SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

286ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 13 LUGLIO 1960

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

Disegni di legge:

Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente . . . . . *Pag.* 13495

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (936) (Seguito della discussione):

CERABONA 13509
DESANA 13508
GRANATA 13500
MASCIALE 13507
NENCIONI 13495
TARTUFOLI 13498

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 11*).

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

BUSONI, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

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

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

della 7ª Commissione permanente (lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Sostituzione dell'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, concernente esenzione dall'imposta di consumo per i materiali occorrenti per la costruzione, manutenzione e riparazione delle strade ed autostrade eseguite dall'A.N.A.S. » (1124), di iniziativa del senatore Amigoni, previo parere della 5ª Commissione.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (936)

PRESIDENTE. 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 1960 al 30 giugno 1961 ».

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

BUSONI, *Segretario*:

« Il Senato,

con riferimento al "sistema aeroportuale della Lombardia" costituito dagli aeroporti di Milano-Linate e Milano-Malpensa, realizzato finora senza alcun contributo da parte dello Stato, con notevoli sacrifici da parte degli Enti locali, unico esempio in Italia,

impegna il Governo per il completamento delle opere indispensabili di collegamento tra il capoluogo e gli aeroporti, nonchè, per alleviare gli Enti erogatori, a deliberare lo stanziamento dei fondi necessari per un congruo contributo, sia pure ripartito nel tempo ».

PRESIDENTE. Il senatore Nencioni ha facoltà di parlare.

NENCIONI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, telegraficamente voglio esporre una situazione che, a mio modestissimo avviso, merita la più viva attenzione da parte del Ministro. È una questione che più volte è stata svolta in quest'Aula, e pertanto non mi dilungherò.

Come il Senato sa, a Milano è stato creato il sistema aeroportuale formato dall'aeroporto della Malpensa e dall'aeroporto di Linate, che mi auguro ben presto possa entrare completamente in funzione. E sarebbe ora, perchè chi usa di questi mezzi sa quanto sia faticoso raggiungere da Milano l'aeroporto

della Malpensa, e maggiormente dalle altre provincie lombarde. Salvo che da due provincie, da tutti gli altri capoluoghi di provincia si deve raggiungere prima Milano, da dove poi, faticosamente, in un'ora si raggiunge l'aeroporto.

Questo sistema aeroportuale, da parte mia, come consigliere comunale, ha avuto la più fiera opposizione fin dal primo momento del suo concepimento, ed i motivi erano e sono tuttora validi. Però ormai non posso che prospettarmi la situazione in atto: gli aeroporti sono stati voluti ed attuati ed oggi Milano ha un primato negativo, di avere cioè un sistema aeroportuale con il primato della lontananza dal centro urbano. Credo sia la seconda città nel mondo, dopo una città canadese che in questo momento non ricordo.

Comunque, in questa situazione, non si può che cercare di alleviare i disagi per rendere questo sistema sempre più efficiente, per le compagnie e soprattutto per creare una maggiore coscienza aeronautica nella popolazione.

Le ragioni per cui gli aeroporti si fanno vicino alle città sono di due specie: un primo ordine di ragioni è determinato dalla comodità, e un secondo ordine di ragioni attiene alla coscienza aeronautica. Milano ha sempre avuto questa deficienza: quando esisteva il vecchio Forlanini, a tre o quattro chilometri dalla città, e poteva creare quella coscienza aeronautica, tanto più che Linate è stato il primo aeroporto in Europa ad avere una pista di cemento, ebbene tale aeroporto era inefficiente, era una landa selvaggia e la popolazione non lo frequentava, come invece la popolazione tedesca frequentava l'aeroporto di Berlino, quella olandese l'aeroporto di Amsterdam, quella svizzera l'aeroporto di Zurigo.

Era senza servizi di collegamento, senza il *comfort* più banale, quel *comfort* che si trova in qualsiasi sperduta stazione ferroviaria di tutta la rete italiana. Oggi che Milano ha un aeroporto efficiente, questo deve essere raggiunto con fatica.

Anche qui vi sono due ordini di ragioni. In primo luogo l'Amministrazione comunale e l'Amministrazione provinciale hanno voluto, magari anche di fronte a difficoltà che venivano dal centro, attuare questo programma, lo hanno voluto attuare con mezzi propri, l'hanno voluto attuare perchè Milano aveva bisogno di un aeroporto, e dal centro, secondo le dichiarazioni dell'attuale sindaco e dell'attuale Presidente del Consiglio provinciale, non venivano aiuti, non venivano incoraggiamenti, anzi si mettevano continuamente i bastoni fra le ruote. Noi abbiamo sentito più volte in Consiglio comunale il sindaco, professor Ferrari, dire: ho fatto la spola tra Milano e il Ministero dei lavori pubblici, ho fatto la spola continuamente. E questo il sindaco ha ripetuto anche per quanto concerne la strada di collegamento tra l'autostrada e l'aeroporto, e lo ha ripetuto in un famoso discorso diretto a difendere Milano come capitale europea. Affermò che il Ministero dei lavori pubblici aveva messo i bastoni tra le ruote, non tanto per il finanziamento della strada di collegamento, perchè il finanziamento, sono sue parole, « l'avremmo trovato da noi », quanto per l'autorizzazione di quest'opera. Questa opera oggi è in corso e speriamo che ben presto possa alleviare alcune difficoltà.

Ma il problema è un altro. Sono stati spesi 14 miliardi, le Amministrazioni locali hanno fatto tutto il possibile per poter, attraverso fideiussioni, dare alla S.E.A. i mezzi necessari per costruire l'aeroporto e le indispensabili infrastrutture di carattere tecnico. Oggi il problema è rappresentato dalla necessità di creare quei collegamenti per far sì che le compagnie e gli utenti non debbano subire i continui disagi che tuttora incombono.

Oggi Milano è collegata a Roma da un servizio di aerei « Caravelle », aerei a reazione che hanno ridotto il tempo di volo a 50 minuti. Quando si confronti questo tempo di volo con le due ore che sono necessarie e per raggiungere l'aeroporto, partendo da Milano, e Roma da Ciampino, si avverte tutta la entità del disagio. Questo è l'unico esempio, in Italia, di infrastrutture aeroportuali costruite a totale carico delle amministrazioni locali; l'autorità centrale potrà rilevare che Milano non ha saputo attendere i necessari finanziamenti ed oggi, dopo aver co-

struito il sistema aeroportuale, li verrebbe a chiedere al Governo.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Dopo aver escluso qualunque richiesta, a suo tempo.

N E N C I O N I . Non volevo fare questa polemica, ma se volessimo aprirla dimostreremmo che Milano, a torto o a ragione, è stata completamente trascurata. Vi fu sì un'offerta di 700 milioni, e precedentemente vi era stata una proposta Andreotti che offriva infrastrutture di provenienza A.R.A.R., per una pista di metallo, peraltro ormai superata dalla tecnica. Le Amministrazioni locali respinsero queste offerte, ma si tenga presente che i 700 famosi milioni erano una parte irrisoria del costo totale dell'opera, che ha raggiunto ormai i 14 miliardi. Le amministrazioni locali volevano invece assicurazioni per le somme occorrenti. Almeno assicurazioni per una parte.

Le amministrazioni locali hanno ormai speso 14 miliardi, spremendo tutto quello che era possibile spremere, per finanziare i lavori. E tali lavori debbono essere considerati di carattere nazionale, perchè Milano non è l'ultima città d'Italia. Pertanto, poichè gli aeroporti di Roma, di Venezia e di Genova hanno invece avuto ampi finanziamenti (è una situazione che il Ministro conosce perfettamente) non c'è alcuna ragione per abbandonare all'iniziativa locale il sistema aeroportuale più importante dopo quello di Roma. Gli enti locali, le cui finanze sono già in gravi difficoltà (il Comune di Milano ha un indebitamento di 200 miliardi, anche se il bilancio non è in *deficit*) si trovano nell'impossibilità — me lo consenta il sindaco di Milano — di provvedere ulteriormente con i fondi del bilancio comunale, senza romperne l'equilibrio imposto dall'articolo 300 della legge comunale e provinciale, sia ricorrendo ad ulteriori indebitamenti sia, indirettamente, ricorrendo alle fideiussioni e alle note delegazioni, croce e delizia delle amministrazioni locali.

In queste condizioni, io chiedo al Ministro di farsi parte diligente per sollecitare al Ministro del tesoro un intervento risolutivo. Un disegno di legge è stato presentato, sono stati richiesti 15 miliardi diluiti in 15 anni. Ma anche questo è un pannicello caldo, perchè si pagano soltanto gli interessi per l'ammortamento delle somme che sono già state spese. Occorrerebbe invece un massiccio finanziamento che potesse risolvere una volta per tutte il sistema aeroportuale di Milano, dando a Milano quell'aeroporto che sia degno della città. L'aeroporto ora è dotato di piste di 4.000 metri e di tutti i ritrovati tecnici dell'assistenza al volo, ma è così lontano ed i collegamenti sono così ridotti che non si può considerare adeguato alla città. Bisogna coprire 100 chilometri, onorevole Ministro, tutte le volte che da Milano ci rechiamo all'aeroporto, per poi ritornare. È un aeroporto sistemato in un'altra provincia, lontano fisicamente ed anche lontano dal cuore e dall'animo dei cittadini milanesi che lo ritengono ancora come lo aeroporto di Busto, vicino a Gallarate, in provincia di Varese.

Si vogliono creare dei rapidi collegamenti? D'accordo, ma questi collegamenti non possono essere creati senza ulteriori gravissimi sacrifici, tanto più gravi dati i 50 chilometri che separano l'aeroporto dal centro cittadino.

Anche per quanto concerne Linate si è fatto tutto il possibile; anzi mi pare che siano state superate le ultime difficoltà che si erano determinate tra le società, la S.E.A. ed il Ministero della difesa. Mi auguro pertanto che ben presto potremo usufruire anche di questo aeroporto.

Onorevole Ministro, poichè vedo le cose al di sopra e al di fuori della mischia, io che sono stato uno dei più fieri oppositori di questo sistema aeroportuale, sono qui ad implorare che si faccia tutto il possibile per dare alla città di Milano la possibilità di avere un aeroporto non dico a livello dei grandi aeroporti europei, ma almeno ad un livello che offra un minimo di conforto per coloro che debbono usarlo.

Per questo motivo ho presentato l'ordine del giorno di cui è stata data lettura, invitando l'onorevole Ministro a sollecitare il Ministro del tesoro affinchè i fondi necessari vengano erogati quanto meno per determi-

nare una certa armonia tra Milano, Genova e Roma, poichè non è pensabile che si usino diversi pesi e diverse misure, nè vi è una ragione che militi a favore del sistema che si è seguito fino ad oggi. Milano non ha avuto nessun finanziamento: e non si tratta forse di un'opera che sorpassa gli interessi della città, della provincia, della stessa regione? Non è forse un'opera che contribuisce ad aumentare la coscienza aeronautica italiana? Non è un'opera che contribuisce a creare una pista di lancio dall'Italia verso il mondo? Non è un'opera che contribuisce alla nostra dignità, all'interno e all'estero? Perchè allora lo Stato deve restare assente nel concerto degli enti locali che si sono spremuti fino ad ora per creare qualcosa? Se non si fossero spremuti gli enti locali, onorevole Ministro, oggi Milano non avrebbe l'aeroporto. Questo lo dico in loro difesa, malgrado che io abbia fatto una fiera opposizione a queste opere.

Non c'è una ragione per cui lo Stato si tiri indietro. Onorevole Ministro, tante belle opere sono state create in questi ultimi anni per il vostro interessamento, per la vostra sollecitudine. Si è creata ultimamente — ed ero presente all'inaugurazione — l'autostrada Milano-Genova, un'opera grandiosa che contribuirà ad avvicinare maggiormente le due città. Pensate che per andare da Milano a Genova attraverso questa nuova opera si impiega appena un'ora e mezza, mentre per andare a Genova in aereo si impiegano almeno tre ore! È un assurdo, onorevole Ministro!

Mi auguro pertanto che voi vogliate impegnarvi di fronte al Senato per questo finanziamento che io vi chiedo a nome della città di Milano. (*Applausi dalla destra*).

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

T A R T U F O L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, il collega Nencioni aveva dichiarato di parlare per cinque minuti, poi ridotti a quattro: però è arrivato a venti. Io parto con un programma di dieci minuti ma spero di rimanere a mezza strada, cioè di cavarmela con cinque minuti soltanto. Voglio però essere ascoltato dall'onorevole Ministro.

Signor Ministro, parlerò brevissimamente, tanto più che il collega Carelli, nella prima seduta relativa a questo bilancio, ha già illustrato in sostanza i due ordini del giorno che egli ha firmato con me, ordini del giorno che non riguardano problemi di natura esclusivamente locale, per le nostre Marche, ma si riferiscono a due problemi che involgono varie zone e sono di natura pressochè uguale: quello dei terremoti dal 1943 al 1956 e quello dell'autostrada del Levante.

La legge per i terremoti aveva previsto due miliardi circa di finanziamento, proporzionati alle statistiche rilevatrici delle richieste avanzate alle autorità competenti. Ma siccome abbiamo commesso un errore, dovuto a giustizia, e quindi non sostanzialmente tale, cioè, diciamo, abbiamo commesso la generosità di riaprire i termini per le domande, con la riapertura dei termini si sono moltiplicate le richieste. Vedendo che si faceva sul serio coi contributi del 50 per cento, tutti i sinistrati si sono fatti avanti a richiedere l'aiuto dello Stato. Sicchè oggi ci troviamo di fronte ad un totale di richieste triplicato se non quintuplicato rispetto alle valutazioni di partenza.

Il Ministero — ce lo lasci dire l'onorevole Ministro — non ha agito come doveva nell'applicazione della legge; perchè la legge era stata accompagnata da un ordine del giorno che avevamo votato in sede deliberante al Senato e alla Camera, con l'impegno preciso, espresso del Parlamento, accettato dal Governo, che si doveva dare la precedenza al terremoto del 1943 e poi affrontare via via gli altri. Il signor Ministro ha giustificato con sufficiente buon senso la situazione che si è determinata. Egli ha cioè affermato che se il Ministero avesse dovuto, con i mezzi della legge attuale, andare incontro alle richieste relative al terremoto del 1943, non avrebbe potuto dare un soldo per quelle relative ai terremoti del 1950, del 1951 e del 1956. Io chiedo all'onorevole Ministro di voler disporre uno studio immediato, attraverso i compartimenti interessati, per stabilire quale è la situazione al fine di soddisfare le esigenze determinate dai terre-

moti dal 1943 al 1956. È una partita che va chiusa: l'abbiamo aperta con soddisfazione nei confronti di una determinata parte di cittadini, non possiamo escludere gli altri che pur si debbono avvalere delle stesse leggi e delle stesse provvidenze, perchè nella stessa situazione di diritto. Quindi chiediamo tale istruttoria, per poter studiare insieme quanto occorre e potere, con una nuova legge, soddisfare e chiudere questa dolorosa vicenda, questa dolorosa partita di dare ed avere tra lo Stato e i cittadini sinistrati.

Il secondo problema — come vede, onorevole Ministro, sono molto rapido — riguarda l'autostrada del Levante. Onorevole Ministro, noi assistiamo settimanalmente alle inaugurazioni delle autostrade del Nord. Abbiamo sentito esaltare la Milano-Genova, e siamo ammirati di quello che si sta facendo: il raddoppio della Bergamo-Milano, della Brescia-Bergamo, l'inizio della Bergamo-Verona. È tutto un grandioso fiorire di opere autostradali al Nord.

E al Sud cosa si vuol fare? Della Napoli-Battipaglia non se ne parla. E l'autostrada del Levante, che è determinante per tutto il turismo adriatico, marchigiano e abruzzese, non si realizza, anche se non per colpa del Ministro. So che vi sono delle deficienze da parte della Società, diciamo, pilota, ma ci troviamo di fronte a degli imbarazzi che dobbiamo superare.

È necessario che il Ministero si faccia parte diligente, è necessario che l'onorevole Ministro agisca con energia.

Vi sono diecine di miliardi stanziati per l'autostrada del Levante, come l'abbiamo definita in una riunione di Commissione in sede deliberante: 25 miliardi forse non sono sufficienti, ma vi è un tratto della Bologna-Pescara, e cioè da Pescara a S. Benedetto del Tronto, che rientra nell'area della Cassa per il Mezzogiorno.

Perchè non fare per questo tratto di strada quel che si è fatto per le Ferrovie dello Stato, quando si è trattato di elettrificare il tratto da Pescara ad Ancona, ottenendo che la Cassa per il Mezzogiorno intervenisse per il tratto da San Benedetto del Tronto a Pescara? Le soluzioni non dipendono da me, ma io faccio una proposta concreta, di mobilitare cioè i pochi miliardi che sono ancora necessari, perchè bisogna incominciare e far presto. Io sono stato dall'impareggiabile direttore dell'A.N.A.S., ingegner Fraschetti, che ammiro e che mi è amico, a dirgli queste cose e lui mi ha risposto che il rappresentante del Tesoro si oppone a che si inizino le autostrade se non c'è il finanziamento totale. Io potrei replicare che quei tratti di autostrada di cui si parla, Rimini-Ancona e Ancona-Pescara, sono proprio quelli che necessitano di assestamento. Si faccia il necessario.

Onorevole Ministro, lei sa che di pazienza noi ne abbiamo pochissima; e ne ha poca anche lei che sa reagire con efficacia di fronte a chi l'aggredisce in qualsiasi modo. Faccia quindi il necessario perchè questo problema sia risolto e soddisfi le esigenze di popolazioni meritevoli, quali sono quelle delle Marche e degli Abruzzi. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Granata, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Caruso, Berti, Fiore e Pastore.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

B U S O N I , *Segretario*:

« Il Senato,

richiamato il decreto legislativo 2 gennaio 1947 col quale veniva istituito l'Ente siciliano di elettricità con il compito di provvedere alla costruzione e all'esercizio di impianti di produzione e di distribuzione di energia elettrica in Sicilia, nonchè di coordinare 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 fu rilevato in sede di ratifica della istituzione dell'Ente, non era possibile la realizzazione del programma base;

considerata la necessità che l'Ente sia dotato della somma minima indispensabile per rendere l'istituzione economicamente vitale;

rilevato che, malgrado l'impegno assunto, or è un anno, dal Ministro dei lavori pubblici di " una attenta considerazione del problema ", nessuna iniziativa è stata presa dal Governo per una adeguata soluzione di esso,

impegna il Governo a predisporre opportuni provvedimenti intesi a consentire allo E.S.E. di assolvere interamente i suoi compiti istituzionali al fine di realizzare in Sicilia le condizioni indispensabili per lo sviluppo economico dell'Isola ».

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

G R A N A T A . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, scopo di questo mio intervento non è quello di affrontare l'esame tecnico del bilancio dei lavori pubblici nel suo complesso, per il quale non avrei la competenza specifica e nemmeno il tempo necessario, bensì quello di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su due particolari problemi dalla cui soluzione dipende in buona parte il processo di industrializzazione e quindi lo sviluppo economico e sociale della Sicilia. A me pare che nell'impostazione dello stato di previsione della spesa e nella relazione illustrativa che l'accompagna questi problemi non siano stati, non dirò risolti, (chè non ci aspettiamo nessuna soluzione miracolistica), ma neppure messi in rilievo, al fine di cominciare ad avviarli a soluzione. Di qui gli ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare insieme ad altri colleghi siciliani.

I problemi ai quali mi riferisco sono quelli delle strade e dell'energia elettrica in Sicilia.

Comincerò dalle strade. Lo scorso anno, durante la discussione del bilancio dei Lavori pubblici, in sede di replica, a me che mi ero permesso di rilevare lo stato di pericoloso abbandono delle strade statali della Sicilia e l'assoluta inefficienza di tutta la rete stradale dell'Isola, l'onorevole Ministro rispose « che avevo perso una buona occasione per star zitto, in quanto, sulla base della proporzione tra gli abitanti e il chilometraggio, la Sicilia percentualmente aveva avuto più di tutte le altre Regioni ».

Sempre in quella occasione l'onorevole Genco, allora relatore di maggioranza, fingendo di ignorare, forse per amore della battuta polemica, i compiti e le finalità istituzionali dell'Amministrazione regionale, obiettò che la Regione avrebbe potuto investire una parte delle centinaia di miliardi che terrebbe depositati nelle banche, per dare una definitiva sistemazione alla sua dissestata rete stradale.

Ora, contrariamente all'opinione dell'onorevole Ministro, io credo che questa sia invece una buona occasione per parlare, sia pure brevemente, per denunziare la gravità di una situazione di fatto che va diventando sempre più pericolosa ed intollerabile per gli utenti siciliani...

G E N C O . Ho ricevuto ieri un fascicolo sull'attività della Regione . . .

G R A N A T A . Adesso riferirò proprio anche per quanto attiene alla Regione. Dicevo che la situazione delle strade statali siciliane va diventando sempre più pericolosa per gli utenti, per le esigenze del traffico commerciale ed anche per gli ignari turisti che si avventurano dalle nostre parti attratti dalle bellezze naturali dell'Isola e richiamati dai vetusti monumenti della sua antica civiltà.

La Regione, onorevole Genco, per quanto le compete nei limiti dei suoi compiti istituzionali e delle sue disponibilità finanziarie, ha, per la verità, adottato alcuni provvedimenti, ha preso delle iniziative, forse non sempre con chiarezza di vedute, certamente senza organicità di programmi e senza l'impegno che la gravità della situazione richiede. Infatti ha emanato la legge regionale 14 giugno 1957, n. 32, che contiene norme sulle opere stradali relative alle strade classificate come regionali, fissando altresì i criteri secondo cui la legge di bilancio determina annualmente la misura della somma da stanziare in un apposito capitolo della rubrica « lavori pubblici ». Ancora dalla legge regionale 18 aprile 1958, n. 12, si evince che,

dei 75 miliardi assegnati alla Regione a titolo di solidarietà nazionale per il periodo 1° luglio 1955-30 giugno 1960, 19 miliardi e 450 milioni sono stati destinati dalla Regione a spese inerenti al miglioramento della viabilità esterna, con particolare riguardo a quella di interesse economico-regionale, ai collegamenti delle frazioni con i centri abitati, alla trasformazione delle trazzere in strade rotabili. Infine con la legge regionale 18 aprile 1959, n. 14, l'Assemblea ha autorizzato la spesa di 24 miliardi di lire ad integrazione del contributo statale relativo alla costruzione delle autostrade Palermo-Catania e Messina-Catania.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Avrò il piacere di risponderle in dettaglio, ma in ogni modo credo che a lei non sfuggirà il fatto che abbiamo attualmente opere stradali in corso di finanziamento e di spesa per oltre 70 miliardi in Sicilia, in questo momento.

GRANATA. Sì, lo so. Per suggerirle alcune indicazioni che le consentano, onorevole Ministro, di dare alla sua risposta quella concretezza che noi siciliani ci attendiamo da lei, mi permetto di fare alcuni rilievi che varranno a precisare meglio l'effettiva situazione in Sicilia. Non ho inteso affermare che lo Stato abbia del tutto abbandonato la Sicilia, solo vorrei che il Ministero dei lavori pubblici si rendesse conto della particolarissima, eccezionale, estremamente grave situazione siciliana, che adesso mi permetterò di rilevare con maggiore evidenza e con maggiore precisione nell'indicazione dei particolari.

Parlavo poc'anzi dei contributi che la Regione ha recato al miglioramento della rete stradale; però dobbiamo riconoscere (e l'onorevole Ministro me ne ha dato atto con la sua interruzione) che il maggiore onere deve gravare sul bilancio dello Stato, non certo, onorevole Genco, su quello della Regione. E poichè siamo in tema di autostrade, se da un lato può essere per noi motivo di soddisfazione la notizia che per la Palermo-Catania sono in corso di assegnazione gli appalti per il primo tronco (almeno così l'onorevole Ministro si è compiaciuto di comunicarci), non si può non deplorare la lentezza con cui si è arrivati a questo primo atto concreto per la realizzazione di un'arteria così necessaria alla vita economica della Regione. E non si può tacere la necessità che il piano per la costruzione delle autostrade in Sicilia sia integrato da una terza arteria.

Proprio a proposito di questa arteria, vorrei che l'onorevole Ministro mi ascoltasse con cortese attenzione. Mi permetto si suggerire all'onorevole Ministro di valutare l'opportunità di tenere presenti le particolari condizioni della zona litoranea meridionale della Sicilia, per la quale si impone la necessità di una terza autostrada che congiunga Trapani a Siracusa, tenuto conto dell'avanzato processo di sviluppo industriale di quella fascia costiera, nella cui zona sono sorti i complessi petrolchimici ed elettrici di Augusta, quelli di Ragusa, di Vittoria e di Gela per lo sfruttamento delle risorse petrolifere, e dove stanno per sorgere altri grandi complessi industriali, quali la petrolchimica nella zona di Gela e la termoelettrica nel territorio di Licata o di Porto Empedocle. E intorno a questi grandi complessi si svilupperanno altre iniziative industriali, alcune già in stato di avanzata progettazione, qualcuna già in via di esecuzione.

Ecco perchè si impone la necessità di considerare attentamente l'opportunità di progettare una terza autostrada che percorra tutta la fascia costiera meridionale dell'Isola. Queste tre autostrade, la Palermo-Catania, la Messina-Catania, la Trapani-Siracusa, dovrebbero costituire gli elementi basilari di tutta una nuova sistemazione della rete stradale interna.

Ma questi sono, in buona parte ancora, progetti per il futuro, un futuro che, senza pessimismo polemico, a me pare purtroppo ancora lontano, se devo tenere conto delle esperienze del passato recente e remoto, in fatto di sollecitudine dello Stato per la soluzione dei problemi più vitali dell'Isola.

Guardiamo intanto al presente, alla situazione in atto e alle immediate possibilità di porre rimedio allo stato di trascuratezza pericolosa cui sono abbandonate alcune (e le

indicherò più precisamente) delle strade statali della Sicilia. Vede, onorevole Ministro, non ha alcun valore il confronto che lei propone tra le somme destinate alla manutenzione e all'ammodernamento della rete stradale italiana e quelle stanziate per altre regioni specie del centro-nord. Si tratta anzitutto di vedere quali erano le condizioni di partenza e quali sono le condizioni attuali delle strade dell'Isola in relazione a quelle delle altre regioni. Io non vorrei che quanto vado dicendo qui apparisse come una manifestazione deprecabile di sciocco campanilismo o, peggio, come pretesto per bassi scopi elettoralistici. Io confido nella comprensione dell'onorevole Ministro e degli onorevoli colleghi per questo mio tentativo di stabilire obiettivamente la verità della situazione; e la verità è che, se le somme stanziate in bilancio per l'ammodernamento della rete stradale del centro-nord, per lo più già in buone condizioni, possono risultare, ad un benevolo esame, appena sufficienti, le somme destinate alle regioni meridionali, e particolarmente alla Sicilia, anche se proporzionalmente maggiori, e gliene do atto, onorevole Ministro, sono obiettivamente del tutto inadeguate, per un complesso di ragioni che cercherò brevissimamente di illustrare.

La prima ragione è costituita dalle particolari caratteristiche geofisiche del terreno della zona centrale dell'Isola, prevalentemente di natura argillosa, con le conseguenti, frequentissime e pericolosissime frane, per impedire le quali non basta certo il palliativo di temporanei e superficiali rimedi di emergenza, come finora è stato fatto, ma occorrono opere massicce di protezione, di sostegno e, laddove è necessario, opportune deviazioni di tracciato.

Si deve riconoscere, ed ecco il secondo motivo, che il tracciato delle nostre strade — e ovviamente non ne faccio carico ai Governi che si sono succeduti in questi ultimi 14 anni — è quanto di più irrazionale, incredibile si possa immaginare, pur tenendo conto del fatto che la natura prevalentemente montuosa dell'Isola impone alle strade particolari tracciati.

Questa considerazione non è sufficiente a spiegare tali tracciati, giacchè le attuali strade statali, e l'onorevole Ministro certamente conosce queste cose meglio di me, vennero costruite secondo i tracciati delle antiche trazzere per le quali passavano talvolta le carrozze dei principi, come quella che si fregiava dello stemma del gattopardo, descritto da Tomasi di Lampedusa, ma che erano quotidianamente percorse da cigolanti carretti o a dorso di mulo dai carrettieri e dai contadini che tanto posto hanno nelle novelle del Verga o del Pirandello.

Più tardi queste trazzere vennero allargate, vi fu steso sopra un manto di copertura bituminosa, ora sdrucito e in certi tratti del tutto scomparso — ed assumo la piena responsabilità di quel che dico — per la scarsa manutenzione, vi furono collocati ai bordi paracarri e successivamente le prescritte segnalazioni, e così furono elevate al rango di strade statali.

Vennero mantenuti e in certi casi resi ancora più tortuosi gli stessi tracciati che basterebbero da soli a rivelare la caratteristica mentalità della vecchia, non del tutto tramontata, classe dirigente padronale, prepotente e mafiosa, per la quale la strada deve servire agli interessi particolari di clientela anzichè agli interessi generali della collettività e a quelli razionali della tecnica.

Con l'andar del tempo, con lo sviluppo della motorizzazione, con l'incremento del traffico la situazione si è venuta a far sempre più precaria, come attesta la lettera che la Presidenza dell'A.C.I. di Caltanissetta ha ritenuto doveroso inviare a lei, onorevole Ministro — non so se abbia avuto tempo e occasione di leggerla — e ai parlamentari interessati, nazionali e regionali, per sollecitare il pronto intervento dell'autorità competente.

Quella lettera, onorevole Togni, denuncia, cito testualmente: « ... lo stato di estremo abbandono in cui si trova ormai la rete stradale della zona centrale della Sicilia, sia per quanto riguarda il tracciato, infelicissimo, sia per quanto riguarda la ordinaria manutenzione, inefficiente ».

In quella lettera è detto anche che: « ... la impraticabilità delle strade ha raggiunto un grado tale che la percorrenza di esse rappre-

senta un pericolo serio ed immanente per la incolumità delle persone, talchè la situazione, anche agli occhi dei meno esigenti e più tolleranti tra gli automobilisti, si rappresenta scandalosa ». E il Presidente dell'A.C.I. aggiunge ancora: « Sanare questo stato di cose è divenuto ormai un dovere morale il cui adempimento è invocato e atteso da tutti gli utenti delle zone interessate ».

Forse l'onorevole Ministro ignora che lungo le strade statali che attraversano la zona centrale della Sicilia, la 117-bis, la 121, la 122, la 122-bis, si realizzano, per le pessime condizioni del fondo, percorrenze che non superano, per chi voglia attenersi al codice stradale, la velocità media di 25 chilometri orari. Lascio a lei immaginare con quanto vantaggio per l'incremento del traffico commerciale e turistico delle nostre zone! Si impone pertanto la necessità di urgenti e radicali provvedimenti che valgano a consentire il ripristino della regolare viabilità e transitabilità della rete stradale in Sicilia, in attesa che venga realizzato il progetto relativo alle nuove grandi arterie indispensabili per lo sviluppo economico dell'Isola.

Ma prima di passare al secondo argomento, desidero fare una considerazione dalla quale scaturisce per me un motivo di seria apprensione. In conseguenza della recente diminuzione del prezzo della benzina è facilmente prevedibile un aumento della circolazione, che sarà ovviamente proporzionale al reddito delle varie regioni; essendo la Sicilia una delle regioni a più basso reddito, assieme ad altre regioni dell'Italia meridionale con le quali condivide questo triste primato, potrebbe accadere che l'esigenza di risolvere i problemi connessi all'aumento della circolazione stradale vi porti a far anche un'ulteriore discriminazione a danno del Meridione. È questa la nostra preoccupazione.

Se voi sarete guidati da criteri di stretta opportunità economica e non da considerazioni di natura sociale, onorevole Ministro, se l'autostrada del sole non sarà prolungata fino a Reggio, se non saranno rapidamente attuati i progetti relativi alla costruzione delle autostrade siciliane, se non sarà provveduto al più presto alla manutenzione ed al rammodernamento di tutta la rete stradale dell'Isola, quella magnifica autostrada del sole, anzichè accorciare le distanze tra nord e sud, le avrà accresciute.

Non sembri un paradosso. Io non intendo naturalmente riferirmi alla distanza in senso chilometrico, ma in senso psicologico. E non sembri strano che si applichi la psicologia anche ad un'analisi del bilancio dei Lavori pubblici. Intendo in senso psicologico, in quanto al turista che da Milano sarà arrivato comodamente e rapidamente fino a Napoli, più lontano e meno accessibile apparirà il sud, e specialmente la Sicilia, una volta che, per raggiungerla ed attraversarla, dovrà avventurarsi su strade antiquate e trascurate, che potranno forse attirare qualche raro amante del color locale, ma che certo non serviranno ad incoraggiare il movimento turistico ed il traffico commerciale verso le zone più depresse del nostro Paese.

Il secondo argomento, in relazione al quale ho presentato l'ordine del giorno che mi accingo ad illustrare, riguarda il problema dell'energia elettrica in Sicilia; energia che oggi, insieme all'acqua, è giustamente considerata la fonte prima della vita. Ritengo inutile rifare in quest'Aula, dopo che se n'è già più volte ampiamente parlato, la storia delle vicende che hanno portato all'istituzione dell'Ente siciliano di elettricità, come considero superfluo illustrare ancora una volta le finalità economiche e sociali che persegue questo Ente pubblico. Tuttavia mi pare opportuno ribadire che l'esigenza di dare all'E.S.E. adeguate sovvenzioni per la realizzazione del suo programma di base, e quindi per conseguire l'economicità degli impianti, in funzione dello sviluppo industriale della Sicilia, è stata riconosciuta dai diversi schieramenti politici, come attestano i due disegni di legge in favore dell'E.S.E., presentati alla Camera, nella passata legislatura, rispettivamente dall'onorevole Aldisio per la Democrazia Cristiana e dall'onorevole Failla per il gruppo delle sinistre. I due disegni di legge decaddero, prima di essere presi in esame, nell'aprile del 1958, per la cessazione della seconda legislatura. Come l'onorevole Ministro certamente sa, nel luglio del 1959,

or è un anno, l'onorevole Failla ha ripresentato un disegno di legge per l'integrazione dei finanziamenti dell'Ente siciliano di elettricità, e, per quel che ne so, tale disegno di legge è stato già trasmesso, con parere favorevole, dalla Commissione dell'industria a quella dei lavori pubblici della Camera.

È questo un altro piccolo passo che, pur senza ancora concreti risultati, l'Ente siciliano di elettricità ha compiuto nel suo difficoltoso cammino verso la completa realizzazione dei suoi programmi e delle sue finalità istitutive. Non si può tuttavia tacere — ed è giusto che ciò sia detto in questa sede — il fatto che, malgrado gli ostacoli incontrati, l'Ente siciliano di elettricità ha già realizzato un grandioso complesso di opere, come appare da questo prospetto dal quale desidero trarre alcuni elementi indicativi di grandissimo interesse.

Dal prospetto relativo al sistema Salso-Simeto si ricava che l'Ente siciliano di elettricità ha già realizzato ed ha in esercizio la diga di Ancipa, i canali allaccianti fino al Cutò, la centrale Selvaggi con una producibilità di 55 milioni di chilovattore, la centrale Grottafumata con una producibilità di 29 milioni di chilovattore, la diga Pozzillo, anche questa interamente realizzata; che sono in costruzione e in stato avanzato di realizzazione la centrale Paternò, la quale ha una producibilità di 50 milioni di chilovattore, la centrale Barca con una producibilità di 25 milioni di chilovattore, la centrale Regalbuto con una producibilità di 10 milioni di chilovattore; che sono ancora allo stato di progetto e da finanziare la centrale Contrasto, i canali allaccianti Cutò-Saraceno e la centrale termoelettrica. Quando questo sistema sarà completo ed interamente in esercizio, l'Ente siciliano di elettricità sarà in grado di produrre 329 milioni di chilovattore di energia pregiata, onorevole Ministro, vale a dire quella energia che può coprire tutte le punte del consumo; a questi 329 milioni di chilovattore si debbono aggiungere poi i 150 milioni della S.T.E.S. che l'E.S.E. ha già rilevato, il che porta ad un totale di 480 milioni di chilovattore. In più ci sono i 750 milioni di chilovattore che sarebbero prodotti dalla Centrale termoelettrica che andrà a sorgere a Licata o a Porto Empedocle.

Questa è la situazione per quanto si riferisce al sistema Salso-Simeto dell'E.S.E., in parte già realizzato, in parte in via di costruzione, in parte ancora allo stato di progetto per difficoltà inerenti ai finanziamenti.

Dobbiamo quindi dire, onorevole Ministro, che soltanto quando completerà tutto il sistema del Salso-Simeto e costruirà la Centrale termoelettrica a Porto Empedocle o a Licata, l'E.S.E. potrà intervenire nell'economia siciliana con un prezzo tale da sollevare i piccoli ed i grossi complessi industriali dallo stato di incredibile soggezione in cui attualmente li tiene la Società generale elettrica siciliana, vale a dire uno strumento del monopolio elettrico in Sicilia.

Finchè l'Ente siciliano di elettricità non sarà in condizione di irrompere dappertutto e di entrare effettivamente in concorrenza con la S.G.E.S., gran parte dell'Isola, onorevole Ministro, sarà ancora jugulata dalla stretta monopolistica e lo sviluppo industriale, condizione prima per innalzare il livello di vita di quelle popolazioni, resterà una irrealizzabile aspirazione o soltanto un argomento demagogico da sfruttare in periodi elettorali.

Ho parlato poc'anzi di stretta monopolistica della S.G.E.S. e questa può sembrare una iperbole polemica, ma non lo è. Ne vuole una prova, onorevole Ministro? Senta questa!

La Società generale elettrica siciliana costruisce gli impianti in molti Comuni chiedendo per contratto al Comune un contributo dell'80 per cento sulla spesa globale, e noi sappiamo quale effettivo valore abbia l'80 per cento quando la spesa è prevista da un ente privato.

D I G R A Z I A . La percentuale va dal 30 al 60 per cento.

G R A N A T A . A me risulta la percentuale dell'80 per cento; potremo comunque condurre un'indagine più approfondita. La Generale elettrica si fa dare un contributo

dell'80 per cento sulla spesa globale che, a mio avviso, serve a coprire interamente le spese effettive. Scaduto il contratto, il Comune è posto dinanzi a questa alternativa: o rinnovarlo alle stesse condizioni o riscattare l'impianto, secondo il valore attuale dell'impianto stesso. Il che vuol dire, per il Comune che non vuole rinnovare il contratto, pagare una seconda volta per intero quello impianto che ha già pagato. Quindi un Comune paga due volte l'impianto alla Società elettrica. Credo che definire « stretta jugulatoria » questa procedura sia un garbato eufemismo al posto del termine più proprio di « ladrocinio » che dovremmo usare nei confronti di questo modo di fare.

Alcuni grandi complessi, quali la Montecatini e la S.I.N.C.A.T. si vanno sottraendo in Sicilia all'imperio della Società generale elettrica e ricorrono all'ente pubblico per sempre più massicce forniture. Si va delineando un movimento intenso di Comuni che si rivolgono all'E.S.E. per sottrarsi al monopolio impudente della Generale elettrica, specie dopo l'esperienza del comune di Enna dove l'Amministrazione che compra l'energia elettrica dall'E.S.E. ha potuto abbassare il prezzo di ben 10 lire il chilowattore, mentre nelle grandi città siciliane — si veda per tutte Palermo — la Società generale elettrica, cioè il complesso monopolistico, vende l'energia ad oltre 58 lire il chilowattore; vale a dire ad un prezzo che è il più alto tra quelli praticati in tutta l'Italia. Devo dire ancora che questa è una situazione che si va facendo sempre più grave anche dal punto di vista sociale oltre che da quello puramente tecnico ed economico. Ed è tanto atteso, questo intervento dell'Ente siciliano, che i dolorosi avvenimenti di Licata possono — sia pure per un opinabile giudizio di prospettive da parte di quei cittadini tormentati dalle impossibili condizioni di vita — risalire in parte anche alle notizie che l'Ente pubblico, per ragioni di carattere tecnico, avrebbe deciso di costruire la sua Termoelettrica, invece che a Licata, a Porto Empedocle.

E qui apro una breve parentesi: sono stato nei giorni scorsi a Licata dove mi sono recato, non già per rendermi conto di una situazione che conosco molto bene e da molto tempo, ma per informarmi direttamente sui recenti luttuosi episodi dei quali parleremo più a lungo in altra sede. Ebbene, onorevole Ministro, senza tema di essere accusato di esagerare per spirito polemico o peggio per imbastire su quei fatti una meschina speculazione politica, io devo qui dichiarare con piena consapevolezza che la situazione di Licata è veramente una situazione tragica. È una città di 43.500 abitanti, senza speranze e senza prospettive. Ci sono migliaia di lavoratori disoccupati che conducono con le loro famiglie un'esistenza letteralmente impossibile in miserabili quartieri, che io vorrei lei venisse una volta a vedere per rendersi personalmente conto della situazione: senza acqua, senza fognature, senza case degne di questo nome. Gli indici dell'analfabetismo e delle malattie infettive, dal tracoma alla tubercolosi, sono in quella zona veramente paurosi e tali da indurre a vergogna, se è capace di provarne, la classe dirigente italiana che è responsabile di questo stato di cose. Onorevole Ministro, i Comitati cittadini di Licata e Palma di Montechiaro, la cui situazione, per una iniziativa di cui ella è certamente a conoscenza, è venuta alla ribalta dell'interesse nazionale, hanno avanzato una richiesta di stanziamenti per lavori pubblici, per complessivi 3 miliardi: 2 per Licata, 1 per Palma di Montechiaro.

Io vorrei ricordarle che dal 1954 giace negli uffici competenti del suo Ministero un progetto per la sistemazione igienico-sanitaria a Licata del quartiere oltre Ponte. Occorre trarlo fuori subito, ed ottenerne il finanziamento, per dar lavoro ad alcune centinaia di disoccupati e soprattutto per dare umana sistemazione ai cinquemila abitanti che in quel quartiere sono costretti, per incuria vostra, a vivere come le bestie. Non creda che stia esagerando: vivono come le bestie in una stalla, senza luce, acqua, fogne, con i ragazzini denutriti e seminudi che stanno all'aperto davanti alla casa, in mezzo al fango in inverno, alla polvere in estate, mentre i genitori attendono, ormai non più

con rassegnata pazienza ma con cupa disperazione, che qualcuno li chiami a lavorare, a qualsiasi condizione.

È una situazione veramente tragica e vergognosa per tutti.

Occorre elaborare il progetto relativo al piano regolatore del porto di Licata, porto una volta ricco di traffici ed ora deserto ed inefficiente. Quel porto deve essere messo in condizioni di servire al traffico marittimo connesso con l'industrializzazione in corso di tutta la zona circostante. Occorre adottare subito provvedimenti straordinari — io insisto nel sottolineare questa necessità — provvedimenti straordinari che valgano a dar lavoro stabile e umana dignità a quelle popolazioni, anzichè impartire, ma di questo non faccio carico a lei personalmente, disposizioni severe per reprimere con ogni mezzo le manifestazioni di quelle popolazioni ormai esasperate che rivendicano il loro diritto alla vita e il rispetto di quella loro umana dignità offesa dalla miseria, dall'ignoranza, dallo stato di promiscuità in cui sono state da troppo tempo ormai abbandonate.

Io non credo che questi problemi si possano risolvere destinando a Licata la Centrale termoelettrica dell'E.S.E., anche se indubbiamente ciò varrebbe a dare temporaneo lavoro a qualche centinaio di operai. Tuttavia già il Governo regionale ha deciso di indurre l'E.S.E. a rivedere i suoi piani, per considerare se non sia possibile superare quelle ragioni tecniche che avrebbero indotto l'E.S.E. alla decisione di trasferire la centrale termoelettrica a Porto Empedocle.

Io debbo aggiungere che, a mio giudizio, non interessa tanto, ai fini dell'impiego di mano d'opera e dello sviluppo economico, dove si costruisca una centrale termoelettrica, che potrà impiegare un numero molto limitato di operai e di tecnici, quanto che si costruisca al più presto. Ecco perchè io mi sto soffermando ad illustrare quell'ordine del giorno sul quale confido ella vorrà dare una risposta che soddisfi le legittime speranze del popolo siciliano. Occorre fare presto e realizzare una larga produzione di energia elettrica a basso costo, perchè solo così potrà concretamente avviarsi quel processo di industrializzazione dell'Isola che potrà assicurare lavoro stabile, benessere economico, progresso sociale alle sue popolazioni.

In questo quadro, e soltanto in questo quadro, potranno trovare soluzione i problemi di Licata, di Palma di Montechiaro e di tante altre città popolose ed affamate della Sicilia. L'Ente siciliano di elettricità è in grado di assicurare alla Sicilia la fornitura di energia elettrica a basso prezzo indispensabile ai fini che ho poc'anzi indicato. Occorre dunque mettere l'Ente siciliano di elettricità, cioè l'Ente pubblico, in condizioni di realizzare integralmente e al più presto i suoi programmi base, i suoi fini istituzionali, perchè ritengo che abbandonare l'Ente siciliano a questo punto sarebbe un atto antieconomico e soprattutto un gesto antisociale di estrema gravità per le vostre responsabilità e per l'avvenire della Sicilia.

L'onorevole Ministro lo scorso anno riconobbe (ed anche qui cito testualmente) che « il problema meritava un'attenta considerazione ». La Sicilia confida che la risposta che vorrà dare questa volta sia più conforme alle sue aspettative e alle sue speranze. Io, me lo consenta, personalmente nutro molti dubbi sulla reale volontà di questo Governo di impegnarsi concretamente per la soluzione degli annosi e gravi problemi che ho avuto l'onore di illustrare. Sarò tuttavia lieto, onorevole Ministro, per l'avvenire della mia regione e per il progresso di tutto il Paese, se i fatti, smentendo questo mio scetticismo, riveleranno con le prove del vostro impegno le carenze del mio intuito politico. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Masciale, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Solari e Bardellini. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

BUSONI, *Segretario*:

« Il Senato,

in ordine al provvedimento legislativo n. 1070 concernente la costruzione di case per i lavoratori agricoli;

ed in relazione al parere dubitativo della Commissione finanze e tesoro del Senato, circa la copertura del conseguente impegno di spesa di 15 miliardi annui,

invita il Governo a far conoscere con quali risorse finanziarie e con quali provvedimenti di bilancio intenda far fronte alla spesa surricordata, in modo che non sia reso inoperante un solenne impegno del Parlamento verso i lavoratori agricoli ».

PRESIDENTE. Il senatore Masciale ha facoltà di parlare.

MASCIALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non sembri strano che io abbia presentato quest'ordine del giorno nella discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, anche perchè avrei voluto sollevare un'obiezione, se il Regolamento me lo avesse consentito, ed avrei senz'altro rinunziato all'illustrazione dell'ordine del giorno stesso. Poichè mi fu fatto osservare che non era possibile, ho legato il contenuto di quest'ordine del giorno alla discussione del bilancio dei Lavori pubblici. Poco tempo fa, con altri colleghi fui chiamato a far parte della Commissione speciale per lo esame del progetto di legge n. 1070 riguardante norme per la costruzione di case per i lavoratori agricoli, disegno di legge già approvato quasi all'unanimità dalla Camera. Non dirò se quell'Assemblea fece bene o male ad affrontare la discussione su questo progetto di legge, ma, poichè sono sorti alcuni dubbi, suffragati d'altronde da un parere chiesto alla Commissione finanze e tesoro, io debbo rivolgere all'onorevole Ministro dei lavori pubblici una domanda: mi assicura che nel corso della discussione sarà presentata la nota di variazione al bilancio? In tal caso rinunzierò alla illustrazione e ciò perchè, come accennavo, la Commissione finanze e tesoro ha manifestato il 23 giugno alcune perplessità. Leggerò il parere, non per spirito polemico ma per informarla sul come stanno le cose, onorevole Ministro: « Il problema della copertura finanziaria della nuova spesa recata dal provvedimento in esame, e definita nel primo comma dell'articolo 5 in 15 miliardi annui per anni dieci, è connesso con l'accertamento della possibilità di ricavare un pari importo, almeno nel complesso, dal disposto del secondo comma dello stesso articolo. La Commissione non si oppone all'ulteriore corso del provvedimento purchè, per una corretta applicazione dell'articolo 81 della Costituzione ... ». E ancora: « L'interpretazione letterale del predetto articolo induce a ritenere che i mezzi con cui si voglia fronteggiare una spesa debbano essere attuali, vale a dire che gli stessi non debbano dipendere da un avvenimento incerto e comunque molto aleatorio ». E continua la Commissione: « Purchè resti inteso che sussiste complessivamente una corrispondenza tra la nuova spesa derivante dal disegno di legge in esame (come ho detto, 150 miliardi, ripartiti in dieci annualità di 15 miliardi, a partire dal 1960-61, sul bilancio dei Lavori pubblici) e le somme ricavate dalla vendita degli alloggi costruiti a totale carico dello Stato, a norma dell'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959 ».

Io ho voluto anche leggere quest'articolo 21 del decreto presidenziale 17 gennaio 1959. Ecco cosa dice: « Le somme ricavate dalla alienazione degli alloggi e dei locali costruiti a totale carico dello Stato, comprese quelle derivanti dalla vendita degli alloggi di cui alla legge 9 agosto 1954, n. 640, sono versate in appositi capitoli del bilancio dell'entrata per essere assegnate al Ministero dei lavori pubblici e destinate alla costruzione di nuovi alloggi di tipo popolare ».

Onorevole Ministro, un'altra domanda: ci può dire (perchè ne dovremo discutere in Commissione speciale), qual'è l'importo ricavato dalla vendita di questi alloggi? Non susciteremo noi una cattiva impressione tra gli attuali possessori degli al-

loggi a tipo popolare che, dopo petizioni, manifestazioni, interventi di parlamentari, sono in un certo stato di attesa? Questa è la nostra preoccupazione. Lei non ci dice che sono già a disposizione i quindici miliardi, tanto è vero che la stessa Commissione finanze e tesoro ha manifestato questa perplessità. Lei mi dirà che la stessa osservazione è stata fatta anche alla Camera, ma io insisto, anche perchè di questa tesi sono non solo i compagni socialisti e comunisti che siedono con me in Commissione; infatti, qualche perplessità è stata avanzata anche dal Presidente, senatore Merlin, dal senatore Restagno e da altri. Se vogliamo veramente non deludere l'attesa di questi braccianti, se vogliamo veramente che non si ripeta il dramma del sussidio di disoccupazione, approvato dalle due Camere intorno al 1950, se non erro, ma per il quale dovettero passare molti anni perchè si emanasse il relativo regolamento, per tutti questi motivi, onorevole Ministro, io chiedo che lei ci tranquillizzi in maniera che si possa discutere con una certa rapidità il progetto di legge numero 1070. (*Applausi dalla sinistra*).

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

B U S O N I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato il crescente verificarsi di frane nelle zone collinari italiane e le conseguenti necessità di maggiori interventi per la esecuzione di lavori di riparazione e di difesa degli abitati,

invita il Governo a predisporre in futuro una sufficiente disponibilità di mezzi finanziari, sia per incrementare l'apposito fondo iscritto tra i capitoli di ogni Provveditorato, sia per erogare maggiori sussidi a Provincie e Comuni in dipendenza di alluvioni, piene e frane ».

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

D E S A N A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà molto breve e dedicato ad alcuni problemi particolari che, nei loro aspetti generali, sono già stati posti nel dovuto rilievo nella esauriente relazione della 7ª Commissione sul disegno di legge relativo allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961.

A pagina 44 della menzionata relazione, sotto il titolo « Provvedimenti definitivi in dipendenza di alluvioni, piene e frane » si afferma che uno dei problemi più importanti da risolvere è quello dei consolidamenti e dei trasferimenti di abitati in conseguenza di movimenti franosi.

Si precisa poi che per le opere relative i Provveditorati dispongono di bilancio apposito, troppo esiguo però, tale da consentire soltanto l'esecuzione di modestissime opere di consolidamento in pochi abitati e da trascurare completamente le esigenze dipendenti dai trasferimenti. Siamo d'accordo con il relatore nel ritenere opportuno che il fondo per le opere straordinarie, da iscriversi nell'apposito capitolo di ogni Provveditorato, debba venire notevolmente incrementato in modo da poter assegnare all'articolo relativo alle frane una congrua somma.

L'onorevole Ministro sa come chi parla, più volte, attraverso segnalazioni ed interrogazioni, tale opportunità abbia ripetutamente segnalato, indicando casi particolari della collina piemontese e monferrina, come Camino Monferrato e la sua frazione Brusaschetto, come Coniolo Monferrato, Pontestura ed altre località, e di alcune zone della collina torinese ed astigiana. Ma io ritengo che, più degli incrementi nel citato capitolo di ogni Provveditorato e più ancora dello auspicato aumento dell'assegnazione in bilancio della somma per sussidi a Comuni e Provincie in dipendenza di alluvioni, piene e frane per l'esecuzione di lavori di ripara-

zione e di difesa di abitati in applicazione della legge 30 giugno 1904, n. 293, siano necessari provvedimenti più impegnativi, capaci di far fronte alle crescenti necessità dell'ambiente collinare italiano.

A questo sostanzialmente mira l'ordine del giorno che ho presentato unitamente al collega Militerni.

E non intendendo ora superare il limite del brevissimo tempo concessomi, concludo ringraziando vivamente il ministro Togni per aver preso in considerazione le mie ripetute richieste, illustrate anche nel discorso da me pronunziato lo scorso anno sul bilancio dei Lavori pubblici: quelle di finanziare il rammodernamento e le varianti della strada statale n. 31 del Monferrato che unisce la Valle d'Aosta ed il biellese e avvia il traffico verso il Mar ligure attraverso Vercelli, Casale Monferrato ed Alessandria. Lo avvenuto finanziamento del tratto Vercelli-Casale è premessa sicura al finanziamento del tratto Casale-Alessandria, che mi auguro venga deciso quanto prima.

Ringrazio ancora l'onorevole Ministro per l'assunzione dei provvedimenti relativi alla provincializzazione delle strade intercomunali, da me pure particolarmente sollecitata in precedenti discorsi, e ritengo che nella sua replica egli farà certamente il punto della situazione relativa a questo particolare argomento che sta tanto a cuore a coloro che sono responsabili della cosa pubblica, sia nelle maggiori Provincie, che nei più piccoli Comuni rurali della nostra Italia. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

B U S O N I , *Segretario*:

« Il Senato,

invita il Governo a voler risolvere definitivamente l'urgente problema delle comunicazioni che interessa essenzialmente la vita economica e civile del Mezzogiorno d'Italia e della Basilicata in specie, problema prospettato insistentemente da lungo tempo. Sono di preminente importanza:

1) la costruzione della ferrovia Bari-Altamura-Matera-Metaponto;

2) la costruzione del porto di Metaponto;

3) il completamento della strada nazionale che unisce Terranova di Pollino alla Calabria, iniziata e sospesa da anni;

4) la costruzione di una grande arteria stradale che congiunga Cosenza, Matera e Foggia;

5) la sollecita sistemazione delle paurose frane che hanno determinato le totali interruzioni delle strade rotabili di Ferrandina e di Pomarico, minacciando altresì lo abitato di Pisticci e gli altri centri del materano ».

« Il Senato,

invita il Governo a mettere allo studio, per la sollecita esecuzione, il tracciato dell'autostrada che, staccandosi dall'autostrada Napoli-Bari, si prolunga per Potenza-Matera-Taranto-Lecce-Gallipoli, così come fu approvato all'unanimità dalla 7ª Commissione permanente del Senato, con parere favorevole del Ministro dei lavori pubblici ».

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

C E R A B O N A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'ora è tarda, molti oratori hanno già interloquito e, come vi attendete, il mio intervento sarà brevissimo: mi limiterò a ripetere quello che ormai vado insistentemente dicendo nei due rami del Parlamento sin dal 1951, cioè che la Lucania è abbandonata e che è abbandonata in modo particolare la provincia di Matera, sulla quale ha parlato, e ne sono lieto, finalmente, anche un senatore della maggioranza. La Lucania e specialmente Matera sono abbandonate soprattutto in materia di comunicazioni.

Nell'ordine del giorno da me presentato credo di aver inserito un certo credito nelle promesse dell'onorevole Ministro, perchè, invitando « il Governo a voler risolvere definitivamente l'urgente problema delle comu-

nicazioni », implicitamente ho dimostrato di credere nella buona volontà del Ministro di voler operare nel senso richiesto. Ma qualcuno vi deve pur essere che venga incontro all'attesa di una regione fino ad oggi abbandonata! Certo fu trascurata anche dai Governi di un tempo lontano. Le ferrovie nella Basilicata furono costruite a partire dal 1880 con la Eboli-Potenza prima e con la Lagonegro-Sicignano dopo; nel 1891 vennero le Ofantine, insistentemente richieste e finalmente ottenute da Giustino Fortunato. Dopo d'allora, non un metro di strada ferrata è stato più costruito.

Ho fatto questi accenni perchè l'onorevole Ministro studia e non affronta estemporaneamente i problemi, ed io vorrei che convenisse con me sul fatto che la Basilicata è stata tenuta lontana dal consorzio civile dai Governi democristiani. Poichè si tratta di problemi che affondano le loro radici in tempi non recenti, riconosco che non posso pretendere che il Ministro faccia in pochi giorni quello che si sarebbe dovuto fare in molti anni. Tuttavia la Basilicata, dopo la costruzione delle Ofantine, non ha visto altre ferrovie. Già allora Giustino Fortunato dovette battersi per far trionfare il principio che le Ferrovie dello Stato non debbono valutare i problemi solo dal punto di vista economico, ma debbono esaminarli anche sotto il profilo sociale e quello politico, non meno importanti. Nè la Basilicata ha avuto strade rotabili, onde io chiedo strade e autostrade, poichè essa è tuttora isolata, come nei tempi antichi quando nella nostra regione venivano mandati coloro che doveva scontare pene lunghissime e come in tempi meno lontani, quando venivano confinati coloro che non andavano d'accordo col fascismo e si opponevano alla violenta dittatura.

Onorevole Ministro, è suo dovere non lasciare isolata la regione lucana che comincia ad avanzare nel campo economico, soprattutto ora che il metano l'ha posta all'attenzione dell'intera Nazione (recentemente anche la televisione ha diffuso le cronache su Ferrandina). Matera in particolare deve essere tenuta presente sia per le sue condizioni economiche e sociali, sia per il valore dei suoi cittadini, sia per insopprimibili ragioni di giustizia. Nel numero 202 dei « Documenti di vita italiana », ho letto che uno dei settori verso il quale il Ministro dei lavori pubblici ha particolarmente indirizzato la sua attività ed ha accentuato la sua attenzione nel 1959 è quello della viabilità. Siamo d'accordo. Bisogna riconoscere che non si fa l'oppositore negando la verità; bisogna riconoscere che il ministro Togni nel 1959 ha svolto una notevole attività sul problema della viabilità. Ma — ecco il ma — la Basilicata non è stata tenuta presente, onde ancora attendiamo che sia finalmente rimessa in valore la nostra terra la quale ha bisogno, e per giustizia e per necessità di cose, di avanzare speditamente sulla via della rinascita. Per far questo occorre innanzitutto sistemare le comunicazioni ed i suoi fiumi.

Del resto, in questa mia opera di persuasione ho avuto, anche se un po' in ritardo, per la verità, un coadiutore di maggioranza, lo onorevole Bolettieri, il quale in sostanza non ha fatto che confermare le critiche che io vado facendo da molti anni a questa parte. Io non sono d'accordo su tutto quanto egli ha detto, ma lo sono sui punti principali che ha trattato, specialmente per quanto riguarda la provincia di Matera per la quale è necessario, anzi indispensabile, un intervento massiccio.

Onorevole Ministro, io sono un paziente raccoglitore delle interviste, degli articoli, dei pensieri dei Ministri, degli uomini politici più in vista; ebbene, sono andato a rileggere quanto ella ebbe a dichiarare nel 1956-57 intervenendo alla Camera dei deputati a conclusione del dibattito sul bilancio del suo Ministero. Ella disse delle cose che bisogna ricordare per giudicare la sua opera. « Riconosco — disse — al Mezzogiorno e alle zone depresse un ruolo di priorità. Non saranno lesinati sacrifici perchè il Mezzogiorno abbia ciò che si merita in relazione ad una fondata giustizia ». È un giusto ed onesto pensiero, e se corrisponde, come non può non corrispondere, al sincero sentimento del Ministro, la questione del Mezzogiorno va risolta con i fatti e non con le parole. Egli

dovrà senz'altro intervenire in Lucania, specie per quanto riguarda i fiumi e la viabilità. A questo proposito mi potrebbe soccorrere il pensiero del compianto onorevole Romita, il quale diceva che la civiltà di un popolo si giudica attraverso la minore o maggiore espansione di quelle che sono le vie di comunicazione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Io dico che la civiltà cammina sulle strade.

C E R A B O N A . Siamo d'accordo. È questo un primo punto sul quale ci incontriamo. Il secondo punto, sul quale dobbiamo incontrarci, è quello della necessità di dare strade alla Lucania. Io sono innamorato di quella terra perchè lì sono nato, lì lotto, lì ho i miei morti; ma bisogna riconoscere che si tratta di una regione che merita, per benemerenze patriottiche e civili, di essere tenuta in speciale considerazione, mentre è ostinatamente trascurata.

Una delle più gravi ragioni di arretratezza della Basilicata è costituita proprio dalla mancanza di comunicazioni. Questo ha rilevato lo stesso ingegnere Tocchetti, che la Democrazia Cristiana ha in estimazione, a quanto ne so, il quale, nel gennaio di tre anni fa, se non vado errato, disse in un congresso che la rovina dell'Italia meridionale, specialmente dei nostri paesi lucani, sta nel fatto che non si è seguita una politica di comunicazioni per sottrarla a quell'isolamento al quale è stata condannata dalla storia. Occorre agire per lo sviluppo di una viabilità che avvicini i cittadini della regione al resto d'Italia, per quella unità che non è soltanto unione di paesi, ma di spiriti e di volontà tesi a raggiungere un progresso economico e sociale.

È una cosa sublime andare incontro ai ciechi che non vedono e agli zoppi che non camminano. La Lucania ha bisogno di comunicazioni per le sue stesse necessità di vita. L'inverno spaventa i cittadini di Basilicata per la mancanza delle comunicazioni indispensabili. Leggono poco, non possono comunicare: la vita ristagna; e a voi spetta di far circolare specialmente le idee, perchè solo quando esse maturano, quando concordano in una comune idealità, si perviene alla vita. Fate in modo che si abbia in Lucania la possibilità di vivere civilmente. La miseria non si può scacciare senza contatto fra le genti. L'isolamento non può produrre ricchezza spirituale e materiale.

Che cosa essenzialmente manca alla Basilicata? La ferrovia a scartamento ordinario. Volete o non volete fare una ferrovia per andare a Matera? È una città che è all'avanguardia del progresso, non solo civile ma economico produce e vuole andare avanti. Vorrei che l'onorevole Ministro vi andasse...

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Vi sono stato più volte.

C E R A B O N A . Arrivati alla stazione di Ferrandina vi si stringe il cuore per la tristezza; terminato il percorso con treno normale, bisogna prendere il treno delle lumache per raggiungere il capoluogo. Nella stagione primaverile ho visto tante lumache sulle rotaie delle calabro-lucane e forse è per questo che il treno va un po' avanti e un po' indietro per la paura. (*Si ride*). È come recarsi in una terra staccata dalla nostra Patria. Come diceva il senatore Genco, nella sua relazione al bilancio dei Lavori pubblici dello scorso anno (una difesa morale, civile e politica del Mezzogiorno), il cittadino che viene dal paese nella città, vedendo i grandi palazzi, esclama: « Che peccati ho fatto, perchè debba vivere così? » Che peccati hanno fatto, dico io, i cittadini della provincia di Matera per vivere in sì doloroso abbandono, costretti a viaggiare, vecchi e bambini, in carrozzoni che traballano, che provocano dolori fisici? Non è una ferrovia quella che unisce Matera a Ferrandina. Volete fare finalmente giustizia? Spendete pure i miliardi per costruire le grandi stazioni; viva le grandi stazioni! Fate quello che volete, ma fate anche quello che è giusto e doveroso per un popolo civile: date il treno con lo scartamento ordinario, senza cavillare sulle spese che occorrono per un servizio importante di pubblica utilità.

Vi è chi giustamente afferma che, essendo le ferrovie un servizio pubblico di immensa utilità, non bisogna guardare troppo a quan-

to costano. All'inaugurazione delle Ofantine, l'onorevole Giustino Fortunato ricordò un pugno di grano che era stato trovato presso una mummia egiziana e che, gettato nelle acque del Nilo, germogliò malgrado i lunghissimi anni di sepoltura. Pensava, illudendosi, Giustino Fortunato che le Ofantine avrebbero segnato l'inizio della rinascita della Basilicata e la fine del suo lungo isolamento.

Onorevole Ministro, le comunicazioni rappresentano la premessa per la vita civile. Dia a Matera la ferrovia. Il collega Schiavone ha presentato un progetto di legge. Io lo ringrazio, anche se non ha avuto la bontà di ricordare che io mi batto da tanti anni per la risoluzione del problema. Comunque, dopo le mie insistenze, ha fatto benissimo a presentare quel progetto di legge ed io mi auguro che il Governo, per gloria sua, voglia farlo proprio. È un problema maturo perchè destra, sinistra, centro, indipendenti, tutto il popolo di Matera, reclama la ferrovia Bari-Matera-Metaponto. Quanto sostengo da molti anni non è un tornaconto di bassa politica elettorale ma una urgente necessità nazionale.

E passo alle strade. Onorevole Ministro, vi prego di tener presenti alcune importanti strade che ricordano i nostri antenati. Innanzitutto accenno alla famosa via di Terranova di Pollino che dovrebbe unire la Basilicata alla Calabria, altra terra abbandonata. Si tratta di soli dodici chilometri di strada, che sarebbero enormemente vantaggiosi per il turismo della zona, perchè sul Pollino vi sono meravigliosi campi da sci. È da oltre dodici anni che si parla della questione, ma non si arriva a costruire questi dodici chilometri di strada, con notevole nocumento della vita dei Comuni della Valle del Sarmento.

C'è la strada Pomarico-Bernalda, per la quale presentai una interrogazione; il Sottosegretario rispose che il Governo non poteva intervenire occorrendo una spesa di 150 milioni. Anche qui sono ventitrè anni che sono stati sospesi i lavori e ancora non si pensa a compiere un dovere umano.

La terza strada da costruire è quella Ferrandina-Stigliano, di cui si parla da una ventina di anni, e si tratta solo di nove o dieci chilometri. Vi è la S. Arcangelo-Montalbano Ionico, altra via sospesa da tempo! Basta una frana in Lucania perchè non si abbia più la possibilità di viaggiare. Ferrandina non è collegata con sei paesi! Onorevole Ministro, bisogna tener presente tutto ciò allestendo un piano chiesto da tempo che vada incontro alle esigenze dei nostri paesi che hanno urgente bisogno di una strada rotabile.

Nel mio ordine del giorno vi ho richiesto quanto si ha l'imperioso dovere di compiere.

Per quanto riguarda i fiumi, allorchè sento parlare di tanti miliardi per l'Arno, di tanti altri per il Po, penso ai nostri fiumi come l'Agri, il Basento, il Simi, il Badarno! Che cosa si fa per essi, che invadono ogni anno tanti ettari di terreno, abbattendo e portando via piante e case? Avete speso mai qualcosa per quei fiumi? Si sono eseguiti piccoli arginamenti, compiuti male, che sono praticamente inutili, perchè la furia delle acque rompe tutto invadendo i terreni. Abbiamo avuto il tremendo fenomeno dell'invasione della ubertosa plaga di Metaponto che ha portato la rovina spazzando tutto, con ingenti danni; e l'incuria dei governanti è stata deplorevole...

P R E S I D E N T E . Senatore Cerabona, la richiamo al suo impegno. Lei ha detto che avrebbe parlato per dieci minuti, ma ne sono passati fin'ora 35.

C E R A B O N A . Ho finito, signor Presidente. Onorevole Ministro, la prego di pensare ai fiumi della Basilicata, di provvedere alla sistemazione di essi. Non le chiedo i grandi mezzi stanziati per altri fiumi, ma quanto è doveroso e necessario per mettere ordine alle acque dei nostri fiumi che dovrebbero essere la ricchezza dei nostri paesi e ne sono invece la rovina.

Per quanto riguarda le autostrade, a ragione reclamo l'autostrada Potenza-Matera-Taranto-Lecce-Gallipoli. Ho fatto parte della 7ª Commissione, di cui avevo l'onore di essere Vice Presidente, ed insieme con l'ex ministro Corbellini ho studiato i problemi

delle autostrade nel Sud. In Commissione fu votato un ordine del giorno a firma mia e dei senatori Voccoli e Ferrari, con il quale si chiedeva che dall'autostrada Napoli-Bari partisse l'autostrada Potenza-Matera-Taranto-Lecce-Gallipoli. L'onorevole Romita, allora Ministro dei lavori pubblici, fu favorevole all'ordine del giorno che, messo in votazione, fu approvato da tutti i componenti la Commissione. Noi non diciamo di costruire immediatamente l'autostrada, che è prevista nella legge e tratteggiata sul grafico allegato, anche perchè forse non vi sono i denari per ora. Va bene, ma fu d'accordo lo stesso ministro Romita, allorchè disse che l'onorevole Cerabona aveva ragione e che bisognava far sì che questa autostrada fosse costruita. Non oggi, non nell'immediato domani, ma dovrà essere costruita prima delle altre autostrade, in modo che la Basilicata, fuori da ogni rapida comunicazione, possa avere un'arteria che più sollecitamente la unisca alle altre regioni d'Italia.

Ho finito, e mi auguro che lei, signor Ministro, accogliendo il mio ordine del giorno, possa darmi ragione. In particolare desidero una parola di consenso sincera sul porto di Metaponto. Allorchè feci per la prima volta tale richiesta, ella mi rispose che non si poteva *ex abrupto* stabilire se un porto potesse essere o no costruito, ma che avrebbe fatto esaminare la questione dai suoi tecnici. Questo nel 1958. Non ripeterò le mie argomentazioni di allora ma sono sicuro che ella, che, come ha affermato, non vuol lesinare denaro per il Mezzogiorno, potrà far sì che anche il porto di Metaponto possa essere, al più presto, una realtà. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

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

La seduta è tolta (*ore 12,50*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio ntari