempo ragionevoli degli ingenti fondi necessari a tale scopo,

indica nella costruzione di autostrade a pedaggio l'unico rapido attuale mezzo per migliorare le condizioni della nostra circolazione stradale,

invita il Governo a promuovere un provvedimento legislativo che modifichi e aggiorni il piano poliennale di cui alla legge 21 maggio 1953, n. 463, fissando un nuovo programma di costruzioni autostradali con un preciso ordine di precedenze, che non trascuri la indifferibile urgenza di mettere la nostra rete autostradale in comunicazione con quella europea, e in particolare con le autostrade che tra pochi anni si affacceranno ai nostri valichi alpini, stabilendo nuovi criteri di concessione che per durata, garanzie governative e altri provvedimenti siano tali da consentire alla iniziativa privata o ad Enti parastatali di interessarsi a queste nuove costruzioni e a facilitarne la realizzazione senza gravare in modo specifico sul bilancio dello Stato ».

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

D E U N T E R R I C H T E R . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno presentato da me e da altri colleghi si propone innanzitutto di dare atto al Ministro dei lavori pubblici della particolare attività da lui svolta a favore della sistemazione della nostra rete stradale ed autostradale. Questo riconoscimento a noi sembra doveroso perchè dobbiamo constatare che un impulso veramente nuovo è stato dato a questo settore e che l'onorevole Ministro ha dimostrato una comprensione vivissima circa la necessità della sistemazione della nostra rete stradale ed autostradale.

Premesso questo, però, dobbiamo anche realisticamente riconoscere che i lavori previsti per la sistemazione della rete stradale non sono certo adeguati a portarla al livello delle esigenze imposte dallo sviluppo della motorizzazione. Tale sviluppo infatti è tanto rapido che le nostre strade non vedranno mai alleggerirsi il loro traffico, che continuerà invece a intensificarsi con tutti i relativi inconvenienti.

L'insufficienza del programma è indubbiamente da riferirsi ad una insufficienza di fondi per le costruzioni stradali. L'ultima legge che abbiamo approvato ipoteca i bilanci per 10 anni fino al 1968-69. Dobbiamo anche dare atto che il Ministro dei lavori pubblici non ha a disposizione fondi sufficienti per la rete autostradale, per cui le critiche che noi continuamente muoviamo all'attività del suo Ministero, in questo settore, non si riferiscono tanto all'incomprensione del problema, quanto alla lentezza con cui si realizza il programma di costruzioni indicato nella legge del 1955.

Qual'è il modo per risolvere questa strettoia nella quale ci troviamo? A noi sembra che l'unica via da seguire sia quella di promuovere la costruzione di autostrade a pedaggio. Perchè questo? Perchè attraverso il pedaggio noi chiamiamo l'utente della strada a contribuire con il suo apporto finanziario alle costruzioni necessarie per usare i mezzi motorizzati. Questa fase dei pedaggi, che può essere poco gradita, sarà superata quando le autostrade saranno finanziate e ammortizzate; ma finchè non avremo i soldi per costruirle tutte a spese dello Stato bisognerà ricorrere all'iniziativa privata e al contributo degli utenti. Si richiama inoltre l'attenzione del Governo, con questo ordine del giorno, sulla necessità assoluta di adeguarci alle prescrizioni della Convenzione di Ginevra. Dobbiamo constatare che sino ad oggi gli impegni assunti con la Convenzione non sono stati rispettati con molta sollecitudine. Dovrei fare degli esempi. Vi è per esempio la strada che dovrebbe congiungere Roma con Firenze, Bologna, Modena, Verona, Brennero, Innsbruck, Monaco, Berlino, Sassnitz, Malmoe, Oslo, Skibotten. È una strada importantissima per la nostra economia; la vediamo oggi in via di realizzazione su basi adeguate, in forma autotradale, tra Roma e Modena; a monte di Modena prosegue su strade vecchie, anguste, tortuose, sovente interrotte e i programmi di sistemazione in atto non sono assolutamente aderenti a quanto prescrive la Convenzione di Ginevra. Quindi la nostra raccomandazione all'onorevole Ministro è di pensare, anche a monte di Modena, ad una soluzione autostradale. Infatti il traffico che vi è su quella

arteria è tale da imporre a noi, in base alla Convenzione di Ginevra, l'obbligo di avere una strada a quattro corsie su due careggiate a senso unico, a traffico selezionato, e quindi praticamente una autostrada.

Nel nostro ordine del giorno accenniamo anche alla necessità che nella elaborazione dei piani di costruzioni autostradali si tenga presente quello che avviene all'estero. È mai possibile che all'estero, al nord delle Alpi, si stiano costruendo autostrade che si affacciano al valico del Brennero, al valico di Tarvisio e che noi non ci muoviamo con la tempestività necessaria? Bisogna che, quando quelle autostrade arriveranno al nostro confine, anche sul nostro versante sia realizzato il collegamento autostradale che è di massima importanza per la nostra economia. Noi parliamo continuamente di investimenti produttivi, della necessità di adeguarci alle esigenze del Mercato comune e poi trascuriamo quelle strutture che sono essenziali per l'attuazione di questo Mercato comune e per lo sfruttamento razionale di quella risorsa immensa che è il nostro turismo. In questo ordine del giorno accenniamo anche alla necessità che il Governo pensi, per risolvere questo problema sulle linee da noi indicate, ad una nuova legge. La legge attualmente vigente, la n. 463, destinata a promuovere la costruzione delle autostrade, è assolutamente inadeguata, sia alle necessità di rapida attuazione, sia alle nostre possibilità economiche. Noi siamo convinti che, con una legge appropriata che preveda una durata adeguata della concessione, che preveda certi sgravi fiscali e certe forme di garanzia che il Governo può dare, si possa realizzare la costruzione di autostrade senza gravare in modo specifico sul bilancio dello Stato.

E facciamo anche un'altra affermazione: è necessario che per il programma autostradale non ci si affidi all'iniziativa, alla fantasia, alla sollecitudine dei cittadini di buona volontà, ma ci sia un preciso programma con degli ordini di precedenza; bisogna che il Governo dica al Paese quale è il programma di costruzioni autostradali adeguato al momento attuale, programma che può seguire nelle linee di massima quello di quattro anni fa, ma che naturalmente va aggiornato. Questo programma, definito con degli ordini di precedenza precisi, servirà anche a liberare e ad alleggerire il Governo dalle pressioni insistenti che gli vengono da tutte le parti e ad evitare che si promuovano delle costruzioni autostradali laddove non sono strettamente necessarie.

A proposito di costruzioni autostradali, dobbiamo tener presente che l'autostrada è necessaria dove serve a sostituire strade tortuose e lente, su cui non si può camminare che a 40-50 chilometri all'ora. Dove abbiamo buone strade di pianura, su cui si marcia con tutta sicurezza a tutte le ore a 70-80 e più chilometri all'ora, l'autostrada sarà utile, ma certamente meno necessaria.

E ci permettiamo anche di ricordare che da un coordinato ordine di precedenze si potrà ottenere un più razionale adeguamento della nostra rete autostradale alle esigenze del traffico e un più completo sfruttamento di tutta la rete, realizzando così maggiori vantaggi economici e sociali per tutta la Nazione.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Zelioli Lanzini, Gombi, Conti, Baldini, Cornaggia Medici, Pajetta, Gelmini, Sacchetti, Ottolenghi e Zanoni.

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

« Il Senato,

richiamata la legge 24 agosto 1941, numero 1044, che istituisce il Consorzio canale Cremona-Milano-Po;

considerato che le opere inerenti alla costruzione del porto fluviale di Cremona e che il progetto del primo tronco del canale Milano-Cremona sono ormai stati definiti e approvati dagli organi tecnici superiori,

invita il Governo a dare esecuzione alle opere e al progetto predisponendo il finanziamento previsto dalla legge con gli opportuni adeguamenti dei contributi statali ».

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

ZELIOLI LANZINI. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, affido alla benevola comprensione del Ministro e del suo attuale rappresentante la fortuna del mio ordine del giorno, che viene ripetuto, mi pare, per la terza o quarta volta in questa Assemblea ed anche nell'Assemblea della Camera dei deputati. Non è un argomento nuovo, è un problema, vorrei dire, già maturo per la sua risoluzione.

Poco fa il ministro Togni, interrompendo il senatore Monni a proposito dei quartieri residenziali della Sardegna, ebbe a dire che vi sono fondi stanziati di molti milioni, ma ancora inoperosi perchè esistono delle remore di ordine locale. Qui, per il problema che io ho prospettato e che è stato prospettato, ritengo efficacemente e sufficientemente, dai colleghi intervenuti in questa discussione, dal senatore Gombi al senatore Pajetta, al senatore Conti, penso che ormai la Nazione sia indirizzata benevolmente per una risoluzione che si attende da moltissimi anni.

Ero ancora fanciullo quando si discuteva del porto della mia città; ero ancora giovinetto quando si iniziavano le prime opere del porto fluviale di Cremona, opere che poi vennero sospese e sono ancora là ferme ad attendere il compimento dal 1919. È seguita una legge del 1941, che prevede l'istituzione del consorzio del canale navigabile Cremona-Milano, il cui progetto è stato eseguito.

Non è questo uno di quei progetti campati in aria, di cui qualche volta si è parlato e si parlerà in quest'Aula, ma è un progetto già reso esecutivo, perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo ha già avallato, approvato, sanzionato autorevolmente. Si tratta di dare il via a quest'opera, che attende la sua esecuzione.

Sarà una fortuna non soltanto per la mia città e per la mia regione, ma per l'intera Nazione, perchè darà il modo di eseguire finalmente almeno un tronco del grande canale che deve congiungere la metropoli lombarda a Venezia e che poi, dalla metropoli lombarda, dovrebbe, come ha auspicato l'onorevole Pajetta, sfociare nel lago Maggiore fino alla Svizzera. Non è un'utopia, è una realizzazione che dobbiamo attuare noi, in questo tempo, perchè è il tempo nel quale vi sono uomini che hanno dimostrato fiducia e volontà. Questa volontà, non ne dubito, sarà assecondata anche dagli organi burocratici e dal Governo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Busoni.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

in relazione al parere favorevole espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'accoglimento dell'istanza della Società idroelettrica Tevere (S.I.T.) tendente ad ottenere la concessione delle acque del fiume Tevere allo scopo di alimentare le turbine di una centrale idroelettrica da costruirsi a valle di Baschi di Orvieto;

considerando che le necessità dell'irrigazione dei comprensori della Valdichiana e dell'altipiano tiberino, interessanti le provincie di Arezzo, Siena e Perugia, potrebbero essere compromesse senza una adeguata limitazione di tale concessione,

impegna il Ministro dei lavori pubblici a far esaminare l'opportunità che da tale concessione siano esclusi, oltre i 220 milioni di metri cubi richiesti dagli umbri per le necessità locali a monte di Torbara-Bastia, altri 280 milioni di metri cubi per le necessità della Chiana e dell'altipiano tiberino, onde riservarli alle necessità indicate, senza di che sarebbero in pericolo le possibilità di vita e di sviluppo dell'agricoltura nei comprensori chianino e alto-tiberino »;

« Il Senato,

in considerazione della crisi mineraria, industriale ed agricola in cui versa tutta la zona dell'alto Valdarno e che minaccia di rendere area depressa grande parte della provincia di Arezzo, dove nei giorni scorsi era stata iniziata dai disoccupati una marcia della fame,

invita il Governo a considerare con particolare interesse la possibilità di affrettare l'adempimento di opere pubbliche nei terri-

tori dei Comuni maggiormente colpiti dalla crisi in atto ».

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

B U S O N I . Onorevole Presidente, credo di poter essere breve nell'illustrazione dei miei due ordini del giorno, in quanto so che le situazioni cui essi si riferiscono sono assai ben conosciute dal Ministro. D'altra parte, il mio ordine del giorno riguardante le pratiche di concessione dell'utilizzazione delle acque del Tevere è la riproduzione di un altro mio ordine del giorno presentato durante la discussione del bilancio del Ministero dell'agricoltura ed accettato dal ministro Rumor, il quale non soltanto si impegnò ad intervenire nel senso da me richiesto presso il Ministero dei lavori pubblici, ma assicurò di essere già in precedenza intervenuto, in seguito ad un analogo invito che gli era stato rivolto dalla provincia di Arezzo. La ripresentazione di questo ordine del giorno ora, durante la discussione del bilancio del Ministero direttamente competente, ha lo scopo di ottenere dal ministro Togni delle dichiarazioni che mi auguro possano essere soddisfacenti per le popolazioni interessate.

Anche per l'ordine del giorno che si riferisce alla situazione creatasi nella zona del Valdarno superiore, credo di non dovere spendere molte parole, in quanto l'onorevole Togni conoscerà indubbiamente bene la situazione di quelle località, nel centro delle quali egli è stato allevato. E credo quindi che, oltre che per i suoi doveri di Ministro, anche per un attaccamento sentimentale a quei luoghi, egli sia a perfetta conoscenza delle condizioni in cui attualmente le popolazioni di quella zona si trovano, dopo la riduzione ai minimi termini del numero dei lavoratori che erano impiegati nelle miniere di lignite e che ora sono ridotti soltanto a poche centinaia, addetti all'unica rimasta, cioè alla « Santa Barbara ». L'onorevole Togni conosce certamente anche lo stato di crisi in cui versano i cappellifici ed i pelifici di Montevarchi; conosce la riduzione del numero dei lavoratori occupati, derivante dalla riduzione dell'attività dello stabilimento dell'Ilva di San Giovanni Valdarno, in seguito alla chiusura dell'acciaieria; conosce la paralisi delle vetrerie della zona; è al corrente della chiusura della fabbrica di azoto a Figline Valdarno e delle limitate risorse dell'agricoltura. È questo un insieme di cose per cui anche l'esodo di una parte della popolazione, che ha causato, in un periodo di sensibile aumento demografico generale, una notevole diminuzione della popolazione della provincia di Arezzo, non è stato sufficiente ad eliminare la depressione causata dalla disoccupazione in aumento. Già durante gli interventi del Ministero per superare le punte di crisi dei licenziamenti, fu promesso che si sarebbe cercato di affrontare la situazione con assegnazioni di favore di lavori pubblici a quella zona. Qualcosa riconosco che è anche stata fatta in tal senso, specialmente nel comune di Cavriglia che, oltre « Santa Barbara », comprende Castelnuovo dei Sabbioni, già centro dell'attività mineraria. Ma è troppo poco. Pur essendo ben consapevole che non sarà certo con cantieri di lavoro e con lavori pubblici che si risolverà il problema sociale di quella zona, tuttavia ritengo che tutto possa essere utile, che tutto possa servire ad alleviare uno stato di cose che altrimenti minaccia di esasperarsi. Non sono, infatti, molti giorni che colonne di disoccupati avevano iniziato una marcia della fame che doveva giungere ad Arezzo. Con la promessa di provvedimenti, quella marcia fu arrestata a Montevarchi. Successivamente, in una riunione presso il Prefetto di Arezzo, sono state prese alcune decisioni, sono state fatte alcune promesse che voglio sperare saranno mantenute. In seguito a quella riunione, sarà stato certamente sollecitato anche dal Prefetto di Arezzo il Ministero dei lavori pubblici.

Il mio ordine del giorno vuole costituire un'ulteriore sollecitazione. È opportuno che il Ministero cerchi di favorire la costruzione di opere nel comune di Cavriglia. È opportuno che cerchi di favorire la costruzione di opere nei comuni di San Giovanni Valdarno e Montevarchi, a cominciare dagli acquedotti, di cui San Giovanni Valdarno è

assolutamente privo, mentre il comune di Montevarchi ne manca nelle frazioni di Ricasoli, Caposelvi, Mancioni, Levanella, Ventena, Mercatale; e bisogna completare quello del capoluogo. È opportuno che il Ministero favorisca tutte le costruzioni di opere pubbliche che sono state richieste dai Comuni di quella zona.

Faccio questo appello non per un dovere verso i miei elettori, perchè i miei elettori diretti sono quelli del collegio di Arezzo e non di quello di Montevarchi, anche se appartengono alla stessa provincia, ma per un senso di dovere sociale e di umanità che sarà indubbiamente condiviso anche dal Ministro il quale, anche se, con i mezzi limitati a sua disposizione, non può sopperire a tutte le richieste che gli giungono da ogni parte d'Italia, vorrà tuttavia tener conto delle situazioni particolari, tra le quali quella della zona del Valdarno, che, anche per i problemi di ordine pubblico che implica, è certo particolarissima. Gliene rivolgo viva raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Negri, Zanardi e Gombi.

G R A N Z O T T O B A S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che il completamento della galleria Mori-Torbole, se risolve il problema dello scarico delle piene d'Adige, esige — per assolvere al suo compito di valvola di tutto un sistema — la esecuzione delle opere a valle del Garda senza di che aumentano i pericoli per tutta la zona veronese-mantovana-rodigina e si manifestano addirittura drammatici per la città di Mantova, specie in caso di contemporaneo rigurgito di piena del Po, cui la città è soggetta,

impegna il Governo a far sì che l'esecuzione di tali opere sia pronta e completa così da saldare nel minor tempo l'intero sistema idrico, e lo impegna altresì a dare, nel quadro d'esse opere, la dovuta preminenza al risanamento ed alla sistemazione dei così detti " laghi " di Mantova, opera, questa, vitale per la sicurezza, l'igiene e le condizioni di vita e di sviluppo civile di tale città e della sua popolazione ».

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

N E G R I . Poche parole per un problema gravissimo che investe tutta la sistemazione idraulica della Valle Padana.

Infatti, il problema particolare cui si riferisce il mio ordine del giorno va collocato nell'intero sistema padano. L'effettuazione di un'opera di grande utilità, quale la galleria Mori-Torbole, che consentirà di eliminare ogni preoccupazione per le pericolose piene dell'Adige — fiume che, essendo quasi completamente pensile, indubbiamente costituisce un grande pericolo per la zona veneta — non essendo stata sincronizzata con parallele opere a valle del Lago di Garda, ha determinato un acuirsi dei pericoli nella zona sottostante.

Tutta la zona mantovana e veronese e la zona di Rovigo corrono il pericolo che, attraverso lo sfogo nel Garda della piena dell'Adige, si alzino i livelli del Garda e del Mincio; la città di Mantova, in particolare, che è come nel fondo di questo catino, si troverebbe praticamente, non tra due fuochi, ma tra due piene: quella del Mincio da una parte, e dall'altra il rigurgito della piena del Po che è a circa 15 chilometri e ha già dato prova, in occasione della grande alluvione del Polesine, di essere un pericolo reale e sempre incombente; infatti per due giorni e due notti Mantova è stata in quell'occasione in pericolo di essere letteralmente sommersa dalle acque.

Quando io, insieme ad altri parlamentari, ho sollevato il problema, in molte occasioni, ho sempre trovato l'assicurazione da parte dei responsabili del Governo che si sarebbe provveduto.

Ma quella che io oggi chiedo non è soltanto l'assicurazione che si provvederà; attendo l'assicurazione che si provvederà con la massima sollecitudine, anzi con la necessaria immediatezza, perchè ogni giorno di

ritardo può comportare gravissime responsabilità per il Governo.

Nell'ambito di questo più grande problema, un altro se ne pone, ormai davvero indilazionabile: quello del risanamento e della sistemazione dei cosiddetti laghi di Mantova. Si sono risanati stagni in ogni zona e si consente che una città, che non è l'ultima città, ma una nobile città italiana, sia letteralmente immersa, come era nei secoli dei secoli, in mezzo a stagni maleodoranti; se è vero che l'onorevole Togni, come ha promesso, vuol visitare Mantova, mi auguro veramente che la visita avvenga in questo periodo: egli sarà deliziato di giorno dal miasma insopportabile delle marcite che si chiamano laghi, e di notte sarà tormentato dalle zanzare che da questi stagni invadono la città e pascolano su 70.000 cittadini italiani.

Ora, dal 1948, da quando cioè ho l'onore di rappresentare quelle popolazioni in Parlamento, mi è stato sempre detto: il problema è ormai all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, assicuriamo che tra pochi mesi inizieremo i lavori; e così sono praticamente 11 anni che queste cose si dicono.

Onorevole Sottosegretario, come vede, noi abbiamo sempre seguito i metodi democratici e ci siamo valsi dell'intervento in Parlamento per far presenti le nostre esigenze nelle forme più democratiche, nelle forme più tranquille e pacifiche; oggi però io credo di poter affermare che pazienza ne abbiamo portata ormai troppa, che siamo giunti ormai al limite, e guai se dovessimo convincerci che l'unico modo per ottenere qualcosa è quello non delle sollecitazioni parlamentari, ma delle marce automobilistiche su Roma, degli scioperi fiscali o che so io: qualcosa insomma che valga a richiamare veramente il Governo all'esigenza di risolvere il problema.

Si tratta di una questione, in sintesi, di civiltà, che non può più essere rimandata. Noi abbiamo oltre tutto una città che è un vero scrigno di tesori artistici, che sono però incastonati nel fango, nel puzzo e tra le zanzare. Non possiamo più tollerare che si vada avanti con sole promesse, sempre ripetute ma anche sempre disattese, così da raggiungere ormai la irrisione. Sino ad oggi, abbiamo agito e continuiamo ad agire seguendo la via più democratica; ma se ci dovessimo convincere che, per ottenere qualcosa, è necessario ricorrere ad altri sistemi, non dubitate: i virgiliani, cortesi e pacifici, sapranno all'occorrenza dimostrare di sapervi indurre a compiere un dovere nazionale irrinunziabile e non più rinviabile.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Benedetti, Zampieri, Oliva, De Bosio, Negri, Valmarana, Trabucchi, De Unterrichter, Piasenti e Caron.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

rilevato che, per la essenziale importanza del turismo nell'economia della Nazione italiana, è necessario provvedere a rendere il più possibile veloce, scorrevole e sicuro l'accesso all'Italia attraverso i valichi alpini;

che i dati statistici più costanti e conclamati stanno da molti anni a dimostrare che la massima affluenza turistica in Italia si verifica attraverso il valico del Brennero;

che, particolarmente nella stagione estiva, l'attuale strada statale del Brennero si manifesta ogni giorno più insufficiente allo smaltimento di detto traffico, tanto più che essa costituisce la principale arteria attraverso la quale si incanala l'esportazione ortofrutticola italiana, che nei mesi estivi deve realizzarsi con la massima celerità;

ritenuto che l'auspicata autostrada del Brennero, intersecando a Verona l'autostrada Torino-Milano-Venezia e proseguendo fino a collegarsi con l'Autostrada del Sole e con la costruenda autostrada Fornovo-Pontremoli-Sarzana, potrà essa sola soddisfare alle esigenze di collegamento tra il cuore dell'Europa e l'Italia, con il più efficace potenziamento delle secolari correnti di traffico che danno vita ad alcune delle più civili e progredite zone del territorio nazionale;

tenuto presente che già la Repubblica Federale tedesca e la Repubblica austriaca

stanno attuando la costruzione dell'autostrada per il Brennero, onde è da temere che fra qualche anno i turisti diretti dal Nord delle Alpi all'Italia si troveranno di fronte ad una autentica strozzatura nel giungere al nostro confine,

impegna il Governo a condurre in porto nel più breve tempo possibile la concessione — già richiesta dalla Società all'uopo costituita tra gli Enti pubblici delle regioni interessate — per la costruzione dell'autostrada del Brennero nel tratto italiano, provvedendo a predisporre immediatamente il necessario contributo statale nella misura massima consentita ed a concedere l'esercizio nel numero di anni necessario e sufficiente a garantire il finanziamento della opera ».

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

Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Buizza, il secondo dei quali reca anche le firme dei senatori Cemmi, Cenini, Zane, Pezzini, Bellora, Trabucchi, Ceschi, De Unterrichter, Benedetti, Oliva, e il terzo quelle dei senatori Cenini, Zane, Cemmi, Pezzini, Bellora, De Unterrichter e Negri. Se ne dia lettura.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

ritenuta la necessità che siano emanate disposizioni per il coordinamento delle utenze irrigue e idroelettriche,

invita il Ministro dei lavori pubblici a dare attuazione alle proposte conclusive presentate dalla apposita Commissione fin dal dicembre 1953 »;

« Il Senato,

richiamati i programmi di costruzione della rete autostradale;

rilevato che i lavori di costruzione dell'autostrada a doppia via Brescia-Padova sono in corso con piena corrispondenza ai tempi di esecuzione previsti e che quegli altri pure in corso da parte dell'A.N.A.S., per il raddoppio dell'autostrada Milano-Bergamo-Brescia, debbono essere portati a termine tempestivamente al fine di evitare deprecabili strozzature nel percorso Milano-Brescia della Milano-Venezia,

fa voti che d'urgenza siano appaltati i lavori di raddoppio, in particolare per il tratto Bergamo-Brescia, con l'esercizio 1959-60, in relazione alla stipulazione di mutui autorizzata dalla legge 19 novembre 1956, numero 1328 »;

« Il Senato,

ritenuta la necessità che i programmi di navigazione interna in alta Italia vengano impostati in funzione delle fondamentali esigenze economiche del Paese;

ritenuta la necessità di provvedere ad una completa revisione degli elenchi delle linee navigabili delle varie classi in modo da concentrare i finanziamenti per la manutenzione ordinaria su quelli che rispondono ad effettive esigenze di trasporto;

ritenuta la necessità di rivedere quali linee navigabili in atto o progettate debbano essere ricalibrate, in modo da assumere caratteristiche atte a consentire il transito di navi da 1.350 tonnellate;

ritenuta, in particolare, la necessità che nuove opere di navigazione interna, tipicamente legate ai trasporti di massa per le industrie pesanti, non debbano, comunque, sacrificare l'industria nazionale e la vita delle Regioni che, con sforzo secolare, hanno creato l'ossatura industriale del Paese, nè tanto meno pregiudicarne le possibilità di competizione e sopravvivenza nelle prospettive del M.E.C.;

ritenuta, inoltre, la necessità che la soluzione dei problemi della navigazione interna non debba essere, comunque, in contrasto con le esigenze di sviluppo delle irrigazioni nella Pianura Padana;

rilevato che — senza pregiudizio per le effettive possibilità di navigazione sul Po e per i legittimi interessi delle provincie rivierasche — gli Enti pubblici della fascia subalpina, lombarda, tridentina, veneta (regione Trentino-Alto Adige, Amministrazioni

provinciali, Camere di commercio, Comuni, capoluogo di provincia) prospettano una soluzione di generale interesse sotto il profilo del rendimento economico e sociale, tradotta in progetti in corso di presentazione al Ministero dei lavori pubblici;

considerato che tali soluzioni possono anche — con lo spostamento a Nord del Porto di Milano e con la conseguente messa in disponibilità di beni demaniali per valori stimabili ad alcune decine di miliardi — pressochè compensare il costo delle opere pel tratto di specifico interesse italiano;

richiamate la comprensione e le assicurazioni offerte in più occasioni dal Ministro dei lavori pubblici,

invita il Governo ad esaminare, con ogni attenzione, le esigenze, i problemi ed i progetti sottopostigli nel quadro della navigazione interna ed a prospettare successivamente al Parlamento programmi che, in nome dei fondamentali interessi della economia nazionale, abbiano non già a sacrificare, ma a conciliare e soddisfare le esigenze di vita e di sviluppo delle più ampie zone possibili, col massimo vantaggio per il Paese ».

P R E S I D E N T E . Poichè non sono presenti, si intende che i presentatori abbiano rinunciato a svolgerli.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Caruso, Granata e Fiore.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

premesso che con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, veniva istituito l'Ente siciliano di elettricità con il compito di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di impianti di produzione e di distribuzione di energia elettrica in Sicilia nonchè di coordinare — in generale — l'attività degli impianti di produzione e distribuzione dell'energia elettrica in tutta l'Isola;

ritenuto che con il contributo corrisposto dallo Stato all'E.S.E. in complessive lire 32 miliardi e 795 milioni, come ebbe a rilevarsi in sede di ratifica della istituzione dell'Ente, non era possibile la realizzazione del programma base;

considerato che l'Ente in oggetto non può non essere dotato della somma minima necessaria per rendere l'istituzione economicamente vitale,

impegna il Governo a far sì che lo Stato corrisponda all'E.S.E., in attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, a partire dall'esercizio finanziario in corso — per 10 anni — un contributo annuo di lire 3 miliardi 179.500.000 prelevando la spesa relativa all'esercizio finanziario 1958-59 dal capicolo n. 495 dello stato di previsione del Ministero del tesoro e provvedendo a porre a carico dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dell'agricoltura e delle foreste la spesa relativa per le successive annualità ».

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

C A R U S O . Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, con l'ordine del giorno che mi accingo rapidamente ad illustrare noi abbiamo inteso dare adesione all'ordine del giorno presentato e illustrato ieri dal collega senatore Di Grazia; abbiamo ritenuto altresì di dovere sottolineare al Senato l'urgenza del provvedimento sollecitato, divenuto ormai indilazionabile, e abbiamo indicato la soluzione del problema sulla scorta della proposta di legge presentata nell'altro ramo del Parlamento dagli onorevoli Failla, Li Causi ed altri.

Invero, nessun dubbio può essere formulato sugli aspetti positivi dell'Ente siciliano di elettricità e rilevantissime sono le prospettive per lo sviluppo economico dell'Isola, solo che l'Ente sia messo in grado di assicurarsi un efficiente ed autonomo funzionamento.

Basta considerare che sono stati costruiti e messi in esercizio gli impianti idrici di Anapo, Carboi, Ancipa, Grottafumata, Platani per una producibilità media annua di 110 milioni di chilovattore; che in compartecipazione con le Ferrovie dello Stato e con

la Società generale di elettricità è stata costruita una centrale termica a Palermo che assicura già una produzione annua di 450 milioni di chilovattore; che sono stati messi in esercizio gli elettrodotti Catania-Palermo, Santa Caterina-Licata, Catania-Siracusa, ed altri per complessivi 535 chilometri; che sono state costruite e messe in esercizio le stazioni di trasformazione di Catania (due), di S. Caterina Villarmosa, di Augusta, di Siracusa e, in compartecipazione con la Montecatini, le stazioni di Passerello e Serradifalco.

Ora le opere suaccennate devono essere completate con gli altri impianti previsti in programma e risultanti dal progetto esecutivo approvato in conformità dell'articolo 2 del decreto legislativo 2 gennaio 1947, n. 2, opere che per mancanza di mezzi finanziari non è possibile eseguire. Si tratta di rilevanti impianti idrici, ed esattamente degli impianti Cutò-Siracusa Centrale-Contrasto-Canale Pozzillo-Grottafumata; della costruzione della centrale termica di Brucoli; degli impianti di trasformazione di Castroreale, S. Fratello, Agrigento, Caltagirone, Castelbuono; dell'impianto degli elettrodotti Serradivito-Castroreale, Caltagirone-Ragusa, Borgo Fazio-Centrale Carboi, Palermo-Caccamo, Passerello-Caltagirone, Castelbuono-S. Fratello, Centrale-Selvaggi-S. Fratello, Caltagirone-Palagonia, ed altri per complessivi 481 chilometri.

Come si intuisce facilmente, si tratta di opere occorrenti per l'utilizzazione degli impianti principali già costruiti, nonchè per consentire una gestione economica del complesso degli impianti stessi, e ciò senza rilevare che solo quando saranno completate le opere, come nel ricordato progetto esecutivo, l'Ente siciliano di elettricità, in quanto disporrà di un rilevante quantitativo di energia elettrica, potrà assolvere alla funzione di ordinamento e di controllo della produzione per cui venne istituito. Fra l'altro, è da tener presente che costituisce pura retorica, direi addirittura demogogia, deteriore demagogia, affermare di voler risolvere il problema meridionale e di voler favorire il processo di industrializzazione del Mezzogiorno e delle Isole quando non si assicuri il soddisfacimento dei bisogni e l'incremento di richieste di energia elettrica.

Con la disponibilità attuale di energia elettrica, che è di circa un miliardo di chilovattore all'anno, in Sicilia non si può far fronte alla richiesta che, a parere dei tecnici, entro il prossimo decennio si aggirerà sui tre miliardi annui di chilovattore, dato lo sviluppo dell'industrializzazione e dei piani di attuazione di bonifiche e di trasformazioni agrarie. Si tenga presente che, negli ultimi anni, l'incremento della richiesta di energia elettrica in Sicilia è stato superiore alla media nazionale e certamente è destinato ad aumentare semprechè l'Ente siciliano di elettricità possa favorire lo sviluppo economico dell'Isola con l'immissione nel mercato di energia elettrica in quantitativi sufficienti e praticando, come in atto pratica, prezzi più bassi della Società generale di elettricità che pone delle pesanti limitazioni all'espansione della richiesta in quanto, profittando della sempre più insufficiente produzione, offre l'energia a prezzi più alti della media nazionale.

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(*Segue* C A R U S O). A questo punto debbo notare che nella sua relazione il collega senatore Genco ha tra l'altro avuto la diligenza di riportare delle tabelle che indicano le tariffe dell'energia elettrica per illuminazione, in lire a chilovattora, per il mese di aprile del 1959, per le varie città d'Italia. Il *record* questa volta non ce l'ha nè la Lucania nè la Sardegna, ce l'ha Palermo, e il *record* complessivo del più basso consu-

mo *pro capite* ce l'ha la Sicilia subito dopo la Basilicata. Infatti abbiamo la Basilicata con 73 e la Sicilia con 152, mentre la Calabria è a 292 e la Sardegna a 328.

Queste condizioni di contrazione del mercato sono dovute, onorevole Ministro, allo imperio della Società generale di elettricità per la Sicilia, la quale è riuscita in pieno nei suoi intenti e vi riuscirà ancora se ella, onorevole Ministro, non accoglierà il mio ordine del giorno e non provvederà conformemente. Praticamente in Sicilia si verifica questo: che l'Ente siciliano di elettricità produce molta energia elettrica ma, poichè non può costruire gli elettrodotti e non può quindi creare la rete di distribuzione, è costretto a vendere alla Società generale di elettricità l'energia a 6 lire al chilovattora, energia che viene rivenduta da quest'ultima agli utenti della città di Palermo a 54 lire! Questa è la situazione che si è autorizzata e che continuerà ad essere autorizzata se non si provvede in tempo.

G E N C O , *relatore*. Bisogna togliere l'imposta di consumo e l'imposta erariale da quel prezzo.

C A R U S O . L'imposta di consumo è di 10 lire.

L'attuale situazione di carenza finanziaria dell'Ente siciliano di elettricità è dovuta a fatti o ad eventi impreveduti ed imprevedibili; anzi, senza tema di smentita, si può affermare che l'insufficienza del contributo determinato in attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo istitutivo fu prevista già quando fu approvato quel provvedimento. Fu fatto presente proprio qui al Senato, dinanzi alla Commissione di ratifica, che gli importi annotati nei preventivi dei progetti di impianto erano soltanto di larga massima, già superati e non aggiornati e che alcuni risalivano addirittura all'anteguerra, tanto che il programma base approntato dall'amministrazione dell'Ente siciliano di elettricità ammontava al doppio della somma assegnata complessivamente con il decreto istitutivo.

Si ritenne allora, onorevole Ministro, che fosse opportuno soprassedere all'adeguamento delle somme assegnate, rimandando il provvedimento di adeguamento all'esaurimento dei 32 miliardi che allora vennero corrisposti. Ormai i 32 miliardi sono esauriti da alcuni anni e tuttavia non si è provveduto all'adeguamento, si rimane in attesa.

Del resto, a tagliar corto sulla opportunità e inderogabilità del provvedimento, bastano due sole considerazioni. La prima è che nella passata legislatura il Governo annunziò, nell'altro ramo del Parlamento, che sulla materia avrebbe presentato un disegno di legge che si disse già pronto presso gli uffici ministeriali. In seguito a questa che io debbo considerare una manovra del Governo, che cosa è avvenuto? Che i due disegni di legge, o meglio le due proposte di legge che erano state presentate alla Camera dei deputati non vennero prese in considerazione. Le proposte di legge erano state presentate nel 1955 dall'onorevole Li Causi e da altri e successivamente venne presentata un'altra proposta di legge dallo stesso onorevole Aldisio, a firma non solo di deputati democratici cristiani ma anche di appartenenti ad altri gruppi politici. Per l'inadempienza del Governo, che fino allo scadere della legislatura non si curò di presentare il disegno di legge che aveva annunziato, l'E.S.E. rimase immobilizzato, impossibilitato come era ad appaltare persino le opere di particolare urgenza.

Seconda considerazione: nella fattispecie responsabilmente si ha il dovere di impedire che vada disperso il patrimonio di un ente pubblico finanziato dallo Stato con molti sacrifici.

Da parte nostra riteniamo che vi sia questo dovere, riteniamo di avere l'obbligo di impedire che la creazione dell'Ente siciliano di elettricità si risolva in un illecito beneficio per quei gruppi monopolistici contro il prepotere dei quali era stato istituito, cioè contro la Società generale di elettricità.

Onorevole Ministro, onorevoli senatori, i siciliani tutti attendono dal Parlamento nazionale il superamento della drammatica situazione nella quale è venuto a trovarsi il più importante ente pubblico isolano. Essi sanno che l'intervento del Governo della Re-

gione, con il prestito di 8 miliardi fatto lo anno scorso sul fondo di solidarietà nazionale, ha solo temporaneamente impedito che l'Ente siciliano di elettricità cessasse ogni attività; sanno che con il ricavato del detto prestito è stato possibile non sospendere la costruzione di una parte delle opere; sanno che l'incremento della produzione di energia elettrica in Sicilia rappresenta anche una questione di interesse nazionale, oltre che meridionale, e che solo un'irresponsabile e faziosa opposizione governativa e del partito di maggioranza potrebbe arrestare e paralizzare la realizzazione del programma dell'Ente.

Concludendo, mi sia consentito di far presente che, con l'ordine del giorno presentato, che ho avuto l'onore e l'onere di illustrare al Senato, noi riteniamo di aver compiuto il nostro dovere, certi della comprensione del Senato e del Governo e convinti sollecitandone l'accoglimento, che il Governo potrà tempestivamente far propria la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Failla, Li Causi ed altri, presentata alla Camera dei deputati, riguardante la proroga del contributo, e dare così prova di negare il suo valido appoggio ai potenti gruppi monopolistici, che tentano di mutare i fini costituzionali per i quali l'Ente siciliano di elettricità è stato creato. (*Applausi dalla sinistra*).

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

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

« Il Senato,

considerato che il lamentato ritardo nella definizione delle pratiche relative all'esecuzione di opere di interesse degli Enti locali nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 spesso dipende da procedure non esattamente aderenti alle vigenti disposizioni di legge e di regolamento, raccomanda all'onorevole Ministro di disporre una semplificazione di dette procedure ».

P R E S I D E N T E . Poichè non è presente, s'intende che il senatore Romano Domenico abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Mammucari, Molè, Donini e Minio.

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

« Il Senato,

considerata la portata nazionale, per le sue conseguenze economiche, sociali ed amministrative, della impostazione del piano regolatore di Roma, la cui applicazione comporta oneri per la collettività nazionale in modo diretto ed indiretto;

constatato che il piano regolatore approvato dalla maggioranza del Consiglio comunale della Capitale è stato impostato senza tener conto della funzione di Roma quale capoluogo di provincia e di regione e quindi indipendentemente dal piano regolatore inter comunale e possibilmente regionale;

tenuto presente che lo sviluppo della Capitale e la determinazione delle sue caratteristiche non possono non interessare tutta la Nazione,

invita il Ministro dei lavori pubblici e gli altri Ministri competenti a riesaminare in sede governativa il piano regolatore comunale di Roma, onde impedire che prevalgano gli elementi negativi, che tanta opposizione hanno determinato nell'opinione pubblica romana e nazionale ».

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

M A M M U C A R I . Abbiamo ritenuto opportuno presentare questo ordine del giorno, perchè crediamo che il Parlamento debba essere interessato alla questione del piano regolatore di Roma. Le ragioni sono le seguenti: noi già stiamo discutendo la legge speciale per la Capitale, ma l'impostazione del piano regolatore, che è stato approvato dalla maggioranza consiliare, comporta per lo Stato oneri tali da rendere del tutto insufficiente l'intervento finanziario dello Stato, quale è previsto da quella legge speciale. Credo che

il Parlamento debba essere interessato alle sorti della Capitale della Repubblica, non soltanto perchè il modo in cui Roma potrà espandersi rappresenta un problema di interesse nazionale, ma anche perchè tale espansione e il mantenimento di determinate caratteristiche della città non possono non costituire un onere per tutta la Nazione.

Vorrei dare alcuni chiarimenti in merito alla natura del piano regolatore. Esso innanzitutto prevede un'espansione della città, non secondo determinate linee direttive che consentano uno sviluppo razionale, ma ancora una volta secondo uno sviluppo a macchia d'olio. Infatti, anche se nei dispositivi del piano regolatore vi sono alcune affermazioni circa le direttrici di espansione, nella pratica si tratta di puri e semplici chiarimenti orientativi di sollecitazione, che non possono avere, come non hanno avuto con il precedente piano regolatore, il valore di provvedimenti a carattere coercitivo.

Il secondo aspetto del piano regolatore da porre in luce è che esso non prevede una modificazione delle caratteristiche economico-sociali della città. Noi avremmo, cioè, uno sviluppo della città, sino al limite preventivato di tre milioni di abitanti, mantenendo le sue caratteristiche attuali. Noi sappiamo che l'onere derivante da questa impostazione peserà non soltanto sulla collettività romana, ma sulla collettività nazionale; e si tratta di un onere non esclusivamente di carattere economico, ma anche di carattere sociale ed amministrativo, in quanto Roma è nella pratica una città che viene mantenuta, una città nella quale non si riesce, anche se ce ne sono le possibilità, a ricavare i mezzi necessari e sufficienti per il buon andamento dell'attività amministrativa e per il contemporaneo sviluppo dell'attività economica, da cui dipende la possibilità di mettere ordine nel Comune di Roma.

Nel nuovo piano regolatore, la parte relativa allo sviluppo di attività economiche tali da garantire non soltanto l'occupazione, ma anche la produzione di ricchezza, è praticamente trascurata. Sia nella pratica attuale di applicazione del vecchio piano regolatore, sia nell'impostazione dei termini nei quali il futuro piano regolatore già si configura, il problema dell'attività industriale non lo vediamo nè affrontato, nè risolto. Basterebbe, a tale proposito, citare il modo come ci si comporta nei confronti delle zone industriali di Roma. Vediamo quali sono le caratteristiche del piano. Il piano prevede la espansione della città nella prospettiva di accogliere una popolazione di tre milioni di abitanti. Vorrei far notare che l'aumento di un milione di abitanti per la città di Roma, mantenendone le caratteristiche attuali, significa che occorrerà costruire non meno di 250 mila appartamenti su non meno di tremila ettari, e quindi espandere la città di almeno 7-8 mila ettari, con le conseguenze negative che sono ormai note all'opinione pubblica nazionale. L'espansione su tante migliaia di ettari significa che noi assisteremo a quella redistribuzione negativa del reddito, di cui tanto ci si è lamentati in vari settori dell'opinione pubblica, nel senso che la valorizzazione delle aree darà luogo ad un processo di ulteriore arricchimento di alcuni gruppi di famiglie nobiliari romane, di alcune grandi società immobiliari e di alcuni ordini religiosi. Gli ordini religiosi sono parte in causa, anche per il modo come il piano regolatore dovrebbe essere applicato, perchè essi sono possessori di decine di milioni di metri quadrati di terreni edificabili. Avremmo, oltre a questo processo assolutamente negativo, il problema degli investimenti che lo Stato dovrebbe realizzare per l'effettuazione di opere pubbliche e di opere a carattere sociale. Si tratterebbe, cioè, di investimenti che a Roma dovrebbero essere di un'entità non inferiore ai mille miliardi di lire. Noi vorremmo che si tenesse presente tale cifra, per valutare l'ordine di grandezza degli investimenti che sarebbe necessario effettuare, anche in rapporto agli investimenti che dovrebbero essere effettuati in altri settori.

Ho affermato essere il piano regolatore di Roma problema di importanza nazionale. Per quale ragione? Non solo perchè lo Stato dovrà intervenire per pagare il costo del mantenimento di questa città, ma anche perchè il modo come la città si dovrebbe espandere, mantenendo le sue attuali caratteristiche economico-sociali, non può non com-

portare anche un aumento dei costi dei servizi di Stato. Quando noi consideriamo che cosa può significare una capitale senza attività produttive, una capitale che, conservando le caratteristiche attuali, aumenta ancora di un milione di abitanti il cui mantenimento costerà ingenti cifre di miliardi, ci rendiamo conto che ciò comporterà un aumento dei costi di tutti i servizi pubblici e sociali e quindi del costo della vita e che tale fenomeno si rifletterà anche sul costo dei servizi di Stato, specie per la Pubblica Amministrazione. Ecco perchè riteniamo di avere buone ragioni per porre qui in Parlamento il problema della Capitale: il problema, cioè, di come si dovrebbe configurare nel futuro la Capitale della Repubblica. Problema serio, che forse per la prima volta viene trattato in Parlamento, senza la falsa copertura del patriottismo di città, ma con un'impostazione che leghi la città di Roma ai problemi di carattere nazionale.

Altro aspetto che riteniamo debba essere tenuto presente è che un'espansione così vasta della città di Roma pone problemi estremamente seri circa i rapporti della Capitale non solo con il resto della Nazione, ma anche con il suo retroterra. Roma non è soltanto Capitale della Repubblica, è anche capoluogo di provincia e di regione.

Il piano regolatore è stato impostato senza tener conto del piano regolatore intercomunale nè della necessità, particolarmente acuta in considerazione delle caratteristiche di Roma e del Lazio, di elaborare un piano regolatore a carattere regionale. Il fatto che Roma veda aumentare la propria popolazione, in prospettiva, di un milione di abitanti determina questa situazione: che avremo una enorme città con un retroterra di estrema povertà. Già oggi il rapporto è da due milioni di abitanti in Roma ad un milione e mezzo di abitanti in tutto il Lazio, esclusa Roma; e da due milioni di abitanti nel capoluogo a mezzo milione di abitanti nel resto della provincia. Tre milioni di abitanti cosa significano per la città di Roma? Significano che, realizzandosi una grande quantità di opere pubbliche, costruendosi centinaia di migliaia di alloggi, aumentando parallelamente i servizi pubblici e sociali e le attività terziarie, il fenomeno già tanto gravemente manifestatosi in questi anni, dell'afflusso verso la città delle popolazioni povere del Lazio e di una parte dell'Italia meridionale verrà ad essere ulteriormente aggravato; anche perchè non si prevede nell'impostazione del piano regolatore lo sviluppo di attività industriali nel retroterra della città di Roma, nè il decentramento della popolazione nei Comuni che si trovano attorno alla città. Non solo avremo una popolazione di tre milioni di abitanti, ma avremo una popolazione non residente che aumenterà di mezzo milione di unità; avremo, cioè, aggravato il rapporto negativo attuale che vi è tra la città di Roma, la provincia di Roma e il Lazio, ed avremo peggiorato la composizione sociale della popolazione della Capitale e del suo retroterra.

Non credo che questo sia un fenomeno utile per la collettività nazionale; non lo è per la collettività romana e quindi a maggior ragione non lo è per la collettività nazionale.

Una questione che noi riteniamo debba essere posta con molta chiarezza è quella della caratteristica sociale che verrebbe ad avere la città di Roma. Già oggi abbiamo nella Capitale almeno 200.000 persone che non sappiamo bene come vivano: disoccupati, addetti alle cosiddette attività terziarie, cittadini che potrebbero essere definiti, come nell'antica Roma, dei plebei. Se l'espansione della città si realizzerà secondo i princìpi che informano il piano regolatore, avremo una popolazione ufficiale di tre milioni di abitanti, mentre la popolazione non ufficiale, perchè non registrata, che non riesce a vivere mediante un'attività produttiva, commerciale o amministrativa, concreta e seria, aumenterà di alcune centinaia di migliaia di persone. Questo fenomeno non potrà non interessare la collettività nazionale, perchè questa gente bisognerà mantenerla; e ciò significa che lo Stato dovrà intervenire, non per mandarla via, ma per metterla in condizioni di vivere, così come vuole la Costituzione.

Altra questione che vorremmo porre in evidenza è il problema che sorge in agricoltu-

ra. Con l'espansione della città di Roma nella maniera prospettata dal piano regolatore, sottrarremo all'attività agricola migliaia di ettari di terreno, peggiorando ancora di più il rapporto attuale esistente tra capacità produttiva dell'agricoltura e rifornimento di derrate agricole per la città di Roma. A chi giova tutto questo? Questo è l'interrogativo che deve essere posto in Parlamento. Non giova alla collettività nazionale, non giova alla collettività romana, non giova alla collettività della provincia e del Lazio. Questo modo di impostare il piano regolatore giova solamente ad un gruppo ristretto di persone, a coloro che in tutti questi anni, grazie al *boom* edilizio, grazie all'aumento della popolazione al ritmo di 40.000 abitanti allo anno, hanno potuto realizzare enormi profitti, innanzitutto con il commercio delle aree — e non voglio neppure parlare di speculazione — e poi attraverso la costruzione di centinaia di migliaia di alloggi e delle opere pubbliche relative, ed in seguito all'espansione dei servizi.

Quando ho affermato che avremo una redistribuzione del reddito all'inverso — e i dati che ho portato lo dimostrano — mi riferivo non solamente a Roma, ma a tutta la Nazione, perchè avremo un accentramento di ricchezza nelle mani di un ristretto gruppo di persone e di associazioni e un impoverimento della collettività romana e nazionale.

L'ultima questione che vogliamo porre è quella relativa, nel quadro proprio della espansione prevista dal piano regolatore, al problema dei quartieri coordinati. Ho avuto occasione di chiedere all'onorevole Ministro quando questi quartieri sorgeranno e quale sarà la loro funzione a Roma, se cioè avranno una funzione di carattere direttivo, non solamente dal punto di vista del calmieramento del mercato, ma anche dal punto di vista delle linee di espansione della città. La risposta è stata che questo è sostanzialmente un problema di pertinenza del Comune di Roma. Non credo che questa risposta sia adeguata alla domanda: ogni cosa che avviene a Roma ha riflessi, anche in campo economico, sul piano nazionale. È a tutti noto che Roma non si mantiene da sè e, quando noi poniamo la questione dei quartieri coordinati, non la poniamo solo per chiedere che questi quartieri vengano costruiti rapidamente, ma chiediamo altresì che essi, anche attraverso provvedimenti di carattere straordinario, svolgano la funzione essenziale di calmierare il mercato delle aree e delle costruzioni a Roma. Credo infatti che a Roma noi abbiamo il costo più elevato di costruzione di alloggi e di edifici pubblici, problema anche questo di carattere nazionale.

Quali provvedimenti si debbono prendere? Innanzitutto si applichino le leggi relative all'esproprio. Mi si è fatto presente, da alcuni settori, che vi è una legge, già applicata a Padova, che permette di espropriare in brevissimo tempo aree edificabili al prezzo dei terreni agricoli, per ragioni di pubblica utilità. Il secondo provvedimento è quello relativo ai materiali da costruzione. Quando si considera che occorrerà spendere mille miliardi di lire a Roma solo per le attività costruttive, sorge immediatamente il problema, che non è solamente un problema romano, ma un problema di carattere nazionale, del modo in cui si debba provvedere per il materiale da costruzione relativo agli alloggi di tipo popolare.

La richiesta che noi vorremmo avanzare è che, utilizzando anche le industrie di Stato, si abbia una specie di contingentamento del materiale da costruzione, che deve essere fornito agli enti che costruiscono case di tipo popolare o edifici pubblici ad un prezzo determinato, perchè altrimenti noi avremmo una corsa al rincaro del costo delle costruzioni e rinunzieremmo a far svolgere a questi enti la loro naturale funzione calmieratrice.

La ragione per la quale noi insistiamo affinchè in Parlamento sia discussa l'impostazione del piano regolatore di Roma sta nelle considerazioni che ho esposto. Nell'ordine del giorno chiediamo, onorevole Ministro dei lavori pubblici, a lei e ai Ministri competenti di apportare al piano regolatore di Roma le correzioni necessarie affinchè esso non sia realizzato nel modo in cui è stato approvato dalla maggioranza del Consiglio comunale; ciò è necessario se veramente si vuol far svolgere a Roma una funzione positiva nei

confronti della Nazione e non dare alla Nazione una Capitale nella quale, a causa del piano regolatore, vengano ad essere esasperate quelle caratteristiche negative che già tanto costano al popolo italiano. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Barbaro.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerata l'assoluta insufficienza degli stanziamenti di tutti i capitoli per le opere marittime;

considerata la provvidenziale possibilità che vengano integrati tali stanziamenti mediante il prestito in corso di emissione;

considerato lo stato di sconfortante abbandono, in cui trovansi i pochi porti della Calabria, che pure ha circa ottocento chilometri di costa,

impegna il Governo, oltre che a definire i lavori già iniziati a Catanzaro-Lido, Soverato, Cetraro, Palmi eccetera, a concludere, una buona volta e per sempre, la costruzione dei porti di Crotone, Vibo, Tropea, Scilla, Villa San Giovanni, e soprattutto di Reggio, dove specialmente occorre accogliere e realizzare la importantissima variante proposta da tutti gli Enti provinciali interessati, la quale farà di quel porto uno dei migliori e più sicuri scali marittimi italiani; e ciò in considerazione anche del fatto che tale porto è l'unico fra tutti i porti dei 21 capoluoghi di provincia marittimi d'Italia, che non sia stato ancora ultimato, e reso adeguato e capace di assolvere la sua funzione »;

« Il Senato,

considerata l'assoluta, particolarissima, drammatica urgenza, che la zona industriale di Reggio Calabria, oggi giustamente elevata a zona di sviluppo industriale, sia messa in grado di accogliere i numerosi impianti, che ne hanno fatto richiesta;

considerato lo stato di profondo disagio economico di quella benemerita e martoriata provincia, quasi ultima nella scala dei redditi unitari, anche se molto progredita nelle attività agricole, le quali però sono travagliate dalle crisi, sia dell'olio, sia del vino, sia degli agrumi;

considerato altresì che il disagio della provincia e della città di Reggio è veramente unico, perchè strette entrambe fra l'industrializzazione assorbente del Lazio, della Campania e specialmente del Napoletano, e l'industrializzazione e la legislazione speciale della Sicilia, che, non foss'altro, con il credito e l'abolita nominatività dei titoli, si afferma in maniera mirabile, rischiano di essere del tutto soffocate;

impegna il Governo a volere, senza ulteriori indugi. sconfortanti ritardi e dannosi e inammissibili tentennamenti e ripensamenti, applicare integralmente, urgentemente e immediatamente l'articolo 14 della legge Razza n. 454, del 4 aprile 1935, il quale dispone, che " alla sistemazione e alla gestione della zona industriale di Reggio Calabria provveda direttamente il Ministero dei lavori pubblici ", che, avendo già assegnati i primi fondi occorrenti, non ha che da fare iniziare subito le effettive installazioni degli impianti industriali relativi »;

« Il Senato,

considerata la necessità e l'urgenza che la rete autostradale si estenda sollecitamente al Mezzogiorno d'Italia;

sorpreso dalle comunicazioni recentemente fatte e riguardanti il rinvio ulteriore a un secondo e indeterminato tempo del proseguimento delle due autostrade litoranee a sud di Bari e di Napoli e verso Reggio Calabria;

richiamandosi a quanto fu indicato in proposito anche nel piano regolatore allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, sulle autostrade italiane;

impegna il Governo a volere provvedere allo studio. al finanziamento e alla concreta realizzazione del prolungamento sia della autostrada Adriatico-Jonica, sia dell'autostrada Tirrenica, lungo i due litorali e fino all'estremo meridionale della penisola, che coincide con lo Stretto, con la Sicilia e perciò con il centro del Mediterraneo; ricordando soprat-

tutto che tale autostrada sdoppiata è tanto importante, che financo dai protocolli dell'O.N.U. è stata considerata come l'arteria europea numero uno, e dal Piano regolatore allegato alla legge è stata considerata di prima esecuzione ».

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

B A R B A R O . Onorevole signor Presidente, onorevoli Ministri, onorevoli senatori, sono tre gli ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare; due di carattere meno generale, l'altro di carattere molto più generale.

Il primo ordine del giorno si riferisce al porto di Reggio Calabria, problema, questo, che si trascina da decenni ancora, o meglio da più di un cinquantennio, tanto che credo non debbano davvero essere illustrate le ragioni dell'importanza del porto di Reggio, perchè sarebbe come offendere il Senato. È ben noto a tutti, infatti, che questa città fin dai tempi antichissimi aveva due famosi porti, ricchi di traffici; la sua posizione geografica nell'estremo meridionale del continente europeo e nel centro del Mediterraneo, davanti alla più grande isola del Mediterraneo, che è la Sicilia, sul passaggio obbligato dello Stretto, non può che essere di rilevantissima importanza! Inoltre Reggio è situata in una favorevolissima posizione topografica, riparata dalle furie del mare, come del resto è tutto lo Stretto di Messina, e, particolarmente, dalla parte del litorale della Calabria.

È inutile ricordare i precedenti storici, come è inutile ricordare i precedenti legislativi. Ben 60 e più anni fa il porto di Reggio era considerato tra i 10 porti di assoluta ed urgente importanza strategica e militare, come del resto hanno dimostrato le guerre che sono seguite. Inoltre, numerosissime navi al giorno, almeno un centinaio, passano per questo Stretto, di modo che è quasi certo che, se vi fosse una attrezzatura moderna, esso sarebbe un porto di grande traffico.

Io nell'ordine del giorno mi riferisco a tutti i porti calabresi, distribuiti su 800 chilometri di costa, ma per primo considero questo, che è il più importante, e che deve essere con assoluta urgenza completato, perchè, onorevole Ministro, questo porto è come un grande edificio completo in tutto tranne che nel tetto, e sarebbe estremamente illogico e, direi, grottesco, aver speso decine di miliardi per fare un grande edificio per poi non completarlo!...

La spesa complessiva per il completamento del porto è di circa 2 miliardi e mezzo; vi è un contrasto, perchè purtroppo la Commissione dei piani regolatori dei porti prese una deliberazione un po' strana a questo riguardo, e trovò una soluzione che fu detta, nella stessa deliberazione, di compromesso! Non voglio fermarmi sul quesito, se opere pubbliche e per di più marittime possano attuarsi con soluzioni di compromesso, e mi limito a ricordare che gli Enti locali e provinciali, in pieno accordo, hanno presentato una variante, che, come le indicherò esibendone la planimetria, prevede una spesa di 2 miliardi e mezzo e risolve brillantemente e pienamente il problema. Quando si pensi che per riparare i danni di una sola mareggiata sono stati spesi giustamente 8 miliardi per il porto di Genova, e a questi se ne sono aggiunti ora altri tre, si può concludere che poco meno di un terzo di tale prima somma e meno di un quarto della seconda può e deve essere speso per porre la parola « fine » ad una opera secolare come questa! Onorevole Ministro, senza aggiungere altro, la prego di voler comprendere nei nuovi finanziamenti, che si faranno in base al prestito nazionale, i porti della Calabria e particolarmente quello di Reggio. Sarebbe veramente sconsolante e soprattutto intollerabile, oltrechè ingiusto, che continuasse l'attuale stato di assoluto abbandono! E fin qui il primo ordine del giorno.

Il secondo riguarda la zona industriale, a favore e nell'interesse della quale ci sono state e sono vigenti ben due leggi, di cui una del compianto e indimenticabile ministro De Nava, e l'altra dell'altrettanto compianto e indimenticabile ministro Razza! Ma, a 25 anni di distanza, l'una e l'altra avrebbero ben dovuto essere attuate; e dire che, a malgrado di ciò, a 50 anni dal terremoto la zona industriale di Reggio abbisogna ancora

di essere illustrata, invocata e sollecitata con specifici e drammatici ordini del giorno! Francamente questo dispiace molto, addolora moltissimo e addirittura offende, perchè la situazione di Reggio si è particolarmente aggravata in questi ultimi tempi. Da una parte infatti la Calabria ha ora la Sicilia, con le sue leggi speciali, i trattamenti di favore specialmente per il credito e l'abolita nominatività dei titoli; e dall'altra vi è l'esuberanza premente e assorbente delle zone di Roma, di Napoli e del salernitano, che fanno tesoro delle leggi sul Mezzogiorno utilizzandone largamente i finanziamenti; cosicchè Reggio con la sua provincia è come stretta da due grandi affermazioni ed espansioni industriali, quella del Lazio e della Campania e quella della Sicilia. A malgrado di tutti gli aiuti, che dovrebbero intervenire a favore della nostra città e della nostra provincia e che, purtroppo, in realtà non si concedono, minacciamo di soffocare ogni giorno di più!

Mi spiace che l'onorevole Ministro si sia assentato proprio in questo momento, perchè volevo leggere una sua lettera a proposito della zona, che pure l'onorevole Pastore ha elevato opportunamente a zona di sviluppo industriale. In tale lettera, fra la sorpresa di tutti, l'onorevole Ministro scrive delle parole, che non voglio ora rileggere, ma che mi riservo di inserire eventualmente nel resoconto. In sintesi egli accenna alla necessità di approvare il piano regolatore della zona stessa. Ma se tale piano è stato approvato con tutti i crismi! Aggiunge ancora che le ditte interessate debbono attendere la progettazione: dopo 50 anni, una zona che per tutte le sofferenze sopportate meriterebbe addirittura un diritto speciale e un favore singolare, è ancora perseguitata da una specie di destino avverso, che non riesco in alcun modo a spiegare!

G I A N Q U I N T O . La monarchia cosa ha fatto? Il fascismo cosa ha fatto?

B A R B A R O . Durante il fascismo sono stati elettrificati 400 chilometri di ferrovia da Battipaglia a Reggio Calabria, a malgrado del fatto che il rame nel tempo delle sanzioni quanto mai inique non si trovasse!

V A L E N Z I . È una vergogna! E' meglio non parlare!

B A R B A R O . Possiamo parlarne benissimo, invece, perchè la ricostruzione fu fatta proprio allora, essendo essa stata impedita e ritardata soprattutto dalla guerra di Libia e dalla prima guerra mondiale.

V A L E N Z I . Il fascismo ha distrutto...

B A R B A R O . Non dica sciocchezze!

V A L E N Z I . Sciocchezze le dice lei, si vergogni! (*Energici richiami del Presidente*).

B A R B A R O . Sono state compiute, oltrechè una grande parte della ricostruzione, strade, acquedotti, opere igieniche e costruite ferrovie... Si vergogni lei, se mai...

(*Vivace interruzione del senatore Valenzi*).

La prego di rimanere anzitutto nei termini della cortesia e poi della verità, perchè questo non ha niente a che vedere con quello che dico io.

V A L E N Z I . Ma basta con il fascismo!

B A R B A R O . Basta con queste inopportune interruzioni, che non coincidono affatto con la verità dei fatti e della storia!...

Riservandomi di presentare all'onorevole Ministro, quando sarà rientrato nell'Aula, tutte le recenti richieste fatte per questa pronta, concreta ed energica azione, che dovrebbe essere senz'altro effettuata al più presto — (essendo, ripeto, questa una essenzialissima questione di vita, per le considerazioni che ho fatte prima, e trovandoci ora, quasi come non mai, stritolati tra zone che si industrializzano molto rapidamente e largamente, per cui corriamo il rischio, ripeto, di rimanere del tutto soffocati) — passo al terzo ed ultimo punto della mia rapida illustrazione.

L'ordine del giorno si riferisce precisamente alle autostrade, a proposito delle quali

è strano che non si debba mai dichiarare nulla circa la realizzazione di tali arterie a Sud di Napoli e di Bari! Io ancora una volta nell'ordine del giorno rilevo questo strano fatto, ed insisto perchè siano continuate queste strade tanto sul litorale jonico-adriatico, quanto su quello tirrenico, perchè per me, onorevoli senatori — e vado rapidamente alla conclusione prima ancora che siano scaduti i 20 minuti consentiti dal Regolamento — la più importante autostrada è quella che segue i meridiani, perchè appunto lungo i meridiani ci sono le differenze di clima, che portano differenze di produzione e quindi necessità di scambi, mentre le autostrade che si orientano sui paralleli hanno scarsissima importanza.

Per quel che ci interessa, la Brennero-Reggio Calabria deve essere bipartita da un lato sulla Jonico-Adriatica e dall'altro sulla Tirrenica. Il curioso è che questa bipartizione esiste, è prevista, ma si ferma da un lato a Bari e dall'altro a Napoli e Salerno, mentre io ritengo doveroso che sia continuata, ripeto, questa bipartizione, sia sul litorale jonico-adriatico, il quale tra l'altro è il più adatto per la costruzione dell'autostrada essendo pianeggiante per tutto il percorso, sia sul litorale tirrenico per quel che sarà possibile fare, anche se, purtroppo, l'esperienza del raddoppio della linea ferroviaria ci dimostra le grandi difficoltà che esso presenta.

Io ribadisco nel mio ordine del giorno, il quale è la ripetizione modificata di quello dell'anno scorso, la necessità che siano proseguiti gli studi per tutte e due le litoranee, in quanto non c'è nessuna ragione di preferirne una a discapito dell'altra, e di affrontare, con gli studi, la progettazione ed il finanziamento relativo, perchè altrimenti si verificano, come conseguenza immediata, alcuni strani fatti, che sono gravemente e veramente dannosi!... Io sono un appassionato studioso di tutti i problemi e di tutti i mezzi più moderni di comunicazione, ma quando leggo che da parte di una società di navigazione è stata fatta costruire la motonave traghetto « Ponte » in servizio sulla linea Napoli-Messina e Messina-Napoli, perchè così si elimina l'attraversamento della Calabria e si agevola il collegamento tra il Continente e la Sicilia, debbo dire che questa è la riprova precisa, inconfutabile, assoluta — e mi dispiace che non sia presente l'onorevole Ministro e nemmeno l'onorevole Sottosegretariato calabrese — che le strade della Calabria, nelle condizioni attuali, *rebus sic stantibus*, sono tanto insufficienti, che il traffico si deve orientare verso apposite navi-traghetto, che da Napoli vanno in Sicilia!....

Ora, questo non soltanto è offensivo per noi, ma è soprattutto quanto mai dannoso per il turismo calabrese ed in generale per tutto il movimento automobilistico nel territorio nazionale, perchè rappresenta appunto un abbandono della zona!... Non si dica che non c'è il movimento dunque!... Anzi quando ci saranno le autostrade esso sarà tale da non poter essere contenuto da una sola di esse. Quindi è necessario che questo fondamentale ordine del giorno sia accolto dal Governo non come la solita raccomandazione, che lascia il tempo che trova, ma perchè si studi questo problema importantissimo e lo si porti a conclusione anche per il fatto che è di grande interesse e di vasta risonanza. Financo i protocolli dell'O.N.U., badate bene, considerano questa strada, e precisamente la Brennero-Reggio, come l'arteria europea n. 1, cioè come la più importante arteria che vi sia in Italia ed anche in Europa, e ciò perchè essa attraversa tutta l'Europa dal nord al sud nel senso dei meridiani e quindi nel senso del maggior traffico esistente e prevedibile!...

Le opere pubbliche, al pari delle leggi, caratterizzano un popolo politicamente organizzato, quindi uno Stato e, se possibile, anche un'epoca della storia. Roma ha creato opere e leggi, che fino ad ora non sono state superate e forse sono insuperabili! Cercate di essere i degni continuatori dell'opera legislativa e costruttiva dei romani.

L'onorevole Togni ha tutta l'intelligenza, la capacità, la passione, le energie per assolvere con onore questo grave mandato e questo grande compito. Le opere pubbliche però, in certi casi, sono addirittura la vita e soprattutto rappresentano l'avvenire delle popolazioni interessate, quando esse siano nelle condizioni di quelle che abbiamo l'onore di rappresentare! Costruiamole quindi bene, con onestà di intenti, con lungimiranza, e dove esse siano più necessarie, e faremo una po-

litica dei lavori pubblici onesta, saggia, e feconda di bene per la Nazione tutta!

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Angelilli.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

richiamandosi al voto espresso in sede legislativa il 6 marzo 1958 dalla 7ª Commissione senatoriale, relativo al potenziamento e allo sviluppo del porto di Civitavecchia, oltre che per assicurare l'avvenire della città tirrenica, anche per corrispondere alle crescenti esigenze di Roma e della Sardegna,

impegna il Governo a sollecitare gli opportuni provvedimenti tendenti a ripristinare e rimodernare le attrezzature, realizzando rapidamente le opere iniziate onde creare le premesse per la istituzione di una zona industriale, e ciò ai fini di ripristinare il porto di Civitavecchia nella sua tradizionale funzione di porto di Roma, inserendolo nel quadro della più intensa attività mercantile dell'Italia centrale e particolarmente del Lazio e dell'Umbria ».

PRESIDENTE. Il senatore Angelilli ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

ANGELILLI. Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, della questione del porto di Civitavecchia il ministro Togni è a perfetta conoscenza; non mi soffermerò quindi su un argomento che ho trattato l'altro ieri in occasione della discussione sul bilancio della Marina mercantile. Desidero soltanto sottolineare l'urgenza assoluta per Civitavecchia della sistemazione del porto e della realizzazione delle opere previste dal piano regolatore. Solo dopo il compimento di tali opere la città potrà serenamente guardare al suo futuro e potrà svolgere il suo ruolo nel quadro dell'economia umbro-laziale e sarda, rinnovandone e potenziandone le possibilità.

Mi auguro pertanto che il momento di una concreta rinascita di Civitavecchia si approssimi e che sugli stanziamenti straordinari per i porti italiani previsti con il nuovo prestito l'antico porto di Roma trovi i fondi per il completamento delle sue opere e la realizzazione delle sue aspirazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Zanotti Bianco, Dardanelli, Granzotto Basso, Bergamasco, Jannaccone, Parri, Mariotti e Donini.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

considerato che il piano regolatore generale adottato nel giugno 1959 dal Consiglio comunale di Roma, a strettissima maggioranza, non risolve alcuno dei problemi fondamentali dell'urbanistica romana, e accetta praticamente il disordinato organismo urbano così com'è, senza modificarne in modo apprezzabile il meccanismo di crescita;

e che questo piano prepara quindi un prossimo, grave congestionamento del centro storico, intorno a cui la città seguita a svilupparsi concentricamente, e pone le premesse per una sua radicale manomissione, che disperderà i suoi insostituibili valori storici e artistici;

presa cognizione della deplorazione unanime di questo piano, da parte di tutte le associazioni tecniche e culturali di Roma e d'Italia (come " Italia nostra " potrà documentare in un volumetto in preparazione), sollevando le preoccupazioni dell'opinione pubblica mondiale, di cui s'è fatto eco il recente articolo del " Times ", dato che i singoli Paesi — come ha recentemente precisato l'U.N.E.S.C.O. — sono solo depositari dei valori artistici, storici e monumentali delle loro città, e che la loro tutela è cosa che riguarda tutto il mondo;

deplorando come antieconomica e improduttiva la distribuzione prevista dal piano degli interventi pubblici, per la precedenza accordata in esso a costosissime e inutili attrezzature (sottopassaggi, soprapassaggi, eccetera) degli anelli viari che circondano il vecchio nucleo, distribuzione che trascura lo impianto di moderne attività produttive e di

moderni servizi nei nuovi centri direzionali e nelle zone di espansione;

deplorando altresì la visione miope e sorpassata dello sviluppo urbanistico di Roma a "macchia d'olio" destinato a ostacolare gravemente lo sviluppo economico della Capitale, a rendere cronico il *deficit* del bilancio comunale e cronica la necessità di sovvenzioni statali e, inoltre, ad aggravare a breve scadenza la crisi edilizia già in atto, per le medesime cause, con ulteriore aumento della disoccupazione;

chiede, data l'importanza nazionale che hanno il problema urbanistico di Roma e lo sviluppo economico della Capitale nei rapporti con le regioni circostanti, l'intervento dello Stato e, per esso, del Ministero dei lavori pubblici, affinchè venga respinto il detto piano regolatore e ne venga elaborato un altro che meglio tuteli lo sviluppo urbanistico, la difesa monumentale e il progresso economico di Roma ».

PRESIDENTE. Il senatore Zanotti Bianco ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

ZANOTTI BIANCO. L'ordine del giorno che ho presentato è molto particolareggiato e spero anche chiaro, quindi non ha bisogno di un lungo discorso che sarebbe, data l'ora tarda, piuttosto inopportuno. Mi preme però dichiarare che questo ordine del giorno non è stato suggerito da nessuna preoccupazione di carattere politico, ma esclusivamente da una preoccupazione di carattere tecnico. Basta por mente agli anelli viari che si continuano a costruire e che finiranno per strozzare Roma, come hanno ucciso la vecchia Milano e come rendono impossibile la soluzione del problema urbanistico di Parigi. Basta inoltre pensare che il piano regolatore, che sarà seguito dal piano intercomunale, che avrebbe invece dovuto secondo la legge precedere quello comunale, autorizza attualmente gli abitanti a costruire nell'agro romano case ogni duemila metri quadrati, il che creerà un'edilizia anarchica e finirà col rovinare completamente il paesaggio di Roma, come se ce ne fosse ancora bisogno.

Per questi motivi, appena il piano regolatore fu presentato, mi sono rivolto al Ministro perchè cercasse, con la facoltà che la legge gli accordava, di far ritirare questo piano e di farne preparare uno meglio studiato. Poichè il Ministro ha riconosciuto alla Camera — riconoscimento che mi ha colpito — che « molte ferite sono state inferte sul volto della nostra città », noi speriamo che le sia almeno risparmiata la più grave ferita. Basta interrogare qui alcuni di coloro che appartengono al Consiglio comunale di Roma, per rendersi conto che essi stessi sono contrari all'attuale piano regolatore, e per comprendere con quanta leggerezza sia stato sepolto un piano elaborato lungamente dai migliori nostri urbanisti.

Per queste ragioni spero che il Ministro vorrà accettare questa nostra proposta, per cercare di salvare non soltanto i valori storici e monumentali di Roma, ma la sua stessa economia, in modo che la città non debba in perpetuo richiedere fondi allo Stato.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Bosco.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

considerato che il litorale marittimo della provincia di Caserta, dell'estensione di oltre 50 Km., su cui gravitano i comuni di Castelvolturno, Mondragone e Sessa Aurunca con una popolazione di circa 70.000 abitanti, manca di un porto;

considerato che i porti più vicini di Gaeta e di Baia distano diecine di chilometri dal centro peschereccio di Mondragone, per cui i cinquecento pescatori di detta città sono esposti a rischi e pericoli di ovvia evidenza;

considerato che nè i Comuni nè la Provincia per la notoria depressione della zona sono in grado di costruire a proprie spese un piccolo porto a Mondragone;

considerato che analoga richiesta è stata fatta in data 13 giugno 1959 con deliberazione unanime dal Consiglio comunale di Mondragone con la quale si richiamano i voti di quella popolazione che da 15 anni sono stati

reiteratamente presentati al Governo, da un Comitato appositamente nominato;

considerato il voto espresso fin dal 1948 dalla Camera di commercio, industria ed agricoltura di Caserta in favore della costruzione del porto di Mondragone;

considerato che tale porto di Mondragone riuscirebbe utile anche ai fini della sicurezza della navigazione, che si arricchirebbe di un posto di ridosso, con sicuro vantaggio anche per i porti di Gaeta e di Baia distanti tra loro oltre 70 Km.;

considerato che la Marina militare per gli anzidetti motivi esprimerebbe sicuramente parere favorevole;

considerato che, tenuto presente il fenomeno dell'insabbiamento del litorale ed allo scopo di evitare continui lavori per tenere sgombro il costruendo porto di Mondragone dalle sabbie che facilmente si accumulano alterando il fondo marittimo, sarebbe opportuno costruire un pontile in cemento, a giorno, poggiato anch'esso su pontoni di cemento, protetto da una scogliera disposta parallelamente alla costa in modo da consentire ugualmente l'ormeggio dei pescherecci così come è stato fatto per l'analoga opera in corso di avanzata costruzione a Formia;

considerato che la spesa complessiva dell'opera si aggira sui 200 milioni;

considerato che tale spesa oltre che contribuire alla sicurezza della navigazione costituirebbe un incentivo all'incremento della pesca onde la relativa spesa può classificarsi tra le più produttive,

impegna il Ministro dei lavori pubblici — sempre sollecito a venire incontro alle necessità delle popolazioni più bisognose — a costruire a suo carico il porto di Mondragone nel modo sopraindicato o secondo diverso progetto dei valorosi tecnici del Ministero, imputando la relativa spesa di 200 milioni sulle somme che saranno poste a disposizione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici in base al ricavato del prestito di solidarietà nazionale ».

PRESIDENTE. Il senatore Bosco ha facoltà di illustrare questo ordine del giorno.

BOSCO. Tra il porto di Baia e quello di Gaeta, tra queste due gemme incastonate nella costa tirrenica e ricordate nei poemi epici di Omero e di Virgilio, si stende per decine di chilometri il litorale marittimo della provincia di Caserta. Questo lungo tratto di costa, sul quale gravitano tre Comuni con una popolazione di 70.000 abitanti, è privo di qualsiasi opera a difesa dalle tempeste, per modo che i flutti del mare s'infrangono contro le case, che in taluni punti lambiscono la costa, e contro le barche che si appoggiano sull'arenile della spiaggia, in mancanza di un punto di ormeggio.

Poichè tale situazione rappresenta un grave rischio per la navigazione e per gli abitati, la Camera di commercio della Provincia, fin dal 1948, emise un voto affinchè il Governo costruisse un porto a Mondragone, che si trova nel punto mediano fra Baia e Gaeta e che conta tra i suoi abitanti circa 400 pescatori. Il voto, reiterato più volte dal Consiglio comunale di Mondragone, dall'Ente provinciale del turismo e dai parlamentari, restò inappagato, poichè fu risposto che la legge del 1885 non consente allo Stato d'intervenire nelle opere portuali se non per i porti che hanno un traffico annuo di almeno 10.000 tonnellate di merci. Anche di recente il Ministro della marina mercantile ha risposto che l'opera era di competenza del Comune e della Provincia. Ma agli enti locali di una provincia il cui reddito medio annuo *pro capite* si aggira sulle lire 100.000, non è possibile chiedere nuove spese e nuovi sacrifici. Comunque, per evitare lo scoglio derivante dal vecchio e superato regio decreto 2 aprile 1885, numero 3095, abbiamo ripiegato sulla soluzione più economica della costruzione di un pontile di cemento, protetto da una scogliera parallela alla spiaggia, in modo da consentire l'ormeggio dei pescherecci e da costituire un posto di ridosso, che sarebbe di somma utilità per la sicurezza della navigazione.

Trattandosi perciò di un'opera a protezione di persone e di cose, la relativa spesa può ben essere assunta a carico dello Stato, così come è stato fatto dal Ministro dei lavori pubblici per gli analoghi pontili di Formia e di Napoli. All'ordine del giorno ho allegato uno

schema di progetto che i valorosi tecnici del Ministero potranno modificare nel modo che crederanno più opportuno. Esso però ha un significato che trascende quello tecnico. Vuole dimostrare che il problema è stato studiato con impegno e con passione perchè realmente corrisponde ad una indeclinabile necessità della Provincia. Questa Provincia che ha subito enormi danni bellici nell'ultimo conflitto, che ha sacrificato in guerra la vita di migliaia di suoi figli, che ha offerto alla guerra di liberazione l'olocausto di 500 vittime, attende con impazienza la realizzazione di quest'opera.

Io sono sicuro che lei, onorevole Ministro, non deluderà la giusta attesa delle popolazioni.

P R E S I D E N T E . Gli ordini del giorno sono esauriti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

G E N C O , *relatore*. Onorevole Presidente, non è molto entusiasmante parlare in questa calda atmosfera, dopo otto ore di permanenza qui dentro. Comunque io so che bisogna correre alla mèta.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, l'estensione e la profondità di questo dibattito, la qualità e il numero degli interventi testimoniano della grande importanza del bilancio dei Lavori pubblici e dimostrano quanto grande sia l'interdipendenza tra la politica dei Lavori pubblici e l'incremento dell'occupazione, e la connessione tra opere pubbliche e progresso civile e sociale. Sento il bisogno di rivolgere un ringraziamento a tutti coloro che sono intervenuti; spero mi vorranno risparmiare la fatica di elencarli. Ringrazio tutti per il contributo di idee dato anche a questa mia modestissima fatica. Non indulgerò alla tentazione di illustrare quanto vasti e multiformi siano i campi di attività e i compiti di questo Dicastero, alle cui sorti presiede un uomo come l'onorevole Togni, di cui sono note l'intelligenza e la passione, da lui stesso definita « ad alto potenziale ». (*Commenti dalla sinistra*). Caro Sacchetti, a lei il ministro Togni non soddisfa, perchè l'onorevole Togni risulta, secondo voi, un po' sanfedista. (*Commenti dalla sinistra*). Dunque, passione ed intelligenza accoppiate ad un dinamismo che alcuni di voi hanno definito giovanile, che non si manifesta soltanto nelle sue frequenti apparizioni sui luoghi di lavoro delle opere pubbliche, ma soprattutto nel predisporre e realizzare piani di ampio sviluppo per il suo Dicastero, lasciando poco respiro ai suoi dipendenti e funzionari, i quali sono costretti a seguirlo in questo ritmo di lavoro. Lasciate che non dica di più su questo argomento, ma permettete che aggiunga che del ministro Togni, oltre a questa vostra idea che sia un po' sanfedista, vi danno fastidio la spregiudicata chiarezza e la spiccata inconfondibile personalità, non sempre paziente, come ha dimostrato ieri ed oggi in occasione di questo dibattito.

Mi si potrà obiettare che da tutti i settori dell'Assemblea, anche della nostra parte, si sono levate voci ed appelli alla risoluzione di questo o quel problema (basta scorrere il volume degli ordini del giorno per constatarlo: non so che cosa risponderà il Ministro), quasi a significare che, se in Italia c'è tanto da fare, finora non si sarebbe fatto nulla. Non è così, onorevoli colleghi. Non ricorderò, poichè sono davanti agli occhi di tutti gli italiani, le tappe della ricostruzione, limitandomi a dire che, se della guerra non avessimo il ricordo bruciante dei molti lutti e dei molti mutilati ed invalidi, la tragedia che abbiamo vissuto nient'altro sembrerebbe che un brutto sogno.

Permettetemi di ringraziare ancora una volta tutti i colleghi che sono intervenuti in questo dibattito e specialmente quelli che hanno voluto rilevare nella mia relazione le manchevolezze e quelli che l'hanno lodata, dandomi così la possibilità di rispondere agli interventi di ognuno. Dovete pur comprendere che la relazione è stata scritta in un tempo brevissimo, nelle condizioni in cui ci ha ridotti questa incalzante calura sopraggiunta troppo presto e senza gradualità, dopo l'inverno. Per rispondere ai vari interventi, seguirò l'ordine della relazione scritta, completando gli argomenti che eventualmente avessi trascurato.

Bilancio. Condivido l'opinione del senatore Crollalanza che le disponibilità per nuove opere a pagamento immediato o per concorsi e sussidi in unica soluzione sono scarse.

ammontando soltanto a lire 48 miliardi, come ha detto il senatore Crollalanza, e più precisamente a 48 miliardi e 430 milioni. Va subito precisato però che a queste bisogna aggiungere le disponibilità relative alle leggi speciali, perchè gran parte dell'attività di questo Ministero (l'ho scritto nella relazione) si manifesta attraverso le molte leggi speciali che danno un impegno di 84 miliardi e 260 milioni. Bisogna aggiungere, come ha riconosciuto lo stesso Crollalanza, che il Ministro Togni è riuscito ad ottenere sul ricavato dell'attuale prestito nazionale cospicui fondi integrativi per 127 miliardi e mezzo. Non farò io un'elencazione della ripartizione di tali fondi, avendo ciò fatto il senatore Crollalanza. Ho portato comunque qui, per chi volesse qualche delucidazione, il disegno di legge numero 1409 della Camera dei deputati, di cui l'Assemblea dovrà occuparsi, se non erro, domani nel pomeriggio. Mi limiterò a sottolineare che a dette disponibilità va aggiunta una parte dei 29 miliardi attribuiti alla Cassa per il Mezzogiorno, parte dei quali, e cioè circa la metà dei dodici miliardi destinati alla viabilità turistica e all'incremento turistico, potrà andare alle strade. La viabilità turistica riguarda proprio le strade ed è un altro settore particolarmente di competenza dei lavori pubblici.

A proposito della Cassa per il Mezzogiorno, io condivido l'opinione del collega Crollalanza. Va chiaramente detto che i suoi interventi, secondo lo spirito della legge istitutiva, dovevano essere complementari e integrativi, là dove troppo spesso sono stati considerati come sostitutivi di quelli ordinari. La Cassa per il Mezzogiorno sorse con lo scopo di integrare le assegnazioni di bilanci e invece l'esperienza di questi anni ci ha dato modo di arrivare alla constatazione che si è dato da una parte quello che si è tolto dall'altra.

Non aggiungerò altre parole sulle disponibilità finanziarie del Ministero dei lavori pubblici, limitandomi a dire che le necessità sono molte, direi moltissime, e che il Ministero dei lavori pubblici deve in questo campo limitare necessariamente la sua azione stabilendo altresì, ed è necessario, una graduatoria di bisogni e una gradualità delle opere di sua competenza. Io ho trovato tra le mie carte un discorso che il Ministro Togni fece il 17 gennaio di quest'anno al Politecnico di Milano. Voglio ripetere le parole con le quali egli introdusse il suo intervento in quella sede, proprio per darvi un'idea dello spirito e della passione che animano il ministro Togni, il quale naturalmente non è insensibile ai bisogni di questa o di quella regione, ma deve combattere una difficile battaglia tra le possibilità e le esigenze.

« Esso » — dice il ministro Togni, riferendosi al suo Dicastero — « abbraccia un campo di attività veramente imponente, e vi assicuro che quando io fui chiamato, nell'ormai lontano maggio 1957, alla direzione di questo importante Dicastero, il primo elemento di fatto a colpirmi fu quello della disparità veramente drammatica fra le disponibilità finanziarie e le esigenze e i bisogni in continuo e geometrico aumento ».

Amici miei, capite pure le ragioni per cui qualche volta egli deve fare orecchie da mercante a questa o a quella richiesta; quindi, caro Masciale, non devi pensare che, se è stato trascurato l'asilo infantile di Bitonto, siano state accontentate tutte le richieste da me fatte per le città del mio collegio. Siamo stati ambedue trattati alla stessa stregua. (*Interruzione del senatore Masciale*).

Il problema del personale è stato messo in evidenza dal senatore Crollalanza e soprattutto dal senatore Merlin. Vi sono dei vuoti nel personale, specialmente nella bassa forza; vi sono 265 posti vacanti di ingegnere. Ma questo, amici miei, è un problema che dibattiamo da anni: purtroppo bisogna dire, per la verità, che mentre in giro c'è una grande disoccupazione di professionisti, che vanno a battere alle porte di questo o di quell'ufficio per avere il posticino, difficilmente poi questi disoccupati partecipano ai concorsi, attraverso i quali potrebbero entrare per la via maestra negli uffici pubblici.

Sta di fatto che i giovani rifuggono dai concorsi, e non ne sono attratti, perchè gli stipendi, le condizioni fatte dal Ministero A o dal Ministero B non sono delle più favorevoli. Però debbo dire che agisce molto la paura dei concorsi, e mi spiegherò subito con un esempio.

Io ho fatto parte, due o tre anni fa, di una Commissione di concorso in cui i candidati erano solo cinque: noi commissari, la mattina degli esami scritti, abbiamo atteso invano i cinque candidati. Non se ne è presentato nessuno.

Vi voglio citare delle cifre per dimostrarvi che il fenomeno non riguarda solo il Ministero dei lavori pubblici: ho qui l'elenco dei concorsi di gruppo A della carriera direttiva della Direzione generale dei servizi tecnici erariali; non voglio prendere in esame i concorsi dal 1953 in poi; mi limito solo agli ultimi due anni. Concorso del 16 maggio 1956: posti 38, domande presentate 105, presenti agli scritti 12, agli orali 6, vincitori 6. Concorso del 15 novembre 1957: 29 presenti agli scritti, 26 agli orali, otto vincitori, nominati 7 perchè uno vi ha rinunciato.

Il personale non è pagato bene; al personale bisogna dare compensi speciali, o sotto forma di premio di rendimento, o sotto forma di percentuale sui lavori diretti. Nella mia relazione ho ricordato come gli ingegneri degli uffici tecnici provinciali e comunali molto spesso godono, oltre allo stipendo, di un onorario professionale per progettazione, direzione e contabilità, pari al 2 per cento dell'importo dei lavori. Siete stati tutti sindaci o vicesindaci od assessori in qualche Comune e sapete che non vi è canonicato migliore che quello dell'ingegnere comunale in una grande o media città, dove si fanno molti lavori.

Ritengo superfluo fare delle proposte, anche se le mie idee in proposito sono chiare, perchè questo è un compito che spetta all'Esecutivo. Si deve cercare la maniera di attrarre i giovani verso queste carriere e cercare di dar loro delle soddisfazioni, soprattutto perchè i funzionari qualche volta si trovano a subire le conseguenze di peccati che non hanno commesso. Ho raccontato nella relazione scritta il caso di un geometra, mio ex allievo, che era al Genio civile di Firenze. Fu messo sotto processo, perchè il sindaco di un paesello della provincia di Firenze, non ricordo il nome, si era appropriato di 180 mila lire a seguito di lavori di riparazione per danni di guerra. Furono messi sotto processo il sindaco, il segretario comunale, il geometra del Genio civile ed un altro. Ebbene, andai a Firenze, accompagnato da una presentazione del senatore Zoli, dal Procuratore della Repubblica, il quale mi ricevette con lo stesso entusiasmo con cui avrebbe ricevuto l'imputato. Gli dissi: guardi, ha messo sulla strada un povero diavolo, risolva la questione, se ha mancato lo condanni ma se è innocente lo prosciolga, e subito; vengo a chiederle solo questo. Passarono 5 anni e finalmente il geometra fu riammesso in servizio, essendo stato prosciolto per non aver commesso il fatto. Ebbene, alla Direzione generale del personale (il Ministro non era lei, se no avrei parlato con lei) mi si rispose che ragioni di opportunità sconsigliavano la permanenza a Firenze, e che il geometra avrebbe potuto scegliere la migliore sede d'Italia. Quel povero diavolo andò a Milano; e non starò a descrivere la rovina di quella famiglia, dopo cinque anni di vicissitudini; dirò solo che vi fu anche la separazione personale dei coniugi.

Problemi di funzionalità: ho già scritto nella relazione che occorre provvedere. Avevo fatto uno spoglio del codice delle opere pubbliche, ma in questo trambusto ho perduto gli appunti... (*Ilarità*). Il codice riguarda fra l'altro le leggi sul Genio civile, sul Genio militare, sulle ferrovie, sulle opere marittime e così via. Ora, vi pare che il calcestruzzo o il cemento armato o il basolato per un'opera eseguita sotto la direzione del Genio civile siano differenti da quelli necessari per una opera militare? E pensare che per le opere militari ci sono nei capitolati del Genio militare fino a duemila voci! Bravo chi ci capisce qualche cosa! (*Ilarità*).

Necessità di semplificare dunque: ma lo stiamo dicendo da troppo tempo. Ed ora vorrei ricordare, come feci qui una decina di anni fa (e ciò dimostra che nulla è cambiato) l'*iter* che segue un progetto di opere di competenza degli enti locali. Prendiamo l'esempio di una strada. Il Consiglio comunale si riunisce ed approva la proposta: la deliberazione passa alla Prefettura e alla Giunta provinciale amministrativa. Dopo che la Prefettura ha esaminato sotto il profilo formale la delibera, il progetto ritorna al Comune per la esecuzione. Si dà mandato all'ingegnere comunale, o ad altro ingegnere libero profes-

sionista, che elabora il progetto vero e proprio dell'opera. Questo ritorna sotto tale veste in Prefettura, che lo esamina una seconda volta, sotto il profilo sostanziale però. Nuova approvazione; si passa quindi al Genio civile per il parere tecnico; poi, ai Provveditorati se si tratta di un'opera fino a 200 milioni e, niente meno, al Ministero, se il costo è maggiore. Finalmente la Prefettura dà il visto d'approvazione. Il Comune può a questo punto indire la gara d'appalto... (*Commenti dalla sinistra*).

C A R U S O . Ha dimenticato l'aspetto sanitario.

G E N C O , *relatore*. Senatore Caruso, la ho ascoltata in silenzio, nonostante tutto quello che lei ha detto contro gli elettrici, che sono miei vecchi amici, come lei sa... (*Ilarità*). Mi lasci finire. Ammesso dunque che in ciascuna di queste tappe il progetto si fermi un mese... (*Commenti dalla sinistra*). Riconosco di essere ottimista, tanto più che vi sono progetti che devono seguire viaggi più lunghi. Per esempio su un edificio scolastico deve essere interpellato anche il Ministero della pubblica istruzione; su un ospedale, quello dell'Igiene. Per un acquedottino, anche privato, di quelli rurali, ci vogliono almeno due o tre analisi delle acque, deve intervenire il medico provinciale, insomma non si finisce più.

Ma ecco che, *dulcis in fundo*, arriva la Cassa depositi e prestiti... (*Commenti dalla sinistra*). Non aggiungerò verbo, perchè chissà quante centinaia di volte ciascuno di noi si è recato in via Goito n. 4! (*Commenti ed ilarità*). Non parliamo poi di quello che succede quando in questo lungo procedimento si verifica un intoppo: allora il progetto ripercorre il cammino inverso per due o tre volte fino a quando, dopo questa altalena, non vede la sua definizione dopo 3 o 4 anni. È questo un po' il destino di tutte le pratiche che devono subire un periodo di incubazione nel nostro Paese. È chiaro che alla fine i prezzi non corrispondono più, donde la necessità di perizie suppletive, e così via.

Onorevoli colleghi, come ho già detto, occorre una legislazione aggiornata. Lei, onorevole Togni, ha avuto il coraggio ed il merito di fare il Codice della strada. Lei conosce la posizione da me assunta in Commissione a questo proposito — ho partecipato diligentemente ai lavori —: ritenevo cioè che nel Codice della strada ci fosse qualcosa da emendare; però ho sempre riconosciuto e dichiarato che l'entrata in vigore del nuovo Codice va veramente ascritta a suo merito, onorevole Ministro, e ne accennerò alla fine di questo mio intervento.

Ma lei, che ha avuto questo merito, adesso dovrebbe guadagnarsi un merito altrettanto importante, per il quale la benediranno tutti gli italiani, specialmente quegli appaltatori che aspettano 7 od 8 anni per avere il saldo di quanto è loro dovuto. Voi, colleghi della sinistra, parlate sempre male di coloro che secondo voi si arricchiscono, ma non ricordate mai quanta gente va a gambe per aria. Intendo parlare del merito di snellire, di evitare tutte le lunghe procedure attuali, magari facendo un testo unico e rivedendo anche la legge sulle espropriazioni, affinchè non si verifichi ancora il caso di gente, espropriata dell'unico suo cespite, che viene indennizzata dopo 7 od 8 anni, mentre continua a pagare le tasse. A questo proposito, vorrei citare il caso di una povera donna che aveva 6 o 7 ettari di terreno, che le furono espropriati per costruire il Borgo Venusio, la cui prima pietra fu posta dall'onorevole De Gasperi e alla cui inaugurazione speriamo ella presenzierà, onorevole Ministro, tra qualche settimana. Ebbene, questa povera donna non riesce ad avere ancora dall'U.N.R.R.A.-Case l'indennità di esproprio e continua a pagare 300.000 e più lire all'anno di imposte, tra erariale, comunale, provinciale, eccetera.

Inoltre, perchè mai si scrive sui capitolati di appalto che per le somme pagate oltre sei mesi dalla data di collaudo sono dovuti gli interessi del 5 per cento, quando lo Stato, le Provincie, i Comuni, non hanno mai pagato queste somme, quando continuano, dopo 3 o 4 anni dal collaudo, a trattenere le cauzioni che sono di proprietà degli appaltatori? Io domando che cosa accadrebbe se un privato adottasse una procedura di questo genere: probabilmente si vedrebbe portato davanti all'Autorità giudiziaria e condannato ai danni materiali e morali.

Occorre altresì un coordinamento con le altre Amministrazioni, affinchè non abbia più a verificarsi quanto si è verificato finora, che cioè un consorzio di strade di bonifica costruisce una strada per conto suo, mentre ne costruisce una per proprio conto la Provincia, il Comune o lo Stato; e poi le due strade stanno lì a guardarsi e non si congiungono che per qualche breve tratto di 6 o 7 chilometri. La casistica a questo riguardo sarebbe oltremodo interessante.

Ma debbo avviarmi, signor Presidente, non verso la fine — non si rallegri — bensì verso la metà della fine. (*Ilarità*).

Per quanto riguarda i piani territoriali e regionali di urbanistica, ne ha parlato con tanta competenza il collega Bolettieri, che io francamente non me la sento di competere con lui. A sentire le parole fluire dalla sua bocca sembrava che i piani urbanistici risolvessero tutto; debbo confessare che mi ha fatto l'impressione di un venditore di cravatte che decanta il suo prodotto sulla piazza del paese. Comunque, di piani se ne possono fare quanti se ne vogliono, ma occorrono i fondi per realizzarli, e soprattutto la buona volontà.

Per le opere igieniche, il Ministero provvede alla concessione di contributi a favore degli enti locali, Comuni e Provincie, cui per legge sono demandati i compiti relativi alla costruzione ed al finanziamento di opere igieniche. Nelle zone depresse, in base a leggi speciali, il Ministero provvede direttamente a proprie spese alla costruzione di opere igieniche, particolarmente di grandi acquedotti.

Quasi tutti quelli che hanno parlato hanno lamentato l'insufficienza di fondi. Sono d'accordo, onorevole Ministro, e non voglio fare il campanilista, citando il caso di due Comuni della provincia di Bari, Modugno a 8 chilometri e Casamassima a 20 chilometri da Bari, che sono privi d'impianti di fognatura. Le opere terminali si stanno facendo adesso col contributo dello Stato (io l'ho disturbata, onorevole Ministro, e lei mi ha concesso i detti contributi), ma quando si faranno le opere di canalizzazione interna di questi due paesi? Vi sono dei paesi privi di fognature soprattutto, ma non soltanto nel Mezzogiorno, e la Cassa per il Mezzogiorno è arrivata fin dove ha potuto. Ma siccome ci sono stati anni di abbandono, è chiaro che tutto in una volta non si potrà fare. Ecco perchè a questo riguardo penso di pregare l'onorevole Ministro perchè provveda nel bilancio dell'anno venturo a far qualcosa di più.

Non posso dire niente, caro D'Albora, sulla fognatura di Napoli, perchè Napoli, che è una bella città, ha un impianto di fognatura caratteristico — credo che sia l'unico in Europa — come ha un impianto di acquedotto che è anche esso caratteristico. Data l'altimetria di Napoli vi sono tre acquedotti, uno per la parte bassa, uno per la parte mediana e uno per la parte alta.

Lo stesso si dica per le fognature. Ma voglio dire all'amico D'Albora che il Comune di Napoli commette, diciamo così, il peccato non veniale di buttare in mare qualcosa come 100 mila metri cubi di liquami al giorno. Delitto simile a quello che ha commesso la nostra Bari quando, dovendo costruire l'emissario per portare lontano dal centro i liquami della città, ha speso quasi un miliardo per costruire un canale per buttarli a mare ed inquinare le acque dell'Adriatico per un notevole tratto, laddove si potevano sollevare questi liquami a monte ed irrigare le nostre ancora aride ed assetate terre della provincia di Bari. Se i tedeschi, che in materia igienica non sono tra gli ultimi, adoperano le acque luride di Berlino per irrigare i terreni circostanti ed hanno suddiviso le campagne intorno alla periferia in dodici settori, ognuno dei quali riceve le acque per ogni mese, non c'è motivo perchè noi non dobbiamo fare altrettanto. Occorre l'intervento del Consiglio superiore delle opere pubbliche, che sovrintende anche a queste opere. Non ci possiamo permettere il lusso di buttare questa roba in mare, perchè facciamo due danni: non solo rinunziamo ad una materia fertilizzante di alto grado, ma inquiniamo per lungo tratto le acque del mare e quindi vietiamo per lunghi spazi le spiagge stesse.

Edilizia. In questo campo non ho voluto fare nella mia relazione una dissertazione lunga, come quella dell'onorevole Ripamonti alla Camera; mi sono però lasciato trascinare anch'io dalla tentazione di pubblicare delle statistiche. Ma io vi prego di riflettere solo sul-

le ultime, quelle dove sono elencati gli indici di affollamento. Ho citato gli indici di affollamento provincia per provincia, regione per regione, per arrivare alla conclusione che l'indice di affollamento medio della Nazione è di 1,3. Il che vuol dire che su cento vani di abitazione risiedono 130 abitanti. Abbiamo delle regioni fortunate, per esempio la Liguria, dove l'indice di affollamento non raggiunge l'unità; La Spezia 1,1, Genova 0,9, Imperia 0,8, Savona 0,9; mentre vi sono delle regioni a cominciare da Napoli in giù, che lo superano: Latina sta a 1,7, Frosinone 1,5, Caserta 1,8, Benevento 1,6, Napoli 2,2, Avellino 1,7, Salerno 1,8, Aquila 1,3, Teramo 1,5, Foggia 2,6, Bari 2,1, Taranto 2,1, Brindisi 1,8, Legge 1,8, Potenza 2, Matera 2,4. E potrei continuare. Un'altra punta si verifica nella provincia di Caltanissetta, con un indice di 2,2; altre punte ancora si verificano in Sardegna, come a Sassari.

Ecco quindi indicato l'indirizzo della politica dei Lavori pubblici; bisogna fare uno sforzo in materia di edilizia e bisogna concentrare le risorse dello Stato laddove la situazione abitativa del Paese lo richiede. Nel Mezzogiorno, soprattutto. Noi non facciamo questioni di campanile, ma è necessario che ci mettiamo, se non alla pari, almeno sufficientemente vicini alla situazione delle altre regioni del Paese. Bisogna eliminare questa situazione del Mezzogiorno, in cui l'indice di affollamento è il doppio, ed anche oltre, di quello delle altre regioni. Non possiamo naturalmente consentire che si continui in questa maniera.

Il senatore Focaccia, che non vedo presente, mio illustre maestro ed eminente nostro collega, nella 7ª Commissione ha proposto di costituire l'azienda autonoma della casa, in maniera da unificare tutte le iniziative in questo senso: l'I.N.A.-Case, l'I.N.C.I.S., le case per i ferrovieri, per i postelegrafonici, per i doganieri, eccetera. È un'idea che non ha trovato tutti consenzienti, ma alla quale io sono favorevole, perchè attraverso le aziende autonome si riesce a realizzare qualcosa. Occorre però principalmente pensare ai meno abbienti ed ai paesi che ne hanno più bisogno.

Stamane il senatore Cerabona ha avuto la amabilità di commentare benevolmente una frase della mia relazione, dove io domandavo quale grosso peccato avessero commesso quei contadini che vengono qui a Roma e vedono le belle case e fanno il confronto con i loro tuguri. Vi dico che l'episodio è vero. Durante l'Anno santo venne a Roma un contadino della mia terra, che aveva fatto la guerra del 1915-18. Una sera io me lo sono portato a spasso per Via dell'Impero e gli ho fatto vedere l'illuminazione fastosa dei Fori. Ci siamo seduti su uno di quei sedili di pietra, in mezzo al verde. Non c'era il caldo dannato di oggi. Ad un tratto gli ho chiesto: « Cosa ne pensi? ». Egli ha esclamato. « Credo che Cristo lo abbiamo ammazzato soltanto noi ». (*Commenti*). Cioè voleva dire: noi soli stiamo piangendo questo peccato, vivendo, come viviamo, assai precariamente.

Io domando quale peccato abbia commesso questa gente per vivere in campagna, senza acqua, senza luce, senza comodità, al freddo, al caldo, mangiando solo pane e pomodori, quando ci sono.

Il senatore Cerabona ha parlato delle case popolari di Matera. Matera città ha avuto molto dallo Stato, e probabilmente gli effetti si vedranno nell'esecuzione delle leggi già approvate. Esistono già mille e più appartamenti abitati da gente che occupava prima i « Sassi ». Pagano un affitto esoso, dice il senatore Cerabona. Ma due o tremila lire al mese non possono dirsi molte: bisogna far fronte al contributo per l'illuminazione, alle fognature, all'acquedotto, che eroga 250 litri al giorno per famiglia. Tremila lire al mese non sono molte, anche se sono moltissime per contadini che rimangono tanto spesso disoccupati per mesi. Non si può però dire che gli affitti siano esosi. (*Interruzione del senatore Gombi. Commenti*).

Viabilità e nuove costruzioni ferroviarie. Non parlerò della viabilità, perchè ho scritto molto nella relazione sul numero dei chilometri di strade che passano dalla Provincia alla A.N.A.S., dal Comune alla Provincia, eccetera. Mi occuperò delle nuove costruzioni ferroviarie, per dare una mano alle richieste fatte dal senatore Schiavone, dal senatore Crollalanza e da altri colleghi che hanno par-

lato della ferrovia Bari-Altamura-Matera-Metaponto, non per ragioni di campanile, non perchè sul percorso si trova Altamura, in quanto potrei anche chiedere che una linea più diretta escluda Altamura, ma certamente capiterebbe un altro paese del mio Collegio. Si tratta quindi di un tracciato tecnico e non di un tracciato politico. Quella ferrovia accorcerebbe di molto le comunicazioni fra Reggio Calabria e Bologna. Dissi qui in occasione del bilancio dei Trasporti che col percorso attuale Reggio Calabria-Catanzaro Marina-Sibari-Taranto-Bari-Bologna, la lunghezza virtuale è minore di quella tirrenica; e dissi (e il senatore Florena si arrabbiò): perchè non avete utilizzato la linea ionico-adriatica, per costituire il doppio binario, invece della linea tirrenica, per la quale state profondendo molti miliardi e molto tempo, poichè per fare tutte quelle gallerie occorrono parecchi anni? Se facessimo questo tronco di congiunzione tra Metaponto e Bari accorceremmo ancora di più le comunicazioni con Bologna, e dobbiamo facilitare ed accelerare le comunicazioni fra la Sicilia e il Nord.

Ma debbo dire un'altra cosa, senza retorica: c'è una realtà in cammino nella zona di Metaponto; non solo si è trovato il metano (è di questi giorni la notizia), ma ci sono 4 mila case coloniche degli assegnatari dell'Ente riforma, ci sono delle produzioni ortofrutticole pregiate, delle primizie; ci sono legumi ed ortaggi che si producono nei mesi invernali, data la natura del clima, quando in altre zone d'Italia non si produce niente. Bisogna dunque trovare la maniera di avviare questi prodotti verso i mercati del Nord, perchè purtroppo la nostra economia locale non consente di consumare questi prodotti. L'anno scorso, nei mesi di maggio e giugno, si vendevano i pomodori di Metaponto a Berlino a 40 lire il chilo, quando da noi gli stessi pomodori costavano 80 lire, il che vuol dire che il mercato straniero li poteva assorbire. Veramente li avevano mandati sperando di venderli ad 80 lire il chilo, poi si trovarono in concorrenza con i pomodori della Sicilia ed è chiaro quello che accadde. (*Commenti*). Amici miei, la zona di Metaponto, dove regnava sovrana la malaria, oggi è una zona in cammino. Anche per la presenza del metano dobbiamo fare qualcosa. Quindi ho chiesto nella mia relazione che il Ministro ci dica se si vuol fare questa ferrovia e quando. Non è necessario che ci diciate che la fate domattina. Ci vorranno 25-30 miliardi, quello che sarà necessario, perchè i progetti sono vecchi e debgono essere aggiornati quanto ai prezzi. Ci si dirà: occorrono 8-10 anni, e noi lo diremo alle popolazioni che ce lo domandano, soprattutto perchè io, onorevole Togni, a Matera, non so perchè, mi feci ad un certo momento la fama di essere il nemico n. 1 quando dissi: questa ferrovia non l'avrete mai. Non era questo un mio desiderio, ma una mia convinzione, formatasi dopo aver accertato l'opinione dominante qui in Senato. Poi venne il Sottosegretario Focaccia a Matera ad inaugurare le nuove automotrici delle ferrovie calabro-lucane e disse le stesse cose, sicchè divenne lui il nemico n. 1 ed io diventai il nemico n. 2. (*Ilarità*). Non vorrei ora ritornare ad essere il nemico n. 1, disilludendo il collega Cerabona, al quale debbo dire che il porto di Metaponto io non lo vedo, soprattutto per i bassi fondali, soprattutto perchè abbiamo un porto a 30 chilometri di distanza, quello di Taranto, al quale faremmo un brutto dispetto se gli andassimo a costruire a breve distanza un altro porticciuolo, che costerebbe molti soldi e non servirebbe a niente, dato il tipo di spiaggia, piatta e senza insenature.

Una parola per l'onorevole Zelioli, che mi ha fatto la cortesia di assistere al mio intervento. Onorevole Zelioli, io sono perfettamente d'accordo con lei che bisogna finalmente arrivare alla costruzione del porto fluviale di Cremona e che da Cremona bisogna andarsene fino a Milano e al Lago Maggiore, sicchè le comunicazioni idroviarie tra la Svizzera e il Mare Adriatico diventino, non domattina, ma tra 5-6-7 anni, una realtà. Vi accontentate come tempo di manovra?

Una voce dalla sinistra. Più celere!

GENCO, *relatore*. Acque pubbliche. Amici miei, avete parlato dei guai del Po. Ne ha parlato il senatore Merlin, il quale è l'autore del piano che va sotto il suo nome. Occorrono centinaia di miliardi, forse più di mille miliardi per fare un piano completo, un piano di opere idrauliche e un piano di

sistemazione idraulico-forestale, perchè quello che interessa principalmente è fermare le acque a monte. Però debbo dirvi che i mali del Po sono molto antichi, risalgono all'epoca romana, certamente all'epoca della Repubblica Veneta, che fece imponenti opere nel XVI secolo e costruì uno dei canali di sbocco verso il mare. Solo che il Po ha un brutto vizio: man mano che le torbide scendono verso il mare, a causa della pendenza, si depositano, ed il letto si alza sempre di più; lentamente, ma si alza, per cui ad un certo momento, per difendere le campagne circostanti, bisogna alzare gli argini e si fa a chi arriva prima tra gli argini e il letto. Perciò continuano a verificarsi alluvioni come quelle del Polesine: bisogna fare quello che è possibile, ma bisogna soprattutto sistemare a monte.

E parliamo un po' anche dei torrenti della Calabria, perchè in Puglia di fiumi capricciosi ce n'è uno solo, l'Ofanto, che ogni 2 o 3 anni invade la strada statale Barletta-Foggia, e allora stiamo più di 15 giorni senza comunicazioni; danneggia qualche centinaio di ettari di vigneto e non se ne parla più. Non è un fiume eccessivamente dannoso. Invece parliamo dei torrenti della Calabria. Se andaste lungo la costa ionica, vedreste torrenti con letti di quattro o cinque chilometri. Ce n'è uno che ha un nome che è tutto un programma, il torrente Satanasso, con quattro chilometri di letto, in cui sono depositati migliaia, per non dire milioni, di metri cubi di materiale, che sono la prova dello sfaldamento, dello spappolamento della montagna e delle colline della Calabria; fenomeno comune anche ai colli ed ai monti della Basilicata, che furono disboscati per colpa del regime monarchico nel secolo scorso. Ecco perchè, caro D'Albora, non sono monarchico: furono disboscati inconsciamente, perchè i governi monarchici scaricarono in Basilicata una caterva di agenti delle imposte e si dovettero tagliare i boschi per pagare le imposte, di molto superiori alle possibilità di quelle zone.

Signori, mi avvio rapidamente alla fine. Ho ascoltato l'intervento del senatore Cemmi. Onorevole Ministro, le debbo dire che mi sono convinto che Cemmi ha ragione, perchè i bacini montani si delimitano per linee di displuvio e non per piani orizzontali, e delimitandoli per linee di displuvio, cioè mediante linee topografiche, che si possono rintracciare facilmente sulle carte, si può delimitare il bacino; cosicchè non si verificherebbe più il caso di Comuni montani che hanno subìto danni notevoli per impianti idroelettrici, che non possono derivare acque per uso irriguo, industriale o alimentare e che subiscono un ulteriore danno, non ricevendo nessuna di quelle indennità che il Parlamento ha stabilito con apposita legge.

Impianti elettrici. Ringrazio il collega Caruso che ha voluto richiamare una mia tabella. L'ho pubblicata, perchè le statistiche sono le più istruttive. Anche se questa è materia propria di altro Dicastero, vi leggerò solo qualche cifra delle tariffe elettriche: Torino 38,90 per Kwh; Novara 45,50; Cuneo 38,90; Alessandria 45,40; Savona 45,40; Genova 41,30; La Spezia 44,20. Adesso le dolenti note: Foggia 54,20; Bari 54,20; Taranto 54,20; Potenza 54,20; Cosenza 45,80; Catanzaro 54,20, Palermo 58,48; Messina 52,30.

Ma c'è un'altra tabella che va esaminata: quella in cui ho determinato con un faticosissimo lavoro di tavolino il consumo di energia elettrica *pro capite* per illuminazione, per applicazioni elettrodomestiche, ed infine il consumo totale. Consumo per illuminazione: Piemonte, consumo per abitante 590 Kwh; Puglie 32; Basilicata 23; Calabria 24; Sicilia 41; Sardegna 36. Per applicazioni elettrodomestiche: Piemonte 700, Valle d'Aosta 303, Liguria 192, Campania 104, Abruzzo-Molise 41, puglie, 60 Basilicata 38, Calabria 47, Sicilia 49. Consumo complessivo per tutti gli usi — signori, qui la sproporzione è veramente scandalosa — Piemonte 1.440, Basilicata 73, Valle d'Aosta 5.100, Puglie 165; Sicilia 152; Sardegna 328.

Come vedete, non dico che i consumi siano inversamente proporzionali ai prezzi, ma certamente là dove il prezzo è elevato il consumo diminuisce; e siccome in questi giorni leggo dai giornali che si parla di ritocchi di tariffe, ossia di aumenti, a me non interessa se le ritoccate o no, ma non toccate le nostre tariffe, altrimenti succede il quarantotto, perchè già paghiamo abbastanza; se si considera poi che ai prezzi indicati bisogna togliere le 12-13 lire per imposta comunale di consumo

e altre tasse, allora la sproporzione è ancora più grave. Il confronto dimostra l'ingiustizia del trattamento fatto a noi.

L'azienda della strada. Non c'è bisogno che ne parli; bisogna dire però che non è il caso di continuare a dire che in Italia abbiamo una rete stradale insufficiente. È uno *slogan* e noi italiani ogni tanto ne tiriamo fuori uno. Noi abbiamo una bella rete stradale e gli stranieri ce la invidiano; noi abbiamo una rete, per camminare sulla quale è necessaria la prudenza. Ecco perchè è intervenuto bene a proposito il nuovo Codice della strada, chiamato Codice Togni.

Al ministro Togni debbo dire che in Commissione ho presentato un ordine del giorno, con cui proponevo che nei primi sei mesi di applicazione del Codice si prevenisse, non si reprimesse. L'altro giorno è venuto a casa mia il Maggiore comandante della polizia stradale di Bari che mi diceva, con una certa aria allegra, che aveva fatto pagare a un povero diavolo di Gravina 66 mila lire di multa. Ora vorrei dirle, siccome lei ha accolto in Commissione il mio ordine del giorno, secondo cui, d'accordo con il Ministro dell'interno, debbono essere date disposizioni perchè le pene in questi primi sei mesi siano temperate, di dare e far eseguire tali ordini anche perchè vi sono incertezze di interpretazione. Il senatore Lepore ed io, quando ci rechiamo a casa (abitiamo nello stesso fabbricato) abbiamo sempre a che fare con una certa colonnina, e non sappiamo se si debba passare alla sua destra o alla sua sinistra. Il quesito è stato in questi giorni posto sul « Tempo »: speriamo che il Ministro dia una risposta precisa.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Il Codice stabilisce che si passi a sinistra, salvo segnalazione in contrario. Ora, nella fase interpretativa immediata, vi è stata qualche sfasatura: « in contrario » vuol significare casi eccezionali nei quali è più conveniente che si passi sulla destra. Ma si tratta di un'eccezione, non della regola. In certi Comuni l'eccezione è stata interpretata come regola. A Roma, per esempio, si sono sbrigati segnando grandi cerchi con frecce nella maggioranza dei casi. Ma vedrete che fra pochi giorni le frecce ed i cerchi spariranno, perchè bisogna passare sulla sinistra e non sulla destra della colonnina, salvo in quei pochi casi dove il diverso sistema sarà segnalato anche con appositi cartelli.

G E N C O , *relatore.* Onorevoli colleghi, volgo rapidamente al termine del mio intervento. Sono state presentate varie richieste relativamente alla nostra rete stradale, che si dichiara insufficiente; si chiedono autostrade. Onorevole Barbaro, sono favorevolissimo a quella da lei richiesta, tanto più che il Ministro ha assunto l'impegno che l'« Autostrada del sole » sarà prolungata fino a Reggio, facendo parte dei grandi itinerari internazionali in sede italiana. (*Interruzione del senatore Barbaro; replica dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici*).

Vari altri colleghi hanno chiesto che si costruiscano dei trafori alpini. Amici miei, opere di questo genere costano un miliardo al chilometro, e bisogna aver pazienza. E poi, non è vero che l'attuale rete stradale sia tanto insufficiente. È, come dicevo, uno *slogan* che io non considero fondato.

Nè posso condividere le preoccupazioni del senatore Bardellini, circa le limitazioni di portata degli autocarri. Guardate che i pesanti autotreni sovraccarichi rappresentano uno dei pericoli più gravi del traffico. Se il senatore Bardellini si fosse trovato come me sul luogo dove, dieci minuti prima, il rimorchio di un autotreno carico di tufi, staccatosi dalla motrice, si era accavallato col suo pesantissimo carico su di un muro, abbattendo 4 o 5 grossi alberi (miracolosamente su quella strada tanto frequentata non transitavano in quel momento nè pedoni nè altri veicoli), forse ragionerebbe in modo diverso.

L'incolumità della vita umana non deve essere messa a repentaglio per l'interesse di pochi, perchè la vita è un bene che Dio ci ha dato e che nessun uomo, nemmeno gli automobilisti, possono togliere. La verità è, onorevole Ministro, che, all'indomani del 1° luglio, il traffico si è enormemente ammorbidito (mi piace il vocabolo, che trovo abbastanza rappresentativo del fenomeno che si è verificato). Anche in Roma i veicoli lanciati a 70-80 chilometri all'ora ora marciano

a 50. Bisogna però fare in maniera che vi sia una maggiore vigilanza della polizia, specialmente per quanto riguarda il rispetto del limite di velocità stabilito per gli autocarri. Un'opera di prevenzione è necessaria anche e particolarmente per i motociclisti. Per quanto riguarda i giorni festivi, che noi cristiani vogliamo dedicati soprattutto al riposo, non sarebbe male se si vietasse il traffico pesante, giacchè la maggior parte delle disgrazie è dovuta proprio agli autoveicoli pesanti, i cui conducenti sono sottoposti a un lavoro di guida snervante: come volete che sia riposato e pronto un autista che, dovendo portare un autocarro da Milano a Bari se non a Reggio, si limita a riposare nella stessa cabina? Non possono detti conducenti, con il loro attuale ritmo di lavoro, che essere stanchissimi e sonnolenti, specialmente nelle stagioni calde, con grave pericolo delle automobili, dei pedoni, dei ciclisti.

Ho salutato, nella mia relazione, il personale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, ma intendo accomunare in questo mio saluto, oltre a tutto il personale, dal Ministro all'ultimo dei cantonieri, anche tutti coloro che in qualunque modo operano in questo settore. Pensate quanta gente del nostro Paese è impiegata in questa immane attività, quanti muratori, manovali, falegnami, idraulici, carpentieri. Ogni tanto si legge sui giornali che un operaio, cadendo da un'impalcatura, ha perso la vita. Ma il mondo deve camminare, anche a costo di qualche famiglia distrutta. Il nostro pensiero va quindi anche a questi caduti sul campo del lavoro.

Quando l'altro giorno il Ministro stava inaugurando con il Presidente della Repubblica il tratto di autostrada Bologna-Milano, io pensavo ad un'altra inaugurazione, compiuta tre anni fa, di una variante alla statale 96, Altamura-Bari, fatta fare da me a mezzo del ministro Aldisio. Io passai per quel tratto di strada quindici giorni prima dell'inaugurazione (quella strada elimina cinque grossi centri abitati, sei passaggi a livello e serve due Provincie, quella di Matera e quella di Potenza) ed ebbi modo di vedere, in una temperatura più torrida di questa di oggi, gli operai lavorare a torso nudo, con delle sostanze sporche e antigieniche come le emulsioni bituminose. Quando l'altro giorno leggevo che il Presidente della Repubblica aveva inaugurato quella strada bella, ampia, lucida, asfaltata, un capolavoro dell'ingegneria (noi stiamo dotando l'Italia veramente di opere monumentali), pensavo alla dura fatica di tutti quelli che vi hanno lavorato e mi domandavo se qualcuno non ci avesse lasciato la vita.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Quattordici operai hanno perduto la vita, ed io li ho ricordati nel mio discorso.

G E N C O , *relatore.* Quanta fatica, quanti sacrifici! Il mio ed il vostro saluto vada quindi a tutti coloro che operano in questa immensa attività costruttrice. Apparirebbe una retorica vana se dicessi che l'Italia è un grande cantiere; ma lasciate che io, ingegnere, dica con legittimo orgoglio come alla tecnica sia affidato l'avvenire della società, cioè l'avvenire della Patria. Non lasciamoci però suggestionare dalle parole. Se è stato detto che questa è l'epoca della *tecnocrazia*. lasciate che io vi dica che questa è, nella storia dell'umanità, l'epoca dell'uomo, l'epoca in cui si misura l'uomo, che si è posto problemi tanto più grandi di lui, mai immaginati o risolti prima d'ora e che ha posto mano ad opere veramente degne di essere chiamate monumentali. Scorgiamo in esse lo spirito e l'intelligenza creatrice dell'uomo, che è il riflesso della luce di Dio, dell'uomo con i suoi dolori e con le sue gioie, ma soprattutto con la sua umanità, che è libertà, amore e, per ciò stesso, giustizia. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito di questa discussione alla prossima seduta.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

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

« Norme sull'approvazione di progetti per la costruzione di opere igieniche » (668), di iniziativa dei deputati Lucifredi ed altri;

« Modifiche alle norme sull'avanzamento degli impiegati delle carriere direttive della Amministrazione dello Stato » (669).

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge e suo deferimento alla deliberazione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa:

dei senatori Tartufoli, Angelilli, Molinari, Militerni, Battista, Zannini, Menghi, Moneti, Piasenti, Conti, Zotta, Baldini, Carelli, Ferrari e Desana:

« Norme in materia di agevolazioni temporanee per lo spirito e acquavite di vino » (670).

Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

Comunico altresì che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il suddetto disegno di legge alla deliberazione della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro).

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):

« Modifiche alle norme sull'avanzamento degli impiegati delle carriere direttive dell'Amministrazione dello Stato » (669), previo parere della 5ª Commissione;

della 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Norme sull'approvazione dei progetti per la costruzione di opere igieniche » (668), d'iniziativa dei deputati Lucifredi ed altri, previo parere della 7ª Commissione.

Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta pomeridiana di oggi, la 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) ha esaminato ed approvato il seguente disegno di legge:

« Ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore » (453).

Annunzio di mozione

P R E S I D E N T E . Si dia lettura della mozione pervenuta alla Presidenza.

R U S S O , *Segretario*:

Il Senato,

considerato:

che sono stati già assegnati ai produttori di energia elettrica, per gli anni dal 1953 al 1958, circa 155 miliardi di contributi integrativi per l'energia prodotta con impianti di nuova costruzione;

che la concessione di detti contributi avrebbe dovuto essere subordinata, a norma del provvedimento C.I.P. n. 348, cap. VIII, alla osservanza del blocco dei prezzi di vendita dell'energia stessa, osservanza sulla quale non fu mai eseguita alcuna verifica;

che per gli anni 1958 e 1959 viene prospettato un *deficit* del bilancio della Cassa conguaglio, di circa 14 miliardi complessivamente, per potere erogare altri 35 miliardi circa di contributi per l'anno 1959;

che dal 1957 è in corso, a cura della Segreteria del C.I.P., una approfondita indagine tariffaria sulle aziende elettrocommerciali i cui risultati più importanti non sono stati ancora resi di pubblica ragione, mentre dai primi dati statistici diramati sulla indagine

stessa risulta che il ricavo medio delle vendite del 1956 è circa 50 volte maggiore di quello del 1942;

che dalla istituzione della Cassa conguaglio, nel gennaio del 1953, a tutto il 1958 le utenze sopra 30 Kw sono state già sottoposte ad un gravame complessivo di sovrapprezzi per la energia nuova di 120 miliardi ed altri 17 miliardi sono previsti allo stesso titolo per il 1959,

impegna il Governo a:

dare completa conoscenza dei risultati della indagine tariffaria promossa dal C.I.P. e di astenersi nel frattempo dall'emanare provvedimenti, anche provvisori, comunque inerenti ai costi dell'energia elettrica;

verificare che l'energia sulla quale sono stati concessi — e si progetterà di concedere — i contributi integrativi della Cassa conguaglio, sia stata venduta a prezzi bloccati a norma di legge e rivedere, come eventuale conseguenza, l'importo del *deficit* della Cassa conguaglio;

ripartire l'onere conseguente all'eventuale residuo *deficit* della Cassa conguaglio, dopo la verifica di cui sopra, su tutta la gamma delle utenze, in quanto tutti usufruiscono della nuova energia;

procedere alla emanazione di nuove disposizioni che, sulla base dei dati risultanti dalla indagine elettrotariffaria e dalla verifica sulla osservanza del blocco dei prezzi, e abolendo la Cassa conguaglio, normalizzino definitivamente i nuovi livelli tariffari in relazione agli effettivi costi della energia elettrica, con particolare riferimento alla qualità dell'energia utilizzata e alle esigenze — proiettate nella economia del M.E.C. — dei cicli produttivi dei vari settori industriali (17).

TARTUFOLI, DESANA, PELIZZO, GRANZOTTO BASSO, PAJETTA, RAGNO, PIGNATELLI, GENCO, FERRARI, LEPORE, TESSITORI, CARELLI, MERLONI, MONALDI, BARBARO, CROLLALANZA, DE BOSIO, ANGELINI Nicola, MENGHI, CINGOLANI, BUIZZA, MOLINARI, ROMANO Domenico, ZANNINI, ANGELILLI, CONTI

Annunzio di interpellanza

P R E S I D E N T E . Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

R U S S O , *Segretario*:

Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'interno e degli affari esteri, per conoscere il pensiero del Governo in merito all'espatrio di bambini poveri italiani, organizzato in Italia da stranieri con l'esca di compensi pecuniari alle rispettive famiglie in miseria;

per conoscere altresì se il Governo ritenga che tali attività siano conformi allo ordinamento giuridico italiano, e compatibili con la difesa della famiglia e dell'infanzia, e con la stessa dignità nazionale.

Per sapere ancora:

a) come il Governo spiega il fatto che le autorità di Polizia abbiano concesso, senza nulla obiettare o sospettare, passaporti certo stranissimi a minori in miseria, affidati a stranieri sconosciuti;

b) quanti di questi espatri si siano già verificati;

c) dove e presso chi i minori italiani espatriati si trovino e quale sia oggi la loro condizione giuridica;

d) che cosa il Governo intenda fare per seguirne la vita e per proteggerli;

e) come il Governo intenda dare attuazione all'articolo 31 della Costituzione che garantisce la protezione della Repubblica e l'assistenza alle famiglie numerose, alla gioventù e all'infanzia (176).

GIANQUINTO, PESSI, DE LUCA Luca, GRAMEGNA, RUGGERI, SPEZZANO

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

R U S S O , *Segretario*:

Al Ministro del tesoro, per conoscere la destinazione dei fondi previsti dal capitolo 155

dello stato di previsione per l'esercizio finanziario 1958-59, relativi a spese per la diffusione di notizie da e per l'estero (531).

DE LUCA Luca, MARIOTTI, VALENZI, IORIO

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Al Ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga opportuno, di fronte al ripetersi di gravi inconvenienti dovuti alla scarsità di funzionari addetti che, pure nell'opera infaticabile da essi sostenuta, non riescono, spesso, per la mole di lavoro, a smaltire con sollecitudine tutte le pratiche incombenti all'ufficio, di provvedere a potenziare decisamente la Sezione della motorizzazione civile di Verona la cui provincia, che si trova al sesto posto nella graduatoria degli autoveicoli, merita senz'altro un servizio più efficiente e puntuale.

L'interrogante invita il Ministro a studiare la possibilità di ricostituire a Verona il Compartimento della motorizzazione civile (1024).

DI PRISCO

Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dell'interno, per conoscere quali siano i motivi che determinano ogni anno, sul finire dell'esercizio finanziario, la sospensione dell'assistenza sanitaria, materiale e sociale che l'Opera nazionale per gli Invalidi di guerra presta agli invalidi in servizio.

L'interrogante chiede se non sia opportuno, accogliendo le istanze presentate sia dalla Unione nazionale mutilati per servizio, quanto dall'Opera nazionale invalidi di guerra, per affidare l'assistenza degli invalidi di servizio alla stessa Opera nazionale invalidi di guerra ed eliminare così il grave inconveniente della sospensione dell'assistenza ad una categoria benemerita di cittadini (1025).

ROASIO

Al Ministro dell'interno, con riferimento all'episodio verificatosi nell'Amministrazione comunale di Savona, a parte la responsabilità del ragioniere capo Leandro Ghelardi, che si è appropriato, con azioni successive, di una somma che, almeno secondo le informazioni stampa, raggiunge l'entità dell'intero bilancio comunale, per cui è in corso procedimento giudiziario, domanda come possa essere sfuggito alla vigilanza ed al controllo amministrativo oltrechè la materialità del fatto, la situazione personale del funzionario responsabile, da tempo inseguito da protesti cambiari e da assegni per somme ingenti.

Domanda i motivi dell'inazione attuale e passata nei confronti dell'evidente carente autorità tutoria locale, che ha sanzionato attivamente e passivamente gli atti della amministrazione attraverso cui si è articolata l'operazione che non ha precedenti almeno come entità relativa.

Domanda quali provvedimenti intenda prendere per evitare che « l'autonomia » degli enti locali possa permettere arbitri incontrollati, incontrollabili o tollerati con la rinuncia ad una efficace vigilanza di legittimità e di merito.

Se non ritenga, secondo i voti programmatici del Governo, ma con valutazione di assoluta urgenza, l'approvazione di una nuova regolamentazione legislativa dei Comuni e delle Provincie necessaria essendo superata la vecchia « legge », vero mosaico di norme eterogenee.

Quali provvedimenti intenda prendere per evitare che troppo tardi vengano alla luce episodi analoghi che gettano discredito nelle Istituzioni (*già interp.* n. 44) (1026).

NENCIONI

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e del commercio con l'estero, per conoscere se, di fronte all'abnorme situazione relativa al prezzo del burro, che in pochi giorni è arrivato a lire 1.700 il chilogrammo, con un aumento in sette mesi di circa lire 1.000 il chilogrammo, vi siano delle ragioni che abbiano determinato la carenza di provvedimenti, atti a contenere il prezzo del prodotto stesso.

Quali provvedimenti intenda prendere il Ministro del commercio con l'estero, affin-

chè il rimedio della revoca di importazione di burro venga ad interferire positivamente la linea ascendente del prezzo.

Quali provvedimenti intenda prendere il Governo per risolvere l'eccezionale situazione che, mentre da un lato crea immeritati guadagni, dall'altro porta, nel quadro della congiuntura economica, un disagio non indifferente e crea le premesse per non leciti guadagni quando, sotto la spinta degli avvenimenti, dovrà essere necessariamente concessa l'importazione fuori contingente (*già interp.* n. 59) (1027).

NENCIONI, FRANZA

Al Ministro del tesoro, per conoscere se corrisponda a verità che il signor Bruno Castellarin, titolare dell'omonima azienda industriale e commerciale avente per oggetto la fabbrica e lo smercio di oro lavorato, già in stato pre-fallimentare, trovò la maniera di scontare presso varie banche, ed in special modo presso l'I.C.C.R.I., malgrado precedenti protesti e senza garanzie, effetti cambiari, evidentemente di favore, per circa un miliardo.

Per conoscere altresì quale sia l'attuale effettiva esposizione dell'I.C.C.R.I. e dei vari istituti bancari nei confronti della fallita ditta Bruno Castellarin.

Per conoscere inoltre quali provvedimenti intenda prendere per la tutela del pubblico credito da una patologica attività creditizia (*già interp.* n. 65) (1028).

NENCIONI, FRANZA

Al Ministro del commercio con l'estero, di fronte alla precaria situazione dei grassi, dell'olio e del burro in particolare; di fronte alle assicurazioni date in sede di discussione del bilancio del commercio con l'estero da parte del Ministro in merito alla normalizzazione della situazione in ordine alle obbligazioni nascenti dal decreto ministeriale 21 marzo 1958; di fronte alla carenza di ogni provvedimento, a prescindere da concessione di licenze in riporto di contingenti, in violazione:

a) del decreto ministeriale 21 marzo 1958;

b) delle circolari ministeriali Mincomes relative alla limitazione soggettiva degli aventi diritto al riporto;

c) dell'interesse economico dello Stato; interpellano il Ministro per chiedere:

1) quali provvedimenti abbia preso per evitare un ulteriore aumento del mercato dei grassi;

2) con quali criteri abbia creduto di venir meno all'autorizzazione delle importazioni « a dogana » del burro per normalizzare il mercato;

3) con quale criterio abbia concesso licenze alle A.C.L.I. di Bologna, ai Supermercati di Milano e di Roma, alla Federconsorzi, ai biscottieri e ai gelatieri;

4) se sia a conoscenza dell'utilizzazione da parte delle A.C.L.I. di Bologna della licenza di importazione;

5) se sia a conoscenza dell'utilizzazione delle licenze concesse alla Federconsorzi ed ai Supermercati;

6) con quale criterio ha invece escluso ditte tradizionalmente importatrici di burro che avevano dimostrato al Ministero giacenze in dogana di burro, importato in previsione dell'ossequio da parte delle autorità del decreto ministeriale 21 marzo 1958 (*già interp.* n. 86) (1029).

NENCIONI, MOLTISANTI, FRANZA

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa, in relazione all'interrogazione riflettente la grave disfunzione delle strutture di assistenza alla navigazione aerea sul territorio nazionale, presentata dall'interpellante nel mese di novembre dello scorso 1958 e tuttora senza alcuna risposta;

data la precaria condizione in cui sarebbe costretto a svolgersi il sistema italiano di navigazione aerea, almeno a detta unanime della stampa d'informazione non solo nazionale;

data la minaccia di sciopero dei piloti internazionali, che si asterrebbero dall'uso dell'aeroporto di Ciampino a Roma per la du-

rata delle Olimpiadi del 1960, se tempestivamente non si provvederà ad una maggiore sicurezza di volo agli stessi, aggiornando i servizi e potenziando le attrezzature,

si interpella il Governo per conoscere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere onde ovviare definitivamente ai troppo gravi e pericolosi inconvenienti denunciati e con quali mezzi intenda sventare la minaccia di sciopero che apporterebbe enormi ed irreparabili danni all'intiera organizzazione olimpionica;

per conoscere inoltre se tale situazione fu oggetto del recente incontro fra il senatore Caron ed il capitano Jackson (come riferisce anche il giornale tedesco Der Spiegel nel numero del 28 gennaio 1959) capo della federazione internazionale dei piloti (IFALPA) e quali provvedimenti siano stati presi — in concreto — per normalizzare la navigazione aerea garantendo la massima sicurezza nei voli e tutelando nel contempo il buon nome dell'Italia all'estero (*già interp.* n. 123) (1030).

NENCIONI, FRANZA, TURCHI, FERRETTI

Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dell'interno, per conoscere se abbia preso visione di quanto si afferma su « L'Unità » del 14 maggio 1959 a proposito del finanziamento della stampa, e relativamente al fatto che il quotidiano del P.C.I. sarebbe mantenuto « dal contributo volontario dei lettori e dei sostenitori » e se non ritenga necessario portare a conoscenza del Parlamento e del Paese le notizie in suo possesso circa il finanziamento dello stabilimento tipografico, del valore di alcune centinaia di milioni, costruito in Roma dal P.C.I., comunicando al tempo stesso quanto risulta agli organi di sicurezza circa le operazioni finanziarie ed il sovvenzionamento del comunismo italiano, anche a mezzo di contrabbando valutario, da parte di organismi internazionali controllati dai sovietici, così come è stato più di una volta accennato nelle rivelazioni di ex dirigenti del P.C.I. (*già interp.* n. 151) (1031).

NENCIONI, FRANZA

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere come si concili l'espressa volontà di risolvere l'annoso problema del servizio dei protesti cambiari, di fronte alla carenza legislativa, che impone uno stato di disagio nell'assolvere da parte dei notai il servizio stesso. Volontà di cui si era fatto preciso interprete lo stesso Ministro di grazia e giustizia in carica nel suo discorso all'VIII Congresso nazionale del notariato in Cagliari il 23 maggio 1959. Ed in special modo l'affermazione che gli organi ministeriali hanno dovuto in qualche caso appellarsi al rispetto delle norme sempre e solo in seguito ad iniziative dei competenti archivi notarili con la segnalazione, recentemente inviata da parte della Direzione generale degli affari civili e delle libere professioni alla Procura della Repubblica di Milano, per invocare sanzioni a carico di notai del solo collegio di Milano, ritenendosi eccessivo il numero dei protesti dagli stessi eseguiti, numero che è in funzione unicamente della progressiva vertiginosa inflazione cambiaria, col conseguente vertiginoso aumento dei protesti ed il numero limitato dei pubblici ufficiali che tale delicata funzione esercitano.

Come si concili la soluzione legislativa del problema relativo agli ufficiali giudiziari cui è stata concessa la facoltà di servirsi di aiutanti con la carenza legislativa relativa alla categoria dei notai, sebbene il loro Consiglio nazionale e tutti gli organi di categoria da anni richiedessero la consacrazione legislativa di una norma caduta in desuetudine.

Come possa essere lasciato senza risposta concreta l'ordine del giorno del Consiglio nazionale del notariato che portava a conoscenza ancora una volta alle autorità il problema, affermando:

« L'eccezionale sviluppo quantitativo, che, nella moderna economia, è venuto assumendo il fenomeno della circolazione dei titoli di credito, ha reso inadeguato l'attuale sistema legislativo. Donde consegue che l'irrigidimento dei pubblici ufficiali nell'osservanza di norme cadute in desuetudine produrrebbe, come conseguenza inevitabile, la paralisi del servizio stesso. Tale situazione, infatti, è stata obiettivamente riconosciuta nel 1954,

allorchè la prima circolare sul servizio dei protesti fu revocata per decisione dell'onorevole Ministro Guardasigilli del tempo, al quale anche l'Associazione bancaria ed il Ministro del tesoro prospettarono i gravi riflessi di quella iniziativa ».

Per quale ragione il Ministero, e per esso la Direzione generale degli affari civili e delle libere professioni, in persona del direttore generale dottor Michele Buscaino, rompendo uno stato di trentennale quiescenza da parte del Ministero, anzichè provvedere con la presentazione di un disegno di legge di iniziativa governativa per risolvere l'annosa questione, svolse azione contro la categoria dei notai, intesa alla rigida osservanza di una norma quasi centenaria, che non potrebbe che portare alla rinuncia da parte dei notai al servizio del quale sono legalmente richiesti e che farebbe sì che i notai dovessero venir meno ad un loro preciso dovere, cui non possono sottrarsi per la loro funzione certificativa.

Per quale ragione il direttore generale dottor Michele Buscaino che si era fatto premura di chiedere costantemente per Milano, Roma e Napoli i dati statistici relativi al numero dei protesti elevati, ha ritenuto opportuno procedere unicamente contro i notai di Milano, quando i dati statistici indicano che le punte più elevate del numero dei protesti sono state registrate nelle città di Roma e di Napoli.

Per quale ragione si è violato il principio, nella interpretazione letterale di una norma desueta, che la legge è uguale per tutti, non pensando che un'azione discriminatoria, oltre che cozzare contro princìpi di etica, porterebbe a segnalare, nella stessa forma e per le stesse sanzioni proposte per Milano alle Procure della Repubblica di Roma, di Napoli, di Palermo e dei capoluoghi più importanti, i pubblici ufficiali delle categorie abilitate all'accertamento del mancato pagamento di assegni e cambiali, che sono nelle identiche condizioni dei notai milanesi, cioè ad estendere l'azione sanzionatoria a tutti coloro che tale servizio per la loro funzione non possono esimersi dal prestare.

Per quale ragione si è voluto, da parte di un direttore generale, in contrasto con le affermazioni del Ministro, sollevare una grave situazione che potrebbe necessariamente portare ad un disservizio economico, cui sono legate tutte le banche italiane per la volontaria rinuncia al servizio da parte di tutta la categoria notarile, come già accadde precedentemente.

Per quale ragione, invece di procedere alla regolamentazione della fattispecie, cioè allo adeguamento delle vecchie norme alle moderne esigenze di un servizio vitale per la economia nazionale, associando in necessaria e cordiale collaborazione con tutte le banche, prime interessate in materia, le due categorie abilitate alla elevazione dei protesti cambiari, si è voluto inasprire una situazione, usando per di più un metodo discriminatorio che non può naturalmente non sfociare in un caso generale, sia per ragioni di giustizia sia perchè i privati e le banche hanno il diritto di richiedere liberamente il pubblico ufficiale che più ritengono idoneo in armonia con i loro interessi.

Per quale ragione si è parlato, da parte del Ministro, di iniziative dei competenti archivi notarili nell'azione tendente al rispetto delle norme vigenti, quando gli archivi notarili distrettuali non sono altro che uffici periferici, articolati nell'ufficio terzo della Direzione generale degli affari civili e delle libere professioni e che comunque nella specie, dal 1956, la Direzione generale stessa richiede agli archivi superiori delle principali città (prot. n. 237 e 247/10) gli elenchi di notai che superavano i 6.000 protesti annui e successivamente coloro che superavano i 1.500 protesti per ogni quadrimestre con l'indicazione del numero dei protesti elevati alle scadenze consuetudinali, sottoponendo a snervante lavoro gli archivi distrettuali. I dati sollecitati hanno formato oggetto poi di segnalazione alla Procura della Repubblica di Milano, come fatto oggetto di contestazione in violazione di norma.

Ciò premesso, gli interpellanti chiedono quali provvedimenti immediati voglia prendere il Governo per evitare una frattura nel normale corso dell'economia italiana (*già interp.* n. 159) (1032).

NENCIONI, FRANZA

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa, per conoscere — con riferimento al ritardo con cui si trascinano i lavori di ammodernamento dell'aeroporto Forlanini in Milano e di costruzione della pista e delle necessarie infrastrutture, che secondo reiterate affermazioni del senatore Caron avrebbero dovuto avere termine con la fine del 1959 — se corrisponda a verità il proposito di costruire altra pista nell'aeroporto della Malpensa per accogliere il traffico nazionale ed europeo.

Di fronte all'evidente disagio degli interessi della città di Milano e dell'intera Lombardia per l'aeroporto della Malpensa, inaccessibile per le distanze a medio raggio ed alla carenza di zelo e di cura con cui vengono condotti i lavori per l'aeroporto Forlanini, che solleverebbe Milano dalla mortificazione di dover subire il lontano e scomodo aeroporto cosiddetto intercontinentale, chiede quali provvedimenti intenda prendere il Governo per risolvere l'ormai decennale problema insoluto ed inasprito del sistema aeroportuale della città di Milano (*già interp.* n. 161) (1033).

NENCIONI

Al Ministro della difesa, con riferimento all'interrogazione presentata nel dicembre 1958 e all'interpellanza presentata nel febbraio 1959 ed in relazione al grave incidente avvenuto il 26 giugno 1959 presso l'aeroporto della Malpensa nel quale il noto quadrimotore della T.W.A., lasciato partire mentre infuriava un violentissimo temporale, si è schiantato al suolo provocando la morte di circa 70 persone, con grave pericolo per l'incolumità della popolazione della zona, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per garantire una maggiore sicurezza di volo, potenziando le attrezzature e l'efficienza del servizio assistenza alla navigazione aerea sul territorio nazionale (*già interp.* n. 167) (1034).

NENCIONI

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per cui il Convitto nazionale « Longone », nel quale sono state educate le più nobili figure della storia milanese, non sia ancora risorto come tale, dopo le ormai lontane vicende dell'ultima guerra; per quali motivi la sede del « Longone » è ancora occupata dagli uffici della Questura di Milano.

Essendo di interesse nazionale che la gloriosa istituzione risorga al più presto, rientrando nella sua vecchia dimora o in nuova e più adatta sede, l'interpellante chiede quali provvedimenti intenda prendere affinchè sia restituito alla città di Milano il suo tradizionale Collegio-convitto nazionale (*già interp.* n. 169) (1035).

NENCIONI

Al Ministro dei trasporti, per sapere se la situazione di anormalità nel campo delle spedizioni di giornali e riviste, giustificata in funzione della mole enorme di spedizioni che vengono giornalmente effettuate, specie da Milano, dove si arriva ad accettare in un giorno da 28 a 37 mila pacchi, sia conosciuta dal Ministero competente e quali provvedimenti intenda prendere:

1) per ovviare all'anormalità in atto;

2) per addivenire ad un esatto controllo nelle stazioni di transito delle spedizioni stesse per evitare perdite e disguidi;

3) per evitare sottrazione di pacchi di giornali ormai all'ordine del giorno per decine di milioni di valore;

4) se è stata disposta la presenza della Polfer allo scarico dei giornali ed al rigoroso controllo di tutte le pubblicazioni con la conseguente segnalazione delle anormalità riscontrate;

5) se sono stati istituiti appositi registri di consegna e riconsegna e se si è richiamato, diffidato e punito il personale in occasione di ammanchi (*già interp.* n. 170) (1036).

NENCIONI

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se sia informato circa il continuo, sistematico ed ormai cronico disguido postale per quanto concerne la spedizione a mezzo posta di giornali e riviste; se

sia a conoscenza che, di fronte ed enormi ritardi che incidono sulla distribuzione dei giornali e provocano gravissimi danni, si oppone da parte dell'Amministrazione interessata che l'Amministrazione stessa, trattandosi di spedizioni non raccomandate su cui gli uffici non sono tenuti ad imprimere alcun bollo calendario, è estranea alla cura con cui deve assolvere il compito dell'inoltro e della consegna; quali provvedimenti intenda prendere perchè venga a cessare uno stato di cose che incide sulla serietà della pubblica Amministrazione stessa (*già interp.* n. 171) (1037).

NENCIONI

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri, con riferimento all'affermazione del Presidente della Repubblica a Rio de Janeiro, in una conferenza stampa, che l'Italia non è favorevole a porre fuori legge il partito comunista italiano perchè « lo Stato non teme il comunismo in quanto sa di lavorare per un progresso sociale che ne può limitare l'importanza », chiede di conoscere:

1) se la dichiarazione che riflette un fatto politico sia stata concordata o approvata dal Governo responsabile;

2) in tal caso come si concilii il contenuto di tale dichiarazione con la politica anticomunista iniziata dal ministro Tambroni e con i pericoli dallo stesso Ministro denunciati al Senato durante la discussione del bilancio dell'Interno (*già interr. or.* n. 136) (1038).

NENCIONI

Al Ministro degli affari esteri. Con riferimento alle assicurazioni date dal Presidente del Consiglio dei ministri, in sede di discussione del bilancio del Ministero degli affari esteri, circa la vigilanza continua e l'opera che avrebbe svolto, nella sua veste di Ministro degli esteri, per tendere alla elezione di Milano quale sede del M.E.C. l'interrogante chiede quale opera in concreto abbia svolto e quali risultati ottenuti (*già interr. or.* n. 206) (1039).

NENCIONI

Al Ministro della difesa, per conoscere se quanto lamentato dalla stampa d'informazione, circa la disfunzione delle strutture di assistenza alla navigazione aerea sul territorio nazionale, corrisponda alla realtà, e quali provvedimenti urgenti intenda prendere perchè tale ombra che incombe sugli interessi aeronautici italiani sia fugata (*già interr. or.* n. 216) (1040).

NENCIONI

Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri, con riferimento agli impegni presi dinanzi al Senato della Repubblica, in sede di svolgimento degli ordini del giorno presentati durante la discussione della previsione di spesa per il Ministero degli affari esteri per l'esercizio 1958-59, di vigilare attivamente alla tutela degli interessi di Milano, auspicata sede delle Istituzioni europee, con riferimento alla recente interrogazione sull'opera concretamente svolta, per conoscere:

quale opera concreta ha svolto per la salvaguardia degli interessi di Milano e nazionali, in ordine ai solenni impegni presi;

quali ragioni lo hanno spinto ad impegnare solennemente il Governo per la istituzione di una Università europea in Firenze, tralasciando la città indicata come avente tutti i requisiti per ospitare istituzioni europee (*già interr. or.* n. 255) (1041).

NENCIONI

Al Ministro delle partecipazioni statali, per sapere se abbia preso visione degli articoli apparsi su autorevoli giornali esteri (« Financial Times », « Daily Express » ed altri) in seguito al dibattito sull'imposta di fabbricazione per la margarina, articoli nei quali esplicitamente si afferma che l'imposta stessa sarebbe stata progettata per favorire l'E.N.I. nella conquista del monopolio di questo settore produttivo;

e per sapere se non ritenga necessario chiarire i motivi che indussero l'E.N.I. ad iniziare la produzione di margarina, precisando anche da chi, e in quale data, venne concessa all'Ente la necessaria autorizzazio-

ne, e quale sia attualmente la situazione economica della gestione di questo impianto e quale il costo della campagna pubblicitaria in relazione al volume della produzione (*già interr. or.* n. 428) (1042).

NENCIONI, FRANZA

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se sia compatibile con la funzione di direttore generale degli affari civili e delle libere professioni, la carica di presidente retribuito della Commissione amministratrice della Cassa nazionale del notariato, ente previdenziale della categoria, non tanto per ragioni giuridiche quanto per ragioni di etica e di opportunità (*già interr. or.* n. 479) (1043).

NENCIONI

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere a quale punto si trovino le pratiche del Comune di Chitignano (Arezzo) per la concessione del contributo per l'ampliamento della rete elettrica di distribuzione e l'installamento di nuovi organi illuminanti, presentata il 29 dicembre 1955, e per l'ampliamento e miglioramento del cimitero urbano del capoluogo e sistemazione del viale di accesso, presentata il 13 febbraio 1957 (1044).

BUSONI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica per l'approvazione del progetto di costruzione dell'acquedotto consorziale fra i comuni di Subbiano e Capolona (Arezzo), per la quale già fu accordato il contributo statale (1045).

BUSONI

Al Ministro della sanità, per sapere se ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il parere di competenza richiesto già da vari mesi sul progetto di costruzione dell'acquedotto consorziale fra i comuni di Subbiano e Capolona (Arezzo) (1046).

BUSONI

Al Ministro dell'interno, per sapere:

a) di quanti membri sia composta la Commissione di studio per l'attuazione dello ordinamento regionale; chi la presieda; chi siano e quale funzione rivestano gli altri membri;

b) quando sia avvenuto l'insediamento della Commissione; quante sedute abbiano avuto luogo; e se sia stato prefisso un termine per il compimento dei lavori;

c) quali problemi siano stati devoluti allo studio della Commissione medesima, e quanti ne abbiano affrontati e risolti (1047).

GIANQUINTO

Ordine del giorno per le sedute di sabato 18 luglio 1959

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi, domani sabato 18 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16,30 con il seguente ordine del giorno:

I. 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*)

II. Discussione dei disegni di legge:

1. 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-*Urgenza*) (*Approvato dala Camera dei deputati*).

2. Interventi in favore dell'economia nazionale (661) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Procedura urgentissima*).

La seduta è tolta (*ore 21,35*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari