

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

455^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 26 SETTEMBRE 1961

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente **MERZAGORA**,
indi del Vice Presidente **CESCHI**

INDICE

Disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1665 e 1665-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione):

D'ALBORA	Pag. 21186
GOMBI	21178
GUIDONI	21195
SOLARI	21163
VACCARO	21174

Interrogazioni:

Annunzio	21198
--------------------	-------

Petizione:

Annunzio	21163
--------------------	-------

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta di ieri.

RUSSO, Segretario, dà lettura del processo verbale.

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

Annunzio di petizione

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto della petizione pervenuta alla Presidenza.

RUSSO, Segretario:

« Il signor Luigi Nebuloni, da Milano, chiede che sia modificata la legge 2 aprile 1958, n. 377, al fine di migliorare il trattamento di quiescenza di cui godono gli impiegati delle esattorie e ricevitorie delle imposte dirette collocati in pensione prima dell'anno 1950, mediante una rivalutazione dello stipendio percepito al momento della cessazione del rapporto di impiego » (Petizione n. 43)

PRESIDENTE. Questa petizione sarà trasmessa alla Commissione competente.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1665 e 1665-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spe-

sa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (già approvato dalla Camera dei deputati).

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

SOLARI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non mi sono mai accinto con entusiasmo e con fiducia agli interventi sui bilanci perchè si ha sempre di più netta l'impressione — in questo Parlamento che dovrebbe essere il depositario della sovranità nazionale — di assistere ad una pericolosa svalutazione della politica di fronte alla pura, alla arida amministrazione. Si ha di ciò una logica conseguenza quando il Governo rende conto del suo operato, non intrattenendo il Parlamento su un resoconto di preciso contenuto politico, bensì leggendo un interminabile elenco di provvedimenti amministrativi e legislativi, come ha fatto alcuni mesi fa alla Camera il Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani.

Non vale perciò molto che noi si insista sui problemi di fondo perchè restiamo inascoltati, la stampa tace, e si ha l'impressione di perdere del tempo. Tuttavia è nostro dovere insistere nel nostro sforzo, perchè restino almeno documentate le ragioni dei nostri dissensi.

Anche nella discussione di quest'anno, onorevole Zaccagnini, il numero degli ordini del giorno presentati è già notevole; mi pare sia un fascicolo meno pesante di quello dell'anno scorso, ma comunque ve n'è un certo numero; di essi vi sarà l'accettazione o la promessa di tenerne conto da parte sua, ma poi gli uni e gli altri resteranno a lungo all'esame degli organi ministeriali, o per essere più precisi, andranno a finire negli scaffali degli archivi. Ed è proprio per questo che io sono restio a presentare degli ordini del giorno: io agli ordini del giorno non ci

credo, e perciò ritengo che avrai poca soddisfazione sui chiarimenti che hai chiesto in argomento, collega Gombi.

Con i Governi di questo tipo, che senza varianti di rilievo si susseguono ormai da 14 anni, ottiene qualche cosa chi è vicino, direi vicinissimo al Governo; e questa constatazione giustifica quello che dico; la spesa dei Ministeri come quello dei lavori pubblici, è volta più a tutelare interessi elettorali e interessi monopolistici che interessi obiettivi della collettività tutta intera del nostro Paese. Vede, onorevole Ministro Zaccagnini, non dubito che ella sia disancorato da qualunque rapporto, diretto o indiretto, politico o di altro genere, con i gruppi di pressione che comandano nel nostro Paese. Voglio anzi pensare di lei ciò che davvero non si poteva pensare del suo predecessore; e sono perciò d'accordo con il mio collega Bardellini che ha detto ieri che nel suo Dicastero vi è un clima nuovo, spira aria nuova. Penso cioè che ella riesca a resistere alle pressioni del suo collegio elettorale, ed anche ai collegi dei suoi amici politici. Ma lei vorrà convenire con me che, quando la distribuzione e l'impiego degli stanziamenti non sono legati a nulla altro che alla discrezionalità di un ministro e dei suoi fedeli funzionari, quando si può rispondere indifferentemente a questo o a quello che non ci sono mezzi, e si possono però utilizzare gli scarsi mezzi esistenti al di fuori di ogni vincolo di programma e di piano — ed ecco una risposta appropriata ai vari interventi di oggi e di ieri — allora, dicevo, ella vorrà convenire con me che la tentazione di distribuire favori, per ricevere in cambio altri favori, è molto forte. Ed ella sa che non sempre la nostra classe di Governo, non sempre la nostra classe di funzionari, offre uomini di coscienza intemerata, dediti solo alla tutela del pubblico interesse; e da ciò le nostre preoccupazioni. In queste condizioni anzi, c'è quasi da compiacersi che gli abusi non siano più numerosi di quelli di cui sentiamo talvolta parlare.

Se si vogliono evitare queste critiche, bisogna legare la condotta ministeriale a precise norme programmatiche, organiche e responsabili, che invece non vi sono. Collega Buizza, questa esigenza non la sollevi di

certo tu con la tua relazione, e dovrei dire che la relazione di maggioranza è una vera relazione estiva; è una semplice esposizione « in prosa », collega Buizza, di quello che lo stato di previsione è « in cifre ». Si chiedono in essa diverse cose, ma con accento critico timido; c'è qualche raccomandazione; è vero che si rileva anche che gli stanziamenti sono deficitari mentre i bisogni sono notevoli, si fanno delle assicurazioni, eccetera; ma, a mio giudizio, non si mette il dito sulla piaga, come tenterò modestamente di fare io. E spero che il relatore di maggioranza, nella sua replica, vorrà rispondere alle critiche ed ai rilievi che nel corso del mio intervento farò; e, a maggior ragione, spero vorrà farlo lei, onorevole ministro Zaccagnini, e la invito a farlo con chiarezza.

Noi non restiamo insensibili, onorevole Zaccagnini, quando un ministro ci dice, fuori dei banchi del Governo, che è d'accordo con noi su un determinato problema; ma mai una volta che lo ripeta quando sta seduto al suo posto di membro del Governo! Siamo così costretti a rilevare che voi della maggioranza non siete conseguenti con quello che dichiarate, non siete conseguenti neppure col vostro pensiero. Il perchè di questo comportamento è ben noto; e noi sopportiamo, e tiriamo oltre.

In sede di discussione dei bilanci finanziari, è stato rilevato che quella preventiva approvazione toglie mordente ed efficacia alla discussione sui bilanci tecnici, perchè la quantità complessiva della spesa è bloccata a causa della rigidità di molti degli stanziamenti di bilancio e perchè sono bloccati in gran parte anche la qualità e la distribuzione, per cui non vi è, praticamente, nulla da fare.

Il mio collega Ottolenghi ha detto stamane delle cose giuste, che io condivido. Ha fatto anche delle precise denunce, ha documentato l'esistenza di veri sabotaggi, onorevole Zaccagnini, ha parlato di ritardi inammissibili, ha detto della disapplicazione di molte leggi, ha detto che gli stanziamenti non sono bene impostati nel bilancio; solo doveva aggiungere che, per chi si vuole favorire, i soldi ci sono. Quindi, cattiva applicazione della legge, direi, più che disappli-

cazione della legge! Direi che agli attuali Governi, la confusione fa comodo.

Io non parlerò, quindi, di correzioni marginali allo stato di previsione, che lascerebbero le cose come stanno, ed entrerò nel merito dei miei rilievi su un piano d'ordine generale. alcuni verteranno sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in senso stretto, onorevole Zaccagnini, ed altri su come il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere, a mio modesto giudizio.

Comincerò col denunciare la voluta confusione che vi è in materia di classificazione economica della spesa totale. È stato lo stesso relatore di maggioranza alla Camera dei deputati, — ricordato ieri sera qui dal senatore Conti — a criticare la premienza che vi è tra le spese derivanti dalle leggi speciali in confronto a quelle derivanti dalle leggi organiche, ma non ha tirato chiare conseguenze. Da parte mia, a proposito della sproporzione esistente tra spese ordinarie e spese straordinarie, faccio accenno soltanto all'allegato n. 10 del bilancio di previsione. In esso si elencano le spese classificate come investimenti per un importo complessivo di oltre 250 miliardi, ma questo elenco è fatto con tanta disinvoltura da far pensare ad erogazioni che hanno tutt'altri fini, da sollevare legittimi e forti dubbi che quell'elencazione corrisponda al vero.

Questo potrebbe essere offensivo: facciamo conto quindi che corrisponda al vero. Abbiamo sempre però di fronte a noi 33 miliardi di spesa ordinaria, con oltre 250 miliardi di spese straordinarie nel bilancio dei lavori pubblici.

È una sproporzione veramente clamorosa, quando si pensi che gli stanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria di tutte le opere affidate in gestione al suo Dicastero, onorevole Ministro, ammontano appena a 6 miliardi 600 milioni, ripeto sei miliardi e seicento milioni. In tale cifra c'è tutto; l'edilizia scolastica e le opere idrauliche, le strade e le opere igienico-sanitarie, gli acquedotti, i porti ed altro ancora. Se si pensa poi che con questo stanziamento bisognerebbe provvedere anche, in alcuni casi, a fatti eccezionali e calamitosi, credo che voi

tutti siate con me d'accordo che ci troviamo di fronte ad un assurdo contenimento delle manutenzioni.

Noi in Italia, da molto tempo, da quando voi governate — pur riconoscendo le difficoltà che incontrate per amministrare questa Repubblica italiana —, trasferiamo risorse, che bisognerebbe destinare alla soddisfazione dei bisogni ordinari, al finanziamento di cosiddetti piani pluriennali, ed una politica tanto miope non può che far aumentare, in progressione geometrica, i bisogni ordinari a causa del degradamento pauroso dei beni patrimoniali.

Sapete tutti quale sia la triste condizione in cui si trovano le opere realizzate dal Ministero dei lavori pubblici (e penso sia così, anche per quelle della Cassa per il Mezzogiorno e della « cassetta » per l'Italia centro-settentrionale): una volta compiute queste opere, e consegnate agli enti che le debbono mantenere in gestione, si avviano verso un'accelerato processo di decadimento per mancanza di adeguata manutenzione. Tutto questo non può durare, perchè si distrugge una ricchezza che appartiene a tutto il Paese. Cosa ci dice a questo proposito il Ministero dei lavori pubblici? Come pensa che si debba provvedere?

Strettamente legati agli accenni che ho fatto, vi sono quelli che riguardano la ripartizione dei fondi fra gli uffici decentrati del Ministero dei lavori pubblici. Su 128 miliardi di spese straordinarie, 37 e mezzo sono distribuiti ai Provveditorati alle opere pubbliche o ad altri uffici periferici, senza un minimo disegno organico e così al disordine si aggiunge il disordine.

Vi sono quindi solidi motivi di dissenso che ci dividono dalla maggioranza, e sono specialmente di ordine generale. Io nei particolari entro raramente; vedo gli aspetti grossi che a me sembrano veramente importanti. E così venendo alle strade — che sono un po' il mio pallino — ricordo che fino a ieri gli stanziamenti ordinari dell'A.N.A.S. erano notoriamente e gravemente deficitari rispetto ai bisogni. Parlando dell'A.N.A.S., mi associo alle condoglianze, espresse ieri in quest'Aula dal senatore Pesi e dal Presidente della nostra Assem-

blea, alle famiglie delle vittime che si sono avute sull'Autostrada del Sole.

La recente riforma di struttura dell'Azienda, ha considerevolmente migliorato le condizioni finanziarie (ne accennava ieri sera il collega Conti) in via immediata ed in prospettiva; consentitemi di dire che ciò è avvenuto anche, se non soprattutto, per le pressioni da noi esercitate in tale circostanza. Non diremo che, a seguito del nuovo sistema di finanziamento l'A.N.A.S., nuoti nell'oro — specie se si tiene conto che avrà tra poco anche tutte le strade provinciali che sono state statizzate — ma è certo che una maggiore disponibilità e di considerevole mole, è stata ormai assicurata al suo bilancio e, quel che più conta, è stata assicurata anche una congrua elasticità di assegnazione di bilancio, che noi abbiamo chiesto ed ottenuto (voi in qualche modo, a mio giudizio, ci siete venuti dietro), in rapporto al gettito dei tributi della motorizzazione. Basti dire che, contro i 28 miliardi di contributo inizialmente previsti nello stato di previsione di quest'anno, si è già arrivati a 48 miliardi, e si arriverà presto ad oltre 61 miliardi, cioè più del doppio rispetto alla disponibilità originaria.

Ora io le domando, onorevole Ministro: come si accinge l'A.N.A.S. a spendere una cifra così cospicua, e che sarà più cospicua ancora in futuro? Che io sappia, un programma di intervento l'A.N.A.S. non ce l'ha, se non limitatamente alle note leggi speciali sulle strade statali e minori, e sulle autostrade.

Notando, poi, come sia difficile, se non impossibile, fare una netta distinzione fra manutenzioni ordinarie e manutenzioni straordinarie e migliorie in senso tecnico, e tenendo conto che i bisogni di migliorare la viabilità non sono dappertutto uguali, sarebbe sommamente opportuno che l'A.N.A.S. facesse un piano di interventi e che lo facesse conoscere; abbiamo il diritto di pretenderlo, perchè diversamente le scappatoie sono troppe e ci inducono in sospetto.

In sostanza, noi ci opponiamo che i nuovi fondi messi a disposizione dell'Azienda siano impiegati senza una pubblica programmazione delle destinazioni. Ho detto, e mantengo,

che non faccio questioni particolari, ma consentitemi solo una fuga molto veloce nel mio Friuli. Voi certamente ricordate che in occasione della discussione del piano autostradale io dissi che si deve evitare di fare del campanilismo, che si deve chiedere ciò che è giusto pretendere. Conseguentemente a questo mio pensiero, rilevo che un caso come quello della strada internazionale Udine-Tarvisio minaccia di restare insoluto (forse insieme all'autostrada Venezia-Trieste), proprio per il difettoso congegno delle leggi esistenti e per la mancanza di una programmazione prioritaria degli interventi. In base ad un criterio di priorità, onorevole Ministro — e non per pressioni o per concedere favori — l'A.N.A.S. dovrebbe eseguire il raddoppio della statale Udine-Tarvisio e non attendere l'autostrada a concessione che si può essere certi non verrà per ragioni intuitive di carattere economico. È d'accordo con me, onorevole Zaccagnini? Me lo dirà alla fine di questo dibattito?

Ritorno all'A.N.A.S. dopo questa breve parentesi, per dire che l'attuale stato di previsione dell'Azienda dice poco o niente, specie per la promiscua intitolazione dei propri stanziamenti.

Il problema, peraltro, è ancora più grosso di quanto non appaia col semplice riferimento alle strade statali. Oltre agli stanziamenti iscritti nel bilancio dell'A.N.A.S., il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, in quanto tale, contiene gli stanziamenti concernenti la viabilità minore affidati in gestione alla Direzione generale della viabilità ordinaria presso il Ministero dei lavori pubblici, e si tratta di un complesso di stanziamenti per circa 43 miliardi, che si viene quindi ad aggiungere a quelli del bilancio A.N.A.S. vero e proprio.

Ho detto questo, onorevole Ministro, perchè ricordo che l'articolo 2 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, riguardante la nuova struttura dell'A.N.A.S. ha attribuito all'Azienda tutti i compiti attualmente disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici anche per la viabilità minore; cioè, in parole povere, tutta la materia attualmente trattata dalla Direzione generale della viabilità ordinaria; ma il predetto articolo 2 non è operante, è come

se non esistesse, e ci sarebbe da domandarsi per quali motivi sia stato inserito nella legge stessa. Il mio cervello ragiona: sono i misteri, non troppo misteriosi, dei quali faceva uso l'onorevole Togni! Fa comodo impedire una politica stradale unitaria; e così nè l'A.N.A.S., nè il Ministero dei lavori pubblici hanno obbligo alcuno di prevedere un impiego organico degli stanziamenti destinati rispettivamente alle strade statali e a quelle minori!

La situazione attuale comporta anche la conseguenza che i rappresentanti delle Province e dei Comuni, benchè contemplati come membri del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., non possono materialmente entrare a farne parte, appunto per la mancanza di un provvedimento legislativo che non sappiamo neppure se sia allo studio. Una situazione di questo genere evidentemente non può continuare, e perciò mi sembra doveroso chiedere all'onorevole Ministro se non ritiene di potersi impegnare sui seguenti punti:

Primo, che la legge prevista dal 2° comma dell'articolo 2 sulla riforma dell'A.N.A.S., in base al quale si deve definire il passaggio a questa Azienda delle attribuzioni riguardanti la viabilità minore, sia predisposta e presentata d'urgenza.

Secondo, che in attesa di ciò il Ministero dei lavori pubblici sottoponga al Parlamento, anche come semplice comunicazione, il programma di impiego dei fondi stanziati per tutta la viabilità, statale e minore.

Durante il dibattito sul bilancio della Difesa, il Ministro Andreotti ha promesso la presentazione di un « libro bianco » sulle cose di quel dicastero. È stata come una voce nel deserto, di fronte alle insistenze che vi sono state da parte nostra perchè voi dei ministeri tecnici presentiate dei libri bianchi, ma è stato tuttavia un preannuncio gradito. Soltanto che è strano si prometta un « libro bianco » da un Ministero dal quale si vorrebbe invece — almeno da parte nostra — un « libro in bianco », e non si prometta invece la stessa cosa, veramente seria e indispensabile, da parte dei ministeri tecnici.

Onorevole Zaccagnini, ma non siete sempre uguali voi ministri, a qualunque dicaste-

ro siate destinati? E perchè non prendete tutti assieme, a livello di Governo, una decisione responsabile su questo argomento? Perchè, a livello di Governo, non decidete di presentare per tutti i dicasteri, dove occorra, dei « libri bianchi » al Parlamento e al Paese? Anche questo è un interrogativo che pongo e che attende risposta.

Sui punti or ora posti avrei potuto presentare un ordine del giorno, ma ho detto all'inizio che non credo agli ordini del giorno, e perciò attendo una risposta precisa dalla replica del Ministro, anche sul mio accenno ai « libri bianchi », molto pertinente per il Dicastero dei lavori pubblici, specie per la complessità dei compiti che ad esso sono affidati.

Scorrendo il bilancio della marina mercantile ho avuto conferma della crescente attenzione che si deve avere per i porti, particolarmente in vista dell'eventuale estensione del M.E.C. ai trasporti marittimi, e comunque per la competizione, per la concorrenza sempre più accesa che vi è nei trasporti marittimi.

La concorrenza dei porti non si fonda oggi tanto sulla posizione geografica dei porti stessi, quanto sulle « comodità » tecniche che i porti offrono: comodità di approdo, di carico e scarico, di afflusso e di deflusso dall'entroterra. Il problema delle attrezzature portuali, dei collegamenti stradali, ferroviari e fluviali è quello che veramente condiziona oggi l'attrattiva di un porto rispetto ad un altro.

Questo problema di fondo stanno cercando di risolverlo, in una gara di velocità, tutte le maggiori nazioni europee, e noi, *more solito*, corriamo il rischio di restare buoni ultimi. È vero che lei, onorevole Ministro, ha annunciato un ennesimo piano di settore per questo problema, e noi lo attendiamo. Diciamo però, fin da questo momento, che noi lo criticheremo decisamente se, oltre al tradizionale difetto di presentarsi scollegato da tutti gli altri piani di settore, esso non si presenterà confortato da una serie di scelte organiche e ponderate che ci dimostrino che, almeno in questa occasione, avete cercato di tener conto della realtà e avete soppesato le diverse priorità.

Con il « piano dei fiumi » lei ha introdotto una novità che condividiamo; quella di non legiferare per l'eternità, ma per periodi ragionevoli. Cerchi però di concedere giusti finanziamenti dove vi è un preminente bisogno, perchè proprio oggi il collega Gaiani ci ha illustrato la situazione veramente grave del delta Padano, che non consente ulteriori dilazioni.

Tornando ai porti, dovrete scegliere porti grandi e porti piccoli, porti buoni a tutto fare, e porti specializzati e da specializzare, porti del Nord, del Sud, del Centro, porti del Tirreno, dell'Adriatico, dell'Jonio. Ma dovete scegliere in ordine alle condizioni di maggiore o di minore efficienza delle infrastrutture ausiliarie; e qui è inutile che io rievochi gli affanni dei porti di Venezia, Genova, Napoli, Trieste, Savona, per non citare che i maggiori, porti ormai assediati da mare e da terra, se è vero che, nè il numero dei piroscafi in arrivo può essere tempestivamente ricevuto, nè la quantità degli sbarchi ed imbarchi può essere comodamente smaltita.

Queste cose dovete dircele in dettaglio, e non presentando un semplice piano finanziario. Il Parlamento non sta qui solo ad approvare dei finanziamenti, e bisognerà pertanto che il disegno di legge sia dettagliato anche per la parte tecnica. Indubbiamente bisognerà andare per gradi in questi finanziamenti, e in questo siamo d'accordo, ma prenda atto, onorevole Ministro, che la fase dilettantistica deve ritenersi superata per sempre, che il Governo non deve più chiedere nessuna cambiale in bianco al Parlamento su questioni di tale importanza quali sono i piani pluriennali di settore.

Qui vengo alla parte del mio intervento che considero di maggiore importanza, la parte che riguarda i compiti del Ministero dei lavori pubblici in un Paese moderno.

Prendo lo spunto dall'argomento dei piani di settore che veramente imperversano: c'è il piano autostradale e quello dei fiumi, il piano della scuola e quello dei porti, c'è il piano dell'edilizia, quello delle ferrovie, quello dell'agricoltura, ma tutti scoordinati tra loro, tutti indipendenti l'uno dall'altro.

Lei, onorevole Zaccagnini, ha avuto modo

di affermare che non è vero che questi piani siano elaborati a ruota libera; che anzi ciascuno di essi è stato elaborato tenendo conto di tutti gli altri, ed un'affermazione di questo genere l'ha fatta di recente alla Televisione quando, parlando del piano autostradale, ha dichiarato che il C.I.R. aveva approvato quel piano tenendo conto del piano ferroviario degli 800 miliardi.

Proprio ieri è stato presentato il disegno di legge per il piano ferroviario, ma esso risulta decurtato inaspettatamente di ben 300 miliardi: perciò finirà che lasceremo crescere l'erba tra i binari delle ferrovie italiane, onorevole Corbellini!

C O R B E L L I N I . Intanto spendiamo 500 miliardi, poi spenderemo gli altri.

S O L A R I . Pochi 500 e pochi 800, se volessimo veramente risanare le ferrovie, e per restare nell'argomento delle strade, osservo a lei, onorevole Zaccagnini, che ha detto alla Televisione una cosa non rispondente a verità, perchè quando fu varato il piano autostradale nessuno parlava ancora del piano ferroviario. Lei è incorso involontariamente in errore, ma intanto continuiamo a navigare in acque mosse, in mezzo a molta confusione.

Lei sa meglio di me come stanno le cose. La battuta d'arresto subita dal piano ferroviario dipende dal fatto principale che il mercato dei capitali non offre più molto margine. Questa è la mia opinione e questo bisogna dire. In Italia il mercato dei capitali è stato arato dalla emissione di obbligazioni per il Piano Verde; è stato impegnato dalle operazioni necessarie a finanziare il piano autostradale e — aggiungo io — il piano telefonico dei 100 miliardi; è stato interessato dagli appelli delle Partecipazioni statali (I.R.I. e E.N.I.); è stato largamente battuto dalla domanda dei privati; perciò non solo offre ormai scarso margine, ma anzi, a detta di qualcuno, non ne offre alcuno per il lancio dei prestiti necessari a finanziare il piano ferroviario.

Dicevo prima che imperversano i piani di settore, l'uno indipendente dall'altro, spesso

in contraddizione l'uno con l'altro. E siccome ciò crea una certa confusione, sia in fase di progettazione che in fase di esecuzione dei piani, ecco che assistiamo all'imperversare di altri strumenti, assistiamo al tentativo di mettere ordine nelle pubbliche spese di investimento, delle quali il Ministero dei lavori pubblici è, l'artefice numero uno. Così i comitati, i sottocomitati di coordinamento o di pseudo-coordinamento, non si contano più, e questa è la migliore conferma che non esiste nè un piano organico nè una direttiva unitaria.

Ecco dunque perchè è inutile esaminare questo bilancio dei lavori pubblici come tappa di un programma, come l'espressione concreta di una direttiva unitaria che non esiste nemmeno sulla carta.

Per fortuna la necessità di una pianificazione globale che faccia giustizia dei piani di settori e di zona e riconduca il tutto alla unità, sta trovando sempre maggiori sostenitori anche in seno ad alcuni partiti della maggioranza. Ciò avviene con lentezza, in mezzo ad infinite contraddizioni, in forme equivocate ed inconcludenti ma, dobbiamo riconoscerlo, avviene. Parlano ormai di piano come strumento operativo anche uomini di Governo, ed io sono certo che ne parla sinceramente lei, onorevole Zaccagnini. E ne parla persino l'onorevole Pella al quale crediamo molto meno o non crediamo per nulla: lo fa certamente per mettere le mani avanti, l'onorevole Pella, per rivendicare una programmazione che sia la più sfumata e la più generica possibile. Perchè, se ha intelligenza, e non siamo contrari a riconoscergliela, naturalmente si accorgerà, assieme a tutti i tenerissimi della « libera » iniziativa privata, che molti studiosi del mondo cattolico riconoscono la necessità preminente della azione statale e dell'intervento pubblico, e perciò non possono non tenerne conto.

Siamo dunque in presenza di un interessante fermento di idee anche in seno al mondo cattolico; e sono curioso di sentire cosa dirà a questo riguardo l'onorevole Zaccagnini nel suo intervento di replica.

Torno intanto ad accennare qualche cosa sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per dimostrare la sua po-

litica disorganica anche nella ripartizione territoriale delle spese. Voi conoscete le lunghe polemiche che vi sono state sul rapporto degli interventi ordinari e straordinari per le aree depresse. È stato giustamente rilevato — ed anche noi lo rileviamo — che gli stanziamenti straordinari, mentre dovevano essere addizionali, aggiuntivi, rispetto agli interventi ordinari, in gran parte sono stati soltanto degli interventi sostitutivi. Sta di fatto, onorevole Ministro, che nell'esercizio 1950-51, quando si cominciò ad operare nel Mezzogiorno, la spesa ordinaria dello Stato per il Mezzogiorno era pari al 41,5 per cento della spesa totale nazionale; nell'esercizio 1959-60, invece, l'incidenza è caduta al 37,8 per cento. La spesa ordinaria destinata al Mezzogiorno, quindi, ha subito una notevole contrazione relativa, rispetto a quella destinata alla restante parte del nostro Paese. Ora interessa rilevare che è proprio il settore dei lavori pubblici quello che maggiormente concorre a determinare questo arretramento nella spesa straordinaria del Mezzogiorno. Infatti, su 226 miliardi di spesa totale nazionale dell'esercizio 1950-51, i Lavori pubblici destinarono al Mezzogiorno 100 miliardi, pari al 44,4 per cento del totale nazionale, nel 1959-60, invece, su 520 miliardi di spesa totale nazionale, al Mezzogiorno sono stati destinati 211 miliardi, pari al 40,8 per cento della spesa nazionale. Questo vuol dire che, a misura che la spesa ordinaria si rallenta, gli squilibri e le spese del Mezzogiorno si inaspriscono, e quando tale inasprimento supera un determinato limite occorre intervenire con provvedimenti straordinari. Ma, mentre i provvedimenti ordinari si effettuano sulla base di leggi organiche, quelli straordinari si possono effettuare soltanto sulla base di leggi speciali, da adottare settore per settore. E, mentre le leggi organiche si prestano ad una manovra coordinata della spesa, le leggi speciali non vi si prestano, perchè ciascuna di esse determina, in partenza, sia la cadenza che la ripartizione della spesa, e così facendo le leggi speciali diventano fattori di scoordinamento.

È questa la logica ferrea di cui il Ministero dei lavori pubblici è prigioniero, ono-

revole Ministro! E fino a quando non se ne sarà liberato, essa resterà il giusto bersaglio di tutti gli attacchi parlamentari sferrati in occasione dei dibattiti sui Dicasteri tecnici; e lo dimostro.

In sede di Trasporti, si contende ai Lavori pubblici tutta la parte riguardante le vie di comunicazione, cioè le nuove costruzioni ferroviarie, le strade statali e la stessa viabilità minore. Si osserva giustamente, a questo proposito, che un coordinamento degli investimenti nei trasporti, prima di poter essere operato al livello interministeriale, deve essere attuato a livello ministeriale; cosa che non potrà mai avvenire finchè gli investimenti ferroviari e stradali, e la stessa disciplina della circolazione stradale, resteranno divisi tra la competenza di due Ministeri, come avviene attualmente.

Queste cose le ho dette diverse volte, intervenendo nella discussione sul bilancio dei Trasporti!

In sede di Marina mercantile, si contesta al Ministero dei lavori pubblici l'opportunità della competenza a lui spettante in materia di opere portuali. Si rileva, infatti, del tutto giustamente, che la politica della Marina mercantile è unitaria, come unitaria è l'economia dei trasporti marittimi, ed è quindi ritenuto un assurdo che il Ministero della marina mercantile, mentre deve presiedere allo sviluppo dei traffici marittimi, fronteggiare la concorrenza anche estera, dirigere la gestione portuale, curare la politica cantieristica ed altro, debba fare tutto questo senza avere una marginale competenza sulle manutenzioni, sui miglioramenti e, men che meno, naturalmente, sulle nuove costruzioni delle attrezzature fisse portuali.

In materia di trasporti aerei, il problema è lo stesso. Quando, in questa Aula, abbiamo discusso la costituzione di un Commissariato per l'aviazione civile, da mettere in seno al Ministero dei trasporti, sono intervenuto io stesso per il mio partito, ed ho detto che comprendevo la tradizione italiana di concentrare tutti i lavori pubblici, tutte le opere pubbliche presso il suo Ministero, onorevole Ministro, ma che questo sistema ha fatto pessima prova, perchè non si può decidere senza cognizione di causa, sen-

za competenza economica. E concludevo dicendo che i conflitti conducono ad una cattiva politica della spesa, per cui si deve affidare la costruzione e la manutenzione ad un unico ente opportunamente specializzato per tutte le opere da compiersi e da conservarsi. Se un ingegnere si specializza per gli aeroporti, deve continuare negli aeroporti; se si specializza nelle strade deve continuare nelle strade! Non valgono solo gli esami all'Università, valgono anche le esperienze che si fanno nella vita, onorevoli colleghi!

In materia di edilizia scolastica, si critica che gli stanziamenti per nuove costruzioni siano iscritti nel bilancio dei Lavori pubblici, quando è il Ministero della pubblica istruzione quello che deve dirigere la politica scolastica, di cui il problema edilizio è il fondamentale. Leggevo due o tre giorni fa, in una rivista edita a Udine, « Rassegna Tecnica », un articolo molto preoccupato sulle complicazioni esistenti nel campo dell'edilizia scolastica.

In materia di agricoltura, la distribuzione di competenze tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura e foreste è tutt'altro che soddisfacente ed accettata, dal momento che conflitti per l'impostazione e l'esecuzione di programmi per opere pubbliche — siano essi contemplati da una legge organica o da leggi speciali, non è questo il momento di fare tale distinzione — sono all'ordine del giorno. E bisogna uscirne!

In materia urbanistica, gli attacchi delle associazioni professionali e delle amministrazioni locali all'apposita Direzione generale che esiste presso il suo Ministero, onorevole Zaccagnini, diventano sempre maggiori; e si sono fatti addirittura cattivi, per il modo con il quale si dirige un così importante settore. Anche in questo caso si assiste ad una pressione in senso centrifugo, tendente a spogliare il Ministero dei lavori pubblici di gran parte delle sue attribuzioni.

A proposito dei piani regolatori, basti pensare che di 587 città obbligate in Italia, i piani approvati sono 38, e di 497 piani non si ha ancora alcuna notizia. Non vi pare che si vada molto lentamente?

Del resto il Ministro sa che l'attuazione delle Regioni avrà, tra gli altri meriti, anche quello di strappare al centro e di trasferire alle Amministrazioni regionali, la materia urbanistica, e quindi la forza centrifuga sarà ancora maggiore.

In materia di Cassa per il Mezzogiorno, infine, sono arcinoti i rapporti intercorrenti tra questa e il Ministero dei lavori pubblici, il quale ultimo non ha ancora dimenticato l'affronto subito per l'espropriazione di una larga fetta delle proprie attribuzioni.

E non parlo del malumore degli Enti locali, i quali si sono ritenuti poco meno che beffati dal decentramento burocratico operato in favore dei Provveditorati alle opere pubbliche, rivendicando giustamente maggiore chiarezza nella distribuzione degli stanziamenti e più autonomia nell'amministrazione delle spese. Ma le ragioni per le quali voi non volete la chiarezza ve le stiamo dicendo e bisogna esser sordi per non sentirle.

Il Ministero dei lavori pubblici, insomma, è diventato un grande caseggiato sovraffollato, da dove tutti cercano di scappare, aggiungendo confusione a confusione. Fatti i conti, e qualora le istanze centrifughe dovessero essere tutte accolte, al Ministero dei lavori pubblici non resterebbe, come attribuzione propria, che il settore dell'edilizia pubblica e popolare (per la quale ultima è stato giustamente osservato qui, oggi, che si deve invertire il rapporto tra gli investimenti

dello Stato e gli investimenti privati), il settore delle opere idrauliche ed igieniche, e qualche altro. Ed anche questi settori sarebbero soggetti ad un rapido sconfinamento, nell'eventualità auspicata che le Regioni venissero costituite.

Mi pare di averle messo in liquidazione il suo Ministero, onorevole Zaccagnini! Ma, bando allo scherzo, chiediamoci perchè il Ministero dei lavori pubblici si trova in questa poco piacevole condizione, e mi pare che la ragione sia semplice.

Dal 1865 la struttura delle sue competenze e della sua organizzazione è rimasta pressochè immutata, mentre in un secolo molta acqua è passata sotto i ponti. L'esecuzione delle opere pubbliche come tali non è più l'aspetto più importante del compito devoluto allo Stato. È per questo che oggi si parla di infrastrutture, e non più di opere pubbliche. Queste infatti si sono inserite e sempre più si inseriscono in un contesto economico di settore e di insieme, dal quale sono indissolubili. L'esecuzione dell'opera pubblica, se cento anni fa era l'atto iniziale e terminale, oggi non lo è più. Al contrario, oggi rappresenta soltanto un momento di realizzazione della politica economica di settore, al quale si associano altri mezzi ed altri interventi, assai più estesi, nel tempo e nello spazio, di quanto lo possa essere un'opera pubblica presa in sè, come era concepita una volta.

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue SOLARI). Oggi, parlare di una politica dei lavori pubblici non ha senso, mentre ha senso parlare di politica dei trasporti, di politica della scuola, di politica dell'agricoltura, di politica dei porti, e via dicendo. Il Ministero dei lavori pubblici non ha alcun titolo per intervenire in codeste politiche ed è dunque sbagliato conferirgli una facoltà di manovra delle spese infrastrutturali attinenti a settori politico-economici del cui andamento non ha nessuna responsabilità e, direi, nessuna competenza.

È invece proprio questo ciò che accade; ed allora si spiega perfettamente la tendenza centrifuga di cui ho parlato. Tutti vogliono scappare da quel grande caseggiato sovraffollato. In questa tendenza, tuttavia, sussiste un pericolo di rottura, di sovvertimento, di eversione, che non deve essere sottovalutato.

Quando i diversi Ministeri reclamano la propria fetta di attribuzioni, attualmente posseduta dai Lavori pubblici, lo fanno con l'intento di chi vuole semplicemente disin-

tegrare una unità senza sostituirla con un'altra. Sono osservazioni che ho fatto diverse volte in Commissione. Da noi l'importanza di un Ministero dipende dalla maggiore o minore influenza che in seno al Governo ha una persona piuttosto che un'altra, un Ministro piuttosto che un altro, ma non dovrebbe essere così. Naturalmente quando non si vedono i problemi nel loro insieme, quando come membri di un Governo non si vedono gli interessi totali del Paese ma si vedono quelli particolari del proprio Ministero, allora da questi errori è veramente molto difficile poter uscire.

Per esempio, il Ministero dei trasporti avrebbe ragione, oltre che motivo, di chiedere tutta la materia delle strade, se una politica dei trasporti l'avesse; ma non avendola e avendo quella che ha, e non potendosi ammettere che il trapasso di una competenza amministrativa sia la condizione per definire o migliorare una politica economica, è chiaro che il richiesto trasferimento di attribuzioni sarebbe soltanto una posta da iscrivere al passivo del Ministero dei lavori pubblici senza poterla iscrivere all'attivo del Ministero dei trasporti. E così, più o meno, per gli altri Ministeri.

Pur tenendo conto di queste considerazioni, la tendenza centrifuga esiste, come esiste il problema che essa sottintende. Come risolverlo, onorevole Ministro e onorevoli colleghi?

Questo è il punto sul quale desidero richiamare la vostra particolare attenzione. C'è un solo modo per risolvere a fondo il problema da me accennato, ed è proprio quello di pervenire ad una pianificazione globale dei pubblici investimenti nelle infrastrutture classiche di tutti i settori, la quale pianificazione degli investimenti pubblici non dovrà essere, evidentemente, che una parte di quella più complessiva pianificazione che contempla anche gli investimenti delle partecipazioni statali e gli investimenti propriamente privati. Ho detto prima che idee di questo genere cominciano ad essere chiare anche in certi ambienti cattolici. In una situazione di questo genere, il Ministero dei lavori pubblici non si atterrebbe più a pilota degli inve-

stimenti statali nelle infrastrutture, e quindi a pilota, a demiurgo della politica economica in settori devoluti alla competenza di altri Ministeri, che per questo diventano insopportabili delle inframmettente del Ministero dei lavori pubblici.

Il suo Dicastero, onorevole Ministro, oltre ad avere un proprio specifico settore con compiti di vera direzione politico-economica, diventerebbe quello che dovrebbe essere, cioè l'organo specializzato per l'esecuzione tecnica delle opere contemplate nel « piano generale » finanziato a carico dei bilanci dei Ministeri competenti per settore. Il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere quindi un grosso ufficio tecnico di specialisti a disposizione dello Stato, avente rigorosa e precisa competenza, sia pure negli ampi orizzonti che mostra oggi la tecnica moderna.

Questo ritengo sia quello che desiderano e che agognano gli onesti funzionari dello Stato, che agognano i tecnici, gli ingegneri e gli architetti del Ministero, i quali hanno mille ragioni per protestare del loro svilimento, hanno mille ragioni per pretendere una loro rivalutazione morale ed economica, se si vuole impedire che si possa parlare di corruzione. Mi risulta che gli ingegneri e gli architetti del suo Dicastero, onorevole Ministro, le hanno chiesto un'indennità professionale. Se si è creduto di riconoscere un'indennità professionale agli avvocati dello Stato, su proposta dell'onorevole Gonella, ritengo che sia più giustificata la richiesta da parte degli ingegneri e degli architetti, in quanto, progettando e dirigendo lavori, corrono anche il rischio di rispondere penalmente di fronte all'Autorità giudiziaria. Dico, a titolo personale, che non avrei approvato il disegno di legge dell'onorevole Gonella perchè si corre il rischio di grossissime sperequazioni tra categorie e categorie di funzionari. Non le pare, onorevole Corbellini, che rischi addirittura la vita il macchinista di un treno? Quindi stiamo attenti agli errori; tuttavia certe rivendicazioni le capisco.

Certo si è che il problema del personale è delicato e complesso: è un problema grave e preoccupante. Sappiamo tutti

che si assiste a concorsi deserti perchè la retribuzione iniziale e le prospettive di carriera sono poco invitanti. Se si continua così non si riuscirà mai a fare il necessario spazio alle nuove leve. Bisogna uscire da questa situazione, trattando bene quelli che entrano e vedendo bene come si trattano quelli che ci sono.

Passo di sfuggita sul problema del personale che meriterebbe un intervento particolare, che forse mi riprometto di fare. Osservo soltanto che negli alti gradi la differenza che vi è tra la retribuzione normale, lo stipendio e la retribuzione totale è notevole: in qualche caso è superiore allo stipendio la retribuzione accessoria, con indici sperequati tra le varie categorie ed i vari settori, e questo non è giusto. Quando poi si prende indifferentemente un funzionario, perchè amico del Ministro o ben raccomandato, e lo si mette in un posto dove non ha specifica competenza, si commette un errore ancora più grave; si tratta di spostamenti assurdi (non riguardano lei, onorevole Zaccagnini) che sono avvenuti di frequente in questi anni, anche nel Ministero dei lavori pubblici.

Chiusa questa breve parentesi, ritorno all'argomento che trattavo ed affermo che l'Amministrazione dei lavori pubblici si trova nella stessa identica posizione in cui si trova la Ragioneria generale dello Stato. La funzione di carabiniere del bilancio si addiceva alla Ragioneria di uno Stato ottocentesco, accentratore, conservatore, liberista, di uno Stato in cui l'equilibrio delle previsioni di entrata e di uscita ed il contenimento del disavanzo era tutto ciò che c'era da realizzare.

Ma in uno Stato interventista, o meglio, in una economia in cui l'equilibrio finanziario dello Stato non è più il solo problema di fondo, in una economia in cui si pongono problemi di sviluppo, di programmazione unificata degli interventi, di coordinamento di questi con gli interventi privati, me lo dice lei, onorevole Zaccagnini, cosa ci sta a fare una Ragioneria generale di vecchio tipo? Sta a fare quello che anche lei, probabilmente, avrà criticato come Ministro dei lavori pubblici, sta a fare la pedestre funzione di chi non guarda in faccia a nessuna prio-

rità, di chi considera alla stessa stregua tutti i bisogni e tutte le richieste, di chi amministra giustizia a colpi di spada, senza badare nè dove nè come si colpisce.

Così tante volte lei avrà constatato come vistosi tagli agli stanziamenti ordinari di bilancio, per esempio agli stanziamenti per le manutenzioni, hanno fatto accumulare bisogni che occorre poi soddisfare con provvedimenti straordinari, sempre in ritardo e sempre inferiori alle necessità già maturate, e questo è un delitto perchè, se si fanno delle cose nuove e non si provvede alla manutenzione delle cose che si hanno, si distrugge ricchezza. Lei stesso, d'altra parte, tante volte avrà detto che meglio sarebbe uno stanziamento ordinario di più e una legge speciale di meno.

Cosa sono dunque queste critiche, riferite alla Ragioneria generale dello Stato, se non le stesse, identiche critiche riferite al suo Ministero, onorevole Zaccagnini? Questo problema non si risolve con una riforma burocratica del suo Ministero — come si vocifera — con una riforma che si fermasse ai dati tecnici del problema, ad una migliore organizzazione degli uffici, ad una migliore e più specializzata preparazione del personale, ma si risolve solo prendendo di petto i dati politici del problema, che sono quelli da me confusamente indicati.

Io penso che diverrebbe benemerito del nostro Paese quel Ministro dei lavori pubblici che questo problema sapesse affrontare presto ed adeguatamente, proponendo i necessari provvedimenti, insistendovi anche a costo di trarne le logiche conseguenze. È quello che noi attendiamo da chi ha responsabilità di Governo, da chi vuole assolvere degnamente il compito che gli è stato affidato; diversamente non si fa che ordinaria amministrazione, e quando le regole del gioco sono sbagliate o si applicano male, l'ordinaria amministrazione per gli uomini onesti è mortificante.

Onorevoli colleghi, con l'ultima parte del mio intervento sono uscito dai binari sui quali la maggioranza di voi marcia con i paraocchi, ma non sono uscito, a mio giudizio, dai termini di questo dibattito. Fermandomi comunque anche solo ai rilievi specifici da me fatti sullo stato di previ-

sione del Ministero dei lavori pubblici, ho toccato problemi essenziali.

Ripeto ancora che noi dell'opposizione parliamo a dei sordi; e tuttavia continueremo a parlare, anche senza entusiasmo, perchè non possiamo rinunciare alla speranza che l'eco di questo dibattito raggiunga il Paese, lo induca a farne tesoro e a trarne le logiche conseguenze politiche. Conseguenze, cioè, contrarie alla vostra politica, così come il nostro voto è contrario al bilancio dei Lavori pubblici. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni.*)

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

V A C C A R O . Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, non avrei voluto prendere la parola in questo dibattito perchè dopo la discussione e l'approvazione del bilancio del Tesoro è preclusa ogni possibilità di modificare, aumentando, s'intende, le voci del bilancio, e quindi è evidente che la discussione perde la sua importanza. Speriamo che la modifica della discussione dei bilanci, di cui spesso parliamo, ma che mai realizziamo, possa davvero, tra non molto, deliberarsi nell'interesse generale.

Tuttavia, non potendo chiedere, come vorrei, aumento di spese nei vari capitoli del bilancio, mi limiterò a presentare all'onorevole Ministro sollecitazioni per opere comprese nel bilancio, sperando che queste mie richieste non cadano nel vuoto, tanto sono giuste ed urgenti.

I problemi che si agitano nel Ministero dei lavori pubblici sono di notevole importanza perchè riguardano lo sviluppo della vita economica e sociale del Paese. Non vi può essere sviluppo economico che raggiunga il più alto livello se per quello sviluppo non sono costruite adeguate vie di comunicazione, stradali e ferroviarie, se non sia sistemata la rete dei fiumi e dei torrenti che intersecano le contrade d'Italia, se non si accompagna questo sviluppo economico e sociale con la costruzione di scuole e di case popolari di ogni tipo.

A questo proposito, cioè a proposito di case popolari, mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di una rigorosa sorveglianza, che egli per la verità sta già attuando, perchè le somme assegnate, che sono veramente imponenti, vengano spese bene e non si verifichino più quei tristi casi, a tutti noti e da tutti lamentati, di case popolari che appena finite crollano o, se assegnate da pochi mesi, debbono essere subito riparate perchè le terrazze fanno acqua, dai muri mal costruiti penetra umidità; perchè, in una parola, diventano inabitabili non appena dichiarate abitabili ed occorrono una serie di riparazioni, con grande dispendio di denaro. Si dia qualche esempio, si puniscano i colpevoli e vedrà, onorevole Ministro, che tutto si metterà a posto. Quanto ho detto non riguarda la mia provincia dove le case vanno bene.

Occorre inoltre — il concetto che vado esponendo l'ho espresso altre volte nelle mie relazioni sul bilancio di questo Ministero — che si affronti con sollecitudine una concreta ed efficace riforma del suo Ministero. A lei non mancano nè la capacità nè il coraggio. Non è più possibile andare avanti così. Lo svolgimento delle pratiche, anche le più modeste, è interminabile: girano da una sezione all'altra del Ministero, per poi tornare indietro per un nuovo esame, per poi essere rivedute, inviate al Consiglio di Stato per il parere, e quando sembra che tutto sia finito, ecco nuovamente che si chiede lo stesso parere alla Corte dei conti, senza informarla che il primo consenso, autorevolissimo, ha già dato il parere, onde molte volte si determinano conflitti di interpretazione di una norma di legge, con relativa defatigante perdita di tempo.

Occorre che, come negli altri Stati, onorevole Ministro, anche da noi si snelliscano le procedure che oggi si eseguono in base a leggi di cui proprio quest'anno potremmo festeggiare il centenario. Quanti funzionari ed impiegati si renderebbero disponibili, e quanto vantaggio ne ricaverebbe l'esecuzione delle opere! La migliore celebrazione del centenario dell'Unità d'Italia forse sarebbe stata quella di dare alla Nazione un com-

plesso di leggi snelle, semplici, comprensibili da tutti i cittadini, rendendo così un sentito servizio alla Nazione.

Apparentemente il Ministero dei lavori pubblici è il più decentrato dei Ministeri. Infatti le leggi n. 164 e n. 165 del 2 febbraio 1951 attribuiscono ai Provveditorati alle opere pubbliche poteri definitivi. Sta di fatto però che non è così, perchè successive norme, disposizioni, modifiche hanno nuovamente imprigionato l'autonomia dei Provveditorati, per cui viene la voglia di domandarsi se valga la pena di mantenerli in vita o se non sia meglio sopprimerli, rappresentando questi organi un notevole, dispendioso intralcio alla speditezza dello svolgimento delle pratiche.

I controlli ci debbono essere, sono necessari, starei per dire doverosi, ma non è possibile che questi controlli siano oggi espliciti in base alla legge di contabilità generale dello Stato che risale al lontano 1884, salvo poche modifiche apportate nel 1924. Questo ingorgo burocratico determina quel fenomeno lamentato proprio qui al Senato, con l'autorità che tutti gli riconosciamo, dal senatore, onorevole Bertone quando, in sede di discussione dei bilanci finanziari, ci informò dei notevoli residui di bilancio che si riscontrano in tutti i Dicasteri, ma più specialmente in quello dei Lavori pubblici. È chiaro che il fatto dei residui intralcia notevolmente il bilancio dei Lavori pubblici. Il residuo è ciò che alla fine dell'esercizio resta di uno stanziamento. Si deduce quello che è stato speso passando in economia quanto non occorre più spendere. Quando si è raggiunto lo scopo dello stanziamento, il resto passa tutto nei residui passivi e lì viene conservato per un certo numero di anni — tre mi pare — dopo di che si elimina portandolo ad economia. Ora, è evidente che una forte quantità di residui passivi significa, in materia di lavori pubblici, che o si è stanziato più di quello che si poteva spendere o non si sono fatti sufficienti lavori.

Non si sono fatti sufficienti lavori ed un esempio è questo. Mi dispiace, onorevoli colleghi della prima e della seconda legisla-

tura, che io debba ricordarvi un tema per il quale per ben 12 anni vi ho tormentato continuamente: la costruzione della ferrovia Cosenza-Paola.

C O R B E L L I N I . Hai ragione.

V A C C A R O . Accetto questo riconoscimento del Presidente della 7ª Commissione e del valoroso ricostruttore delle ferrovie stesse dopo la distruzione della guerra. E a questo punto mi permetta, signor Ministro, di esprimerle il mio accorato disappunto per non avere avuto da lei, sempre così cortese e gentile con i colleghi del Senato, risposta ad una mia interrogazione, presentata fin dal marzo 1961, con la quale chiedevo di conoscere i motivi per i quali i lavori di questa ferrovia ancora non vengono dati in appalto. È una mortificazione per me e sembra, anche se non lo è, come certamente non lo è, indifferenza, per non dire altro, verso una regione che vive questo problema da quasi un secolo e che io ed io solo — mi scusino l'immodestia — ho riportato concretamente all'ordine del giorno della Nazione fin dal 1951. Con fatica inaudita, lo sanno l'onorevole Corbellini — me ne ha dato atto — e tutti i colleghi, ottenni la progettazione della nuova linea, e poi l'approvazione all'unanimità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. In seguito, decaduto il mio disegno di legge, per lo scioglimento anticipato del Senato, il Governo lo fece proprio e alla Camera fu approvata la proposta della costruzione della nuova ferrovia Cosenza-Paola, proposta che, approvata dal Senato nella seduta del 27 luglio 1960 all'unanimità, è pertanto diventata legge dello Stato. Sembrava che quest'opera, di cui si erano finalmente riconosciute la necessità e l'urgenza, venisse subito realizzata. Macchè! Non ne sappiamo più nulla. Quest'opera è coperta da un fitto mistero per cui non si risponde alle nostre continue richieste di notizie, non si risponde alle nostre interrogazioni! Insomma non riusciamo a sapere per quali motivi, dopo quasi un anno dall'approvazione della legge, i lavori non si sono ancora iniziati.

C O R B E L L I N I . Il progetto è stato ultimato?

V A C C A R O . L'ho detto! È stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Non si vuole costruire più questa ferrovia, nonostante vi sia una legge approvata dal Parlamento? Si abbia la franchezza di dircelo. Che vale iscrivere sul bilancio l'impegno di un tratto dell'opera per 3 miliardi e 500 milioni, se poi non si dà corso all'appalto dei lavori? Attendiamo una risposta, signor Ministro.

Se la risposta sarà negativa, le popolazioni che fiduciose attendono la ferrovia, sapranno a chi dare la responsabilità; noi teniamo a sganciare la nostra! Non sappiamo più cosa fare! Il silenzio ermetico che copre quest'opera non giova a nessuno, onorevoli colleghi! Noi, purtroppo, siamo abituati ad assistere a cose del genere, anzi a subire cose del genere; sono tante le leggi fatte, si è detto, per noi, che sono state poi praticamente abrogate, perchè non finanziate. Ne potrei formulare un lungo elenco! Non ci impressiona, pertanto, nè ci meraviglia il fatto che anche questa legge non sia attuata; ma nella storia politica della mia regione desidero, voglio che almeno il mio nome non resti tra quelli bollati di inettitudine, per non essere stato capace di presentare la soluzione di un problema vitale per la nostra terra.

La legge, ripeto, è stata approvata, i fondi reperiti, il progetto approvato all'unanimità dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; che cosa si vuole aspettare per bandire la gara per l'appalto dei lavori? Si vuole aspettare quel termine di cui parlavo prima, per incamerare i fondi stanziati con tanta fatica per questa opera di vita per la Calabria? Non voglio crederlo! Comunque, a chi comanda, io null'altro posso dire; resta la mia rinnovata, dolente potestà. E ricordo che su chi comanda ricade unicamente la responsabilità politica e sociale di mostrare un indifferente spregio verso quanto invoca un'intera regione e verso quanto è stato riconosciuto con una legge — si badi bene, con una legge! — dal Parlamento.

Tuttavia ho fiducia in lei, onorevole Mi-

nistro, e voglio credere che ella attuerà la legge! Ne avrà la riconoscenza mia, che è poca cosa, ma ne avrà anche la gratitudine dell'intera regione calabrese.

Ma di un altro problema, pur esso vitale per la provincia di Cosenza, debbo parlare, ed attendo anche su questo dal Ministro una precisa e definitiva risposta: il tracciato dell'autostrada del Sole nel tratto che attraversa il Cosentino.

In questa sede ho ampiamente espresso il mio pensiero, già affermato nel 1955, quando si discusse per la prima volta in Commissione il disegno di legge per le autostrade. Ella forse conosce la mia richiesta, che poi è quella della maggioranza della popolazione del Cosentino, e cioè che questa nuova arteria, dalla quale attendiamo grandi vantaggi — che, come disse l'onorevole Fanfani nel suo indimenticabile viaggio in Calabria, deve rappresentare il « volano » per lo sviluppo tanto atteso e da tutti desiderato — passi per la nostra terra.

Infatti, non vi è chi non veda — come del resto hanno visto i tecnici — che la linea mediana, voluta da noi, è la più utile, economica e riparatrice di tanti torti subiti dalla provincia di Cosenza, quando si stabilì il piano regolatore delle strade ferrate nel Meridione, che la lasciava avulsa dalla vita economica, industriale ed anche turistica che quelle nuove vie di comunicazione aprivano all'Italia unita, con la costruzione della Napoli-Reggio Calabria ai suoi limiti estremi!

Dalla relazione che un valoroso tecnico calabrese, il giovane ingegnere Sandro De Marco, ha illustrato giorni fa in un circolo cosentino, si evincono con chiarezza la convenienza e l'utilità del tracciato mediano.

Egli ritiene opportuno chiarire i criteri guida sulla scelta di alcuni tracciati. In primo luogo, giudicando che siano già acquisiti per la più parte i motivi illustrati in altre occasioni a favore della soluzione mediana dell'autostrada del Sole in provincia di Cosenza, in ordine alle caratteristiche tecniche ed economiche, ha mostrato la sua validità con ulteriori considerazioni.

In base ai volumi di traffico sussiste una prevalenza lungo le vie interne. Malgrado

l'apporto turistico, tanto invocato a sostegno della tesi tirrenica, malgrado le note attrezzature industriali colà sorte, l'incremento di traffico sulla statale 18, proprio fra Praia a mare ed Amantea, è risultato inferiore (il 18 per cento appena) a quello verificatosi sulle strade statali della Calabria, e questi sono dati inconfutabili che tutti, (e lei, signor Ministro, in special modo), possono controllare. È ormai accertato che le pressioni per capovolgere le risultanze tecniche ed economiche dei progettisti sono originate dagli interessi di un piccolo gruppo di industriali, in contrasto con gli interessi della stessa popolazione tirrenica. Costoro, è da tutti risaputo, mirano ad avere il privilegio per le loro industrie, che, già installate, non avrebbero altri concorrenti, se la autostrada non avrà altro scorrimento.

Ma io desidero che ella, onorevole Ministro, esamini bene con pacatezza e senza pregiudizi, confrontando le due soluzioni — mediana e tirrenica — specialmente per quanto riguarda la zona d'influenza. Limitatamente al tronco che attraverserà la Calabria sino alla foce del Savuto, il tracciato mediano eserciterebbe la sua influenza su un'area di 6.826 chilometri quadrati, pari alla metà circa di tutta la regione, e popolata da 700 mila abitanti, pari ad oltre un terzo dell'intera popolazione calabrese.

La zona d'influenza di un tracciato costiero tirrenico, tra Castrocucco e il Savuto, avrebbe una superficie di 1.362 chilometri quadrati ed una popolazione di quasi 170 mila abitanti. Gli indici unitari, rapportati alle lunghezze dei due tracciati, risulterebbero i seguenti: per il tracciato mediano delle valli, un chilometro di autostrada servirebbe 52 chilometri quadrati di superficie e 5.350 abitanti; per il tracciato tirrenico un chilometro di autostrada servirebbe 19 chilometri quadrati di superficie e 1.600 abitanti. Inoltre è da considerare che nella zona attorno a Cosenza, con raggio di chilometri 20, sono raggruppati ben 133 comuni con una popolazione complessiva che da sola supera quella rivierasca, ed esistono accertate possibilità di sviluppo economico, per cui necessariamente gli scambi commerciali,

quindi i traffici, assumeranno volumi sempre maggiori.

Infine l'economicità della spesa per il tracciato mediano è notevole e deve pur essere considerata. Pertanto non è chi non veda l'opportunità della « mediana » considerando i servizi che potrà rendere alla provincia di Cosenza, la notevole economicità, la minore lunghezza del percorso, e l'allacciamento, che va pure considerato, della Calabria con la Lucania e la Puglia attraverso l'autostrada Napoli-Bari.

Perchè ella, onorevole Ministro, possa meglio valutare le mie osservazioni le rimetto una cartina dove sono tracciati i due percorsi. Non si può, a mio avviso, ripetere l'errore compiuto all'epoca della costruzione della ferrovia Napoli-Reggio, che praticamente ha lasciato fuori i centri più importanti della Calabria, ed è per questo che non sono progrediti, ed ancora restano indierito, nonostante il buon volere del Governo che intende promuoverne lo sviluppo economico e sociale per allinearli al livello degli altri centri italiani. So che i tecnici hanno espresso parere favorevole per la linea mediana, che ripeto, è la più conveniente.

Spero che queste ragioni indurranno lei, onorevole Ministro, ad accogliere le richieste di Cosenza ed anche della Basilicata e della Puglia, che si avvantaggerebbero notevolmente del tracciato mediano da noi desiderato. Scopo delle autostrade è quello di raggiungere rapidamente centri di sviluppo industriale e commerciale, è vero; ma quando da noi purtroppo questi centri ancora non esistono o a malapena incominciano ad esistere è necessario proprio la strada che, trascendendo interessi privati, si elevi sul piano dell'interesse collettivo e favorisca non solo l'incremento dei traffici, ma anche lo sviluppo economico e sociale delle zone che attraversa,

Questo concetto è bene espresso nell'ordine del giorno votato all'unanimità nel Convegno tenutosi a Cosenza il 4 settembre nella Casa comunale, dove erano rappresentate tutte le categorie economiche e politiche della provincia. Tale ordine del giorno, onorevole Ministro, ella l'ha già avuto e mi risparmio di leggerglielo. Porta le firme del

Sindaco di Cosenza e di tutti gli altri intervenuti, nonché degli onorevoli Buffone, Misasi e la mia, con l'adesione dell'onorevole Antoniozzi, dell'onorevole Nucci, del senatore Berlingieri, dell'onorevole Mancini e di tutti gli altri parlamentari socialisti della provincia. In una parola vi è stata un'importante manifestazione di adesione della quale il Governo deve tener conto. Se siamo in democrazia, se vogliamo educare il nostro popolo alla democrazia non si debbono compiere atti che mortificano la democrazia stessa, non aderendo alla volontà della maggioranza che, mai come questa volta, invoca un provvedimento giusto. Onorevole Ministro, consideri che la provincia di Cosenza, che è una delle più importanti della regione, piena di energie, di iniziative feconde di lavoro, che per merito del Governo sta sviluppando la sua agricoltura con trasformazioni notevoli nella Val di Crati, nella piana di Sibari ed in Sila, non può essere strozzata in questa sua meravigliosa rinascita per mancanza di rapide strade rotabili e ferrate.

Ho speranza che ella, onorevole Ministro, valuterà con calma e serenità quanto ho esposto, ed accoglierà la mia richiesta rendendosi benemerito della nostra terra. Solo così le nostre popolazioni potranno considerare ed apprezzare l'efficace opera del Governo democratico per aver costruito a totale carico dello Stato e senza pedaggio una strada che darà vita, progresso e ricchezza al laborioso e fedele popolo calabrese. (*Applausi dal centro. Congratulazioni.*)

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

G O M B I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, nell'iniziare il mio discorso non mi rivolgerò a lei, onorevole Zaccagnini, nè con i complimenti con i quali di solito gli oratori di parecchie parti accompagnano l'inizio del loro dire, nè con le riserve che si avanzano distinguendo tra le responsabilità del Ministero che lei dirige e la sua singola persona. Io ritengo che tutto quanto viene fatto dal Dicastero da lei diretto si riconduca alla sua responsabilità

precisa, e che lei sia uomo sufficientemente dignitoso per assumersela totale e completa. Del resto, vorrei dire proprio ai miei amici e compagni socialisti, è vano scegliere vie traverse. Mi ricordo che nel dibattito sul piano autostradale l'onorevole Roda ha fatto degli sforzi sovrumani per riuscire nell'intento, che si è poi dimostrato fallace, di distinguere tra le sue responsabilità e quelle dell'autore del piano autostradale, che egli individuava, facendo una denuncia esplicita, nel consigliere delegato della società che stava realizzando o progettando quell'opera; ricordo molto bene che lei negò questa circostanza e disse comunque che quel piano era stato voluto ed elaborato dal Ministero, e che aveva la sua completa approvazione.

Ora, non vedo perchè si debba insistere ad ogni piè sospinto nell'avanzare ancora ipotesi di questo genere. Tra l'altro, tutte le cose che affettuosamente accompagnano questa impostazione debbono risultare anche, per certi aspetti, noiose.

Io non posso poi accettare un'altra distinzione, quella avanzata testè dall'onorevole Vaccaro. L'onorevole Vaccaro ha ragionato in questo modo: siccome si è già discusso e approvato il bilancio « madre » e non è quindi possibile ottenere variazioni, mi limito a fare una sollecitazione nell'ambito delle cose che sono già previste. Io dico: per fortuna della maggioranza e del Governo questa possibilità non è, praticamente, data perchè diversamente la critica che egli ha rivolto nei confronti della struttura del bilancio, così come è stato presentato dalla maggioranza, se avesse potuto estenderla alle scelte che si potevano fare e che non sono incluse in questo bilancio, sarebbe stata maggiore, più vasta e sostanziale; almeno così è da arguirsi.

Io quindi non seguirò nè l'uno nè l'altro di questi metodi. Ritengo che le cose e gli uomini vadano infatti giudicati per quello che sono; gli uomini, in particolare, per quello che fanno. Per parte nostra abbiamo iniziato un discorso serio, ritengo, contro la maggioranza, le sue impostazioni di politica economica generale, contro la sua politica degli investimenti pubblici in particolare, un discorso che intendiamo proseguire in

questa occasione stabilendo, sul parametro dei fatti, dei bilanci e dei piani di settore, se le critiche già sollevate contro il bilancio dello Stato, nella nostra relazione di minoranza, in occasione della discussione del piano autostradale e in altre circostanze, si siano rivelate giuste e se si possano trarre, quindi, elementi favorevoli alla nostra avversione all'impostazione governativa, elementi sufficienti a far riflettere la maggioranza più di quanto sia avvenuto per il passato. Lo scopo cui tendiamo è di correggere un'impostazione che riteniamo profondamente errata e sulla quale bisogna agire tempestivamente se si vuole correggerla con efficacia.

In particolare, noi abbiamo rivolto due accuse. La prima è che si attua, da parte del Governo, una politica di intervento del capitale pubblico in modo settoriale, una politica scoordinata, tema che è già stato ripreso da parecchi oratori, compresi gli oratori che appartengono alla maggioranza.

In secondo luogo che questo Governo persegue una politica che serve al consolidamento delle strutture monopolistiche.

Bando quindi a tutte le frasi che apprezzano l'attività ministeriale dell'attuale Gabinetto, definendola attività di ordinaria amministrazione. L'ordinaria amministrazione ha un binario ben preciso e delimitato, con contorni nettissimi. Dal momento in cui i gruppi monopolistici hanno ripreso il controllo dell'attività politica e amministrativa in Italia, avendo i loro uomini all'interno della maggioranza, questa ordinaria amministrazione significa la prosecuzione della politica dei gruppi monopolistici fatta attraverso scelte precise ed oculate, che riflettono esattamente gli interessi di questi gruppi contro i quali noi invece lanciamo i nostri strali, invitando il Governo a considerare se queste nostre critiche abbiano un fondamento e una validità. E noi vorremmo che il Governo si pronunciasse nel tentativo appunto di scolparsi da questa nostra accusa, con i fatti, non con le parole.

Nel mio intervento io mi propongo di trattare prevalentemente la politica dell'utilizzazione delle acque nel senso più largo

della parola, e di dimostrare che queste due accuse fondamentali (scoordinamento e politica settoriale da un lato, e dall'altro politica al servizio degli interessi monopolistici), hanno una ragione d'essere. Gli aspetti di questa politica svolta dal Dicastero dei lavori pubblici riguardano la difesa del suolo e la sistemazione idrogeologica del Paese. Sia con la relazione di maggioranza alla Camera, sia anche con quella presentataci dal collega Buizza sono stati fatti dei tentativi per rimpinguare le magre previsioni del bilancio in proposito, soprattutto ipotizzando gli interventi previsti dal disegno di legge n. 2863, per la regolazione dei corsi d'acqua, che porta il suo nome, onorevole Zaccagnini. Ora questo tentativo non è del tutto corretto, per lo meno non è rigorosamente esatto, perchè queste previsioni si riferiscono ad un provvedimento che deve ancora essere discusso ed approvato per cui, per ora, vi sono solo i magri stanziamenti del bilancio e non i 127 miliardi previsti dal ricordato disegno di legge.

Vi è poi un secondo punto — non faccio una scala di priorità — che riguarda il problema dell'utilizzazione delle acque a scopo irriguo, a scopo energetico e per l'esercizio della navigazione interna. Infine vi è la utilizzazione delle acque per usi civili.

Presumo quindi, passando in rassegna questi vari aspetti del problema, di dimostrare e di riconfermare la validità delle due accuse fondamentali.

Nell'esame delle esigenze reali per la regolazione dei fiumi, per restare ancorati ad un dato che possa esserci di orientamento, dobbiamo riferirci al piano orientativo elaborato ai tempi in cui il nostro egregio collega Merlin era Ministro dei lavori pubblici, se non vado errato. Il confronto, tra l'entità del predetto piano, che mi pare comportasse uno stanziamento di 1.400-1.500 miliardi, e i provvedimenti con i relativi stanziamenti inseriti a bilancio, calcolando anche l'aggiunta delle previsioni contenute nel disegno di legge n. 2863, induce a ritenere del tutto irrilevanti i provvedimenti che si intendono adottare in rapporto ad un problema così importante. La regolazione dei fiumi, infatti, dovrebbe avere carattere

prioritario, soprattutto se si pone mente, come è già stato documentato dai colleghi Gaiani e Pesenti e da altri colleghi in tante circostanze, all'entità delle cifre che sono indispensabili per sanare la situazione del nostro sistema idrogeologico completamente dissestato e se si pone mente al fatto che, mantenendosi l'attuale caos e proseguendo nella politica dei tamponamenti delle falle che si aprono, si vengono a perdere centinaia di miliardi per il depauperamento del patrimonio.

Ecco allora che veramente ridicola appare la previsione iscritta in bilancio, e altrettanto inadeguato appare il disegno di legge d'iniziativa dell'onorevole Ministro, che ne ha completa e totale la paternità, il quale prevede che per la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua si possano spendere 127 miliardi.

A giudicare da questi primi elementi, mi pare che vi sia una certa concretezza e coerenza da parte nostra nel sostenere che vi sono interventi sconsiderati che non seguono la logica delle priorità consigliate dalla realtà obiettiva, che si fa volentieri della demagogia e del riformismo spicciolo, che si sfornano piani a ripetizione, parziali e settoriali, i quali non tengono conto delle necessità reali del Paese.

Tutto ciò — e ci riferiamo alla seconda delle accuse che vi rivolgiamo, signori del Governo e amici della maggioranza — perchè avviene? Avviene perchè le scelte di questa cosiddetta ordinaria amministrazione sono fatte in favore delle mire, delle vedute, dei piani e degli interessi dei gruppi monopolistici, anche nel campo degli investimenti pubblici. Confrontiamo, per esempio, gli utili e i profitti che deriveranno ai gruppi monopolistici dall'attuazione del piano autostradale con quelli che invece andrebbero a favore dell'agricoltura e della Nazione se, tanto per fare un esempio, si irrigassero i 4 milioni di ettari di terreno che sono asciutti perchè non si ha una regolazione e una utilizzazione completa e razionale dei corsi naturali di acqua esistenti nel nostro Paese. Facendo tale confronto troveremo con facilità che i profitti della Edison, dei gruppi idroelettrici operanti in

questo settore con l'apporto dei sussidi governativi, vanno alle stelle; noteremo che nel campo dell'attività generale del Governo si sforna un Piano Verde che grava sul bilancio dello Stato per 500 e più miliardi, cifra insufficiente per sanare i mali della nostra economia agricola; e constateremo, invece, che una diversa scelta degli investimenti e un diverso indirizzo di politica economica avrebbero potuto portare ad una regolazione dei corsi dei fiumi e ad una trasformazione dei 4 milioni di ettari oggi asciutti in terreno a coltivazione irrigua.

I portavoce degli agricoltori che siedono in Senato sanno il valore, dal punto di vista produttivistico, di un terreno asciutto e di un terreno irrigato, per non parlare, ripeto della difesa dei patrimoni, della possibilità di evitare i disastri delle alluvioni che con un piano organico di utilizzazione di queste acque si potrebbero realizzare.

I circa 6 miliardi all'anno, dati ai gruppi monopolistici, ai gruppi idroelettrici per ampliare e costruire le nuove centrali — con grande sorpresa mia e forse anche del collega Pesenti, in quanto insieme abbiamo fatto la ricerca nel testo unico sulle acque ed impianti elettrici — sono elargiti di spontanea volontà dall'Esecutivo. Le norme che si trovano sotto il titolo terzo, all'articolo 73 e seguenti, con tutte le modificazioni relative, non prescrivono in modo imperativo che questi contributi, che variano dal 30 al 60 per cento, debbano essere dati a chi realizza questi nuovi impianti o anche a quello che già li aveva, ma stabiliscono che si « possano » dare. Quindi si danno volontariamente, e naturalmente a ragion veduta. Ed in questo è incontestabile la conferma di una politica di aiuto e consolidamento dei gruppi monopolistici.

Peraltro, in riscontro a questa politica del Governo eccessivamente generosa, qual è la politica che fanno questi gruppi monopolistici nel nostro Paese sia verso le popolazioni montane, sia verso i Comuni e lo Stato? Verso le popolazioni montane si comportano come dei briganti, è la parola più adatta; essi asciugano anche l'ultimo rigagnolo d'acqua: l'ho già denunciato al Senato ma mette conto di ritornarvi sopra. Vi è

una frazione nei pressi di Chiavenna, a nome S. Antonio, se non vado errato, che un tempo contava circa 600 anime, e che oggi non ha più neanche un abitante; l'ultimo a lasciare quella frazione sul cocuzzolo del monte è stato il prevosto. I motivi di questo esodo verso la valle sono derivati proprio dall'impossibilità di ricavare non dirò grandi colture, ma una semplice coltura erborea sufficiente a far pascolare il bestiame di cui questi contadini erano in possesso.

Infatti la realizzazione dei canali sotterranei che servono per le centrali elettriche ruba ai terreni ogni stilla d'acqua ed è accompagnata dalla imposizione di servitù, onerose per quei contadini che ugualmente si azzardassero a rimanere su quei terreni in condizioni insopportabili. Ma questa è roba antica, è roba ottocentesca, è denuncia dei tempi di De Amicis! Ai tempi moderni è un'altra la questione!

È intervenuto lo Stato moderno e si è accorto, finalmente, che questi gruppi monopolistici fanno profitti enormi, incommensurabili. Allora, dato che il Governo fa una sua politica nelle zone depresse e sforna la legge n. 959 per l'intervento a sussidio delle economie disestate dei piccoli e medi proprietari della montagna, si impone pure, per decenza, un provvedimento anche verso i gruppi degli idroelettrici, un intervento che imponga loro di riparare parte dei danni fatti subire a quelle popolazioni o, comunque, di restituire a quelle popolazioni, in qualche modo e in qualche forma, parte degli enormi profitti che portano via senza nulla lasciare!

Da ciò sono scaturiti i provvedimenti dei sovraccanoni dovuti ai Comuni. I sovraccanoni! C'è da sorridere a pensarci. Dopo tutta la battaglia che è stata fatta fino a questo momento, dopo tutta quella serie di impugnative da parte degli avvocati della Edison e di società del genere, la Magistratura tergiversa, anzi qualcuna di queste questioni la risolve a favore, addirittura, di queste società! Sta di fatto che, a tanti anni di distanza, alla fine di febbraio, mi pare che l'ammontare dei canoni non pagati ai Comuni da questi gruppi monopolistici — comprese, come documentava il collega Pe-

senti, alcune aziende irizzate — raggiungesse la bella cifra di 11 miliardi e 680 milioni.

Ma allora, onorevole Zaccagnini, prescindendo da tutto il resto, noi inscriviamo nel bilancio — e da vari anni a questa parte — in relazione all'articolo 73, Titolo III del testo unico sulle acque e impianti elettrici, la bellezza di 6 miliardi, che vanno, ho ragione di ritenerlo, e lei potrà smentirmi se così non è, prevalentemente nelle tasche di questi gruppi monopolistici. In proposito avrei voluto una distinta, ed avevo intenzione di chiederla ai funzionari del suo Ministero, che mi specificasse come i 6 miliardi dello scorso bilancio sono stati spesi, a chi sono andati, quale tipo di ditte li ha assorbiti e così via.

Quindi, da un lato ci sono questi 6 miliardi regalati, e dall'altro questi gruppi che ricevono dal Governo tanti contributi (pensate alle fognature o agli acquedotti dei paesi che ne sono privi, se volete un termine di confronto e di paragone). E questi gruppi monopolistici vi ricompensano con undici miliardi di sovraccanoni non pagati, e sono decisi ad andare fino in fondo, a non pagarli, a mobilitare la Magistratura, a fare modificare, se è possibile e se è necessario, la legge.

Tutto questo mal si concilia con una politica sociale, con la politica vantata; ma le parole sono una cosa e poichè la realtà è in contrasto con le parole è necessario rivedere anche le formulazioni.

Sono, comunque, tutte queste cose, una riconferma della nostra accusa e cioè che la vostra è una politica che va nella direzione del consolidamento dei monopoli, anche attraverso i contributi che generosamente si elargiscono a questi gruppi.

Occorre rilevare, a questo punto, che i fondi destinati a migliorare e ad allargare la rete di distribuzione dell'acqua per usi civili sono veramente insufficienti, se confrontati con le esigenze che la stessa relazione di maggioranza rileva. Su 23.764 centri abitati che si raggruppano intorno a 8.020 Comuni, 9.348 risultano sprovvisti di acquedotti. Ecco la direzione verso la quale sarebbe opportuno premere l'acceleratore degli investimenti e approfondire parte dei

6 miliardi che vengono invece dati ai gruppi idroelettrici, nonostante il loro illegale comportamento. Tali acquedotti non mancano soltanto in piccoli Comuni senza importanza. Lei, onorevole Zaccagnini, è di Faenza, se non vado errato, e conosce molto bene la nostra riviera. Anch'io sono quasi romagnolo, per esser nato al limite di quella regione, e mi reco spesso durante le vacanze a Rimini ed a Riccione. Mi occorre frequentemente di vedere che quei centri, i quali vengono esaltati per l'apporto che, con il turismo, danno alla nostra economia, durante il periodo della piena estiva dei villeggianti sono per parecchie ore del giorno quasi totalmente privi di acqua. Date le esigenze dei Comuni che non hanno acqua a sufficienza e quelle dei Comuni che non hanno acqua per niente, sarebbe molto più opportuno investire buona parte del denaro pubblico, che invece prende direzioni a nostro parere sbagliate, per rispettare le necessità effettive degli uni e degli altri.

Navigazione interna: ecco un altro capitolo che offre una conferma delle accuse che ho fatto all'inizio. Ci sono state raccontate troppe storie, delle vere favole, come ce le poteva raccontare la nonna quando eravamo ragazzini: fole bugiarde, frasi inventate che servono soltanto a rendere più stridente, alla più superficiale delle analisi, il confronto tra la realtà e tali definizioni che sono prive di ogni sostanza, di ogni contenuto.

Cosa c'è in bilancio a questo proposito? Direi che non torna conto occuparsene: 200 milioni per le opere di manutenzione. Sempre la stessa cifra, per tutti i bilanci che ho consultato. C'è inoltre qualcosa in applicazione della legislazione vigente, ma niente che vada nella direzione degli impegni assunti e delle cose promesse.

Dirò subito che le osservazioni più rilevanti in questo settore sono quelle che derivano dall'esperienza spicciola. Il collega Sacchetti mi ha passato una nota che concerne la situazione delle maestranze dei cantieri del Genio civile di Boretto sul Po, dalla quale si desume che il Magistrato del Po ha imposto a 30 dei 60 membri di quella maestranza di andarsene dal cantiere e di

imbarcarsi come barcaioli sui mezzi che attuano la navigazione sul fiume. Quegli operai sono allarmati per il fatto che mancano di esperienza come barcaioli, perchè si devono allontanare da casa, per il fatto che si dice che in determinate circostanze viene assunto personale straordinario dall'esterno e soprattutto sono preoccupati del fatto che, se un cantiere del Genio civile, che è preposto all'attrezzatura dei natanti per la navigazione fluviale, viene dimezzato e si ventila l'ipotesi della sua soppressione, vuol dire che non vi sono prospettive di sviluppo della navigazione, ma si sente piuttosto puzza di morto, desiderio di scavare la fossa anche a quel tanto di battelleria già esistente e navigante.

È indispensabile che intervenga una parola definitiva e chiara: per la navigazione interna non ci sono più scuse. La documentazione in sede scientifica è probante circa l'utilità dell'esercizio della navigazione sui fiumi a fini concorrenziali verso altri sistemi di trasporto, tutti inclusi, comprese le strade ferrate, nonostante i prezzi che essi praticano, perchè questo tipo di trasporto risulta meno costoso. Le aspirazioni e gli appetiti sono notevoli, le tradizioni ci sorreggono, la modernità delle esigenze nel settore non contraddice uno sviluppo dei trasporti in questo campo, perchè Paesi, progrediti quanto il nostro sotto il profilo dei trasporti, non soltanto hanno attrezzature e vie navigabili encomiabili da portarsi ad esempio a tutti, ma le migliorano e stanziavano decine di miliardi ogni anno per potenziarle. Tra l'altro, questi Paesi più modernamente attrezzati in questo settore ci invitano a seguire il loro esempio e, nell'ambito degli stessi organismi della Comunità europea, sottolineano l'utilità dello sviluppo di queste vie navigabili ed almeno della via navigabile per eccellenza, cioè quella che dovrebbe portare i battelli da Locarno a Venezia.

Come mai non si riesce ad andare al di là delle promesse e delle parole? Onorevole Zaccagnini, io ho certamente disturbato i funzionari del suo Dicastero quando in Commissione ho fatto una richiesta che ha imposto copie fotostatiche e ricerche sugli or-

dini del giorno approvati nella discussione dei nostri bilanci, dal 1958 ad oggi. Ho fatto questa richiesta sapendo che causavo un disturbo, ma non con intenti polemici; volevo seriamente che venissero scelti, tra i tanti ordini del giorno presentati, quelli che erano stati comunque accettati dai vari Ministri in carica per ricordare allo stesso Ministro, indirettamente, quali erano le questioni di fondo, prescindendo, naturalmente, dai problemi di scarsa importanza e scegliendo quelli sui quali si richiama l'attenzione del suo Dicastero, perchè la soluzione dei medesimi rappresenta uno strumento fondamentale per lo sviluppo della politica dei lavori pubblici, e quelli per i quali si sono levate molte voci da vari settori. Ho avuto la sconsolante sorpresa di vedere raccolti gli ordini del giorno approvati semplicemente e non anche quelli accettati come raccomandazione. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Risulta dal verbale (e a testimone porto il segretario della nostra Commissione) che dovevano essere prodotti tutti gli ordini del giorno, anche quelli accettati come raccomandazione. Però scorrendo quelli trasmessi ho scoperto che su alcune decine, dell'opposizione ve ne sono soltanto due, e mancano quindi gli altri che sarebbero entrati nella seconda categoria, quella degli accettati con riserva, per determinati paragrafi, o a titolo di raccomandazione. Quindi non ho potuto fare la cernita necessaria per indicare una serie di impegni, ai quali hanno fatto seguito scarsi fatti. Ma mnemonicamente e senza eccessivo sforzo ricordo parecchie delle parole spese in proposito e vorrei, con questo semplice accenno generico, che il Ministro pur se ne ricordasse e finalmente, una buona volta, venisse in proposito una parola chiara.

Alla fine del mio intervento nel dibattito dell'anno scorso annunciai che, se il Ministero non prendeva un'iniziativa tendente ad aggiornare la legge n. 1044 del 1941 che prevede la creazione del consorzio per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, vi avrei provveduto io in modo semplice o semplicistico con un disegno di legge per determinare una presa di posizione da parte dei tiepidi e degli entusiasti

della navigazione interna, da parte dell'Esecutivo, una presa di posizione responsabile. Sapevo che la proposta di legge non bastava per ottenere immediatamente questa presa di posizione, ma tuttavia ritenevo che fosse uno strumento per stimolare il Governo in questa direzione. Oggi, senza entrare nel merito, ho il piacere di annunciare che anche un deputato della maggioranza, l'onorevole Lombardi, ex sindaco della nostra città di Cremona, ha presentato sullo stesso argomento una proposta di legge che mi si dice ufficiosamente sia considerata in modo benevolo dagli ambienti governativi.

Non entro nel merito della questione perchè, quando verranno messe all'ordine del giorno o la mia proposta, che è stata presentata fin dall'anno scorso, o quella dell'onorevole Lombardi, che è stata presentata durante le vacanze, il nostro parere potremo dirlo più a proposito. Mi piace constatare che questa mia mossa iniziale ha già provocato qualche cosa.

Ma quello di cui andiamo alla ricerca è una parola seria del Governo, una parola del ministro Zaccagnini in proposito. Tra l'altro, perchè, onorevole Zaccagnini, lasciamo nel vago, nell'incerto, nella nebulosità, qualcosa che dovrebbe essere chiaro? Ci dica, una volta per sempre, quali sono le conclusioni cui è arrivata la Commissione italo-elvetica a proposito della Locarno-Venezia. Noi ne facciamo parte, l'attuale Ministro delle finanze ritengo sia ancora membro autorevole di quella Commissione; si diceva che vi erano solo questioni di dogana: oggi che l'onorevole Trabucchi è ministro delle Finanze dovrebbe essere in grado non più di perorare, ma di decidere questa questione.

Onorevole Zaccagnini, almeno per la parte che la riguarda ci dica apertamente a che punto siamo arrivati. Il concorso che poteva venire dagli enti locali e dalle popolazioni è stato dato. Vi è stato uno sforzo concorde perchè la gente, sapendo che questa idrovia può servire alla Valla Padana e alle necessità di quelle popolazioni, ha messo da parte le questioni campanilistiche per affermare le questioni di principio e, nell'ambito del sistema idroviario, trovare una

soluzione ai molteplici problemi esistenti nella Val Padana. Ma a questo punto noi abbiamo bisogno di sapere qualcosa dal Governo.

Ora io non so se la via da seguire sarà quella delle proposte di legge o sarà un'altra via scelta dal Governo, quello però che è stanziato in bilancio non autorizza a pensare che il Governo abbia un grande entusiasmo a questo proposito. E voi, onorevoli colleghi della maggioranza, in questa questione avete impegnato persino il prestigio del Presidente della Repubblica il quale è venuto a Cremona e colà ha assistito all'inizio simbolico dei lavori; anche il Governo, nella persona del ministro Zaccagnini, era presente a quella cerimonia!

Venga quindi questa chiarificazione, e io torno a insisterò su questo. Non dico che lei, onorevole Zaccagnini, abbia cambiato aria al Ministero: lei fa la politica che fa e quella politica la apprezziamo per i fatti che si compiono e le responsabilità che si prendono.

Da tutti questi fatti appare la verità delle enunciazioni fatte da me all'inizio dell'intervento e da ciò traggio una prima considerazione. Prima di tutto anche per le cose alle quali si provvede, si procede con lentezza, come nel caso della sistemazione idrogeologica del Paese, ed attraverso provvedimenti straordinari. Questa politica, fatta di concessioni a pezzi e a bocconi per delle cose che invece hanno assoluta necessità di essere viste nel loro insieme, non approda ad alcunchè di concreto. Noi faremo anche qui gli interessi delle grosse ditte appaltatrici di questi lavori, ma non gli interessi della Nazione, dell'economia, della difesa del suolo.

Permettetemi di leggervi un brano della relazione di maggioranza a proposito del piano per una sistematica regolamentazione dei corsi d'acqua: « Le cifre fino ad ora stanziato in bilancio, causa la loro esiguità, che diventa ancora maggiore considerando che vanno ripartite in tutto il territorio nazionale, non hanno consentito di affrontare i problemi con una visione d'insieme e con una progettazione anche per il futuro, per cui taluni lavori, se non ad-

dirittura la loro grande maggioranza, sono stati approntati ed eseguiti *pro parte*. Ciò è in netto contrasto non solo con i criteri suggeriti dalla tecnica e dalla esperienza, ma anche contrario alle esigenze pratiche e ciò può addirittura comportare un aggravio di spesa in quanto molto spesso l'esecuzione parziale di un lavoro rimane inoperante proprio perchè il regime delle acque non viene sistemato in altre parti del medesimo corso ».

E a questo proposito vorrei ricordare un episodio che rappresenta un caso limite. Presso l'Isola Pescaroli, se non vado errato, con i cosiddetti « pennelli » si tenta di correggere l'alveo del fiume Po. Per completare questi lavori, è necessario fare determinate opere nei momenti in cui il fiume è in magra. Dando i fondi di volta in volta, credo sia la centunesima volta che si arriva a due o tre metri, per chiudere a sbarrare il corso d'acqua che si dirama verso una lanca, all'interno dei terreni golenali, e poi arriva la piena e porta via quel che s'era fatto prima. E la ditta Farsura ricomincia i lavori e tutto il lavoro fatto va perso.

Ed allora apprestate le opere necessarie per rendere navigabili i fiumi e perchè non facciamo più disastri, e si porti l'acqua ai quattro milioni di ettari non irrigati con grande vantaggio dell'economia nazionale. Ma che queste opere si facciano con una visione organica.

Un'ultima cosa mi rimane da dire: bisogna allontanare, per le malefatte che già da tempo stanno consumando, le grinfie dei gruppi monopolistici idroelettrici dal fiume. Gli appetiti della Edison, per esempio, vanno aumentando, i suoi consiglieri delegati partecipano ai nostri convegni e parlano con benevolenza e paternalismo delle opere, dei tecnici, delle realizzazioni. Intanto però si appropriano delle ricchezze del fiume, non soltanto in montagna, ma anche a valle. Quella magnifica opera che è lo sbarramento di Isola Serafini, una delle migliori d'Europa, ha un piccolo vizio, collega Corbellini, quello di essere della Edison. Perchè mai alla Edison consentiamo di essere morosa nel pagamento dei sovraccanoni e le concediamo per di più il premio dello sfruttamento energetico delle acque del Po? E si

badi che questi gruppi hanno intenzione di procedere oltre in questo sfruttamento! Bisogna invece che intervenga lo Stato, l'I.R.I., bisogna che si dia ai Comuni consorziati la possibilità di intervenire, conferendo loro adeguati fondi e cacciando via i gruppi idroelettrici dal fiume, tagliando la loro mano rapace.

Occorre quindi una politica diversa in questo campo, una politica che miri al concreto anche per quanto riguarda gli aspetti più marginali, non dando concessioni e finanziamenti ai gruppi monopolistici.

C'è poi la questione dei ponti in chiatte, e questo problema l'ho sentito riecheggiare anche in seno alla 7ª Commissione. Voi della maggioranza volete dare qualche briciola ai Comuni, i quali poi si dissanguano, e con le briciole che date, sia che si tratti di passaggi a livello, sia che si tratti di ponti in chiatte da sostituire con quelli in cemento, pretendete che provvedano loro a tutto. No, i Comuni debbono fare le opere che sono di loro competenza e debbono veder dilatate le loro possibilità finanziarie che sono invece sempre più compresse. Non si debbono richiedere ai Comuni sforzi straordinari per opere che sono di spettanza dello Stato, come per esempio l'eliminazione dei 16 mila passaggi a livello che esistono nel nostro Paese — uno per ogni chilometro di strada ferrata —, come la realizzazione dei sei ponti sul Po e degli altri che si vogliono realizzare su altri fiumi a distanza di quindici o sedici anni dalla fine della guerra.

Occorre provvedere ad una serie di interventi aventi carattere di priorità onde incrementare gli scambi tra le opposte sponde dei fiumi e aumentare la circolazione dei mezzi, decongestionando, nel contempo, il traffico. Questi sono i provvedimenti che sono stati invocati in tante circostanze, soprattutto discutendo di politica dei trasporti. Voi invece lasciate che in questo particolare settore, per esempio, una bettolina o una petroliera sia costretta ad attendere oltre quarantacinque minuti per riuscire a passare attraverso un ponte di chiatte, il che evidentemente costituisce un ostacolo allo sviluppo della navigazione tale da non rap-

presentare certamente un incoraggiamento, ma da costituire anzi una remora assai grave allo sviluppo dei traffici.

Se non si coordina quindi la politica del Governo — questa è la seconda considerazione che traggio dalle critiche che ho fatto fin qui — e se non si allargano i controlli degli enti locali i quali, tra l'altro, contribuiscono alla realizzazione di buona parte delle opere, rimarrà il disordine, rimarrà il caos. Pertanto bisogna fare opera di coordinamento al centro. Nell'ambito del disegno di legge suo, onorevole Zaccagnini, una certa intenzione di questo tipo c'è, e tra il Ministero dei lavori pubblici, quello dell'agricoltura e la Cassa per il Mezzogiorno vi è un certo tentativo di coordinamento; ma è assolutamente una pallida cosa rispetto a quello che dovrebbe essere il coordinamento che con tanta passione ha invocato per l'ennesima volta il collega Solari, e che è stato richiesto da tutti i settori di questo ramo del Parlamento.

Coordinamento al centro, coordinamento alla base, elaborazione dal basso, intervento e controllo degli enti locali, soprattutto nel campo dei trasporti e degli investimenti dei vari Ministeri, in rapporto alle rispettive competenze, nei settori della strada e della rotaia. Ecco una serie di critiche, una serie di problemi che dimostrano la nostra coerenza con le affermazioni che abbiamo fatto discutendo i bilanci finanziari, il piano delle autostrade ed altri provvedimenti simili od aventi attinenza con la materia che stiamo discutendo in questo bilancio dei Lavori pubblici.

Per una giusta politica delle acque, della quale mi sono occupato, dobbiamo, come ho detto prima, eliminare il monopolio dall'utilizzazione delle acque dei fiumi; migliorare il sistema di irrigazione del Paese; dare l'acqua ed i servizi igienici alle località — decine di migliaia — che ne sono prive; attuare la legge n. 1044 aggiornata nel modo che si ritiene migliore; nel merito ritorneremo quando si discuterà di questi problemi secondo l'impostazione della mia proposta di legge o di quella dell'onorevole Lombardi o secondo quella che è la posizione del Governo. Il coordinamento dovrebbe ef-

fettuarsi non solo al livello nazionale ma anche in campo regionale. Senza il concorso delle regioni, e degli enti e degli organismi che vivono nell'ambito delle entità regionali, non è possibile elaborare una politica seria. Il Governo dovrebbe elaborare i suoi piani secondo una visione generale, ma le linee di questa impostazione generale devono essere passate al vaglio degli enti locali riuniti insieme con il compito di irrobustire, corroborare questa visione generale. Solo così potrà realizzarsi effettivamente una politica economica di sviluppo generale del Paese pianificata in modo serio e non farsesco. Non credo, però, che facendo la distinzione tra uomo e Ministro prigioniero di una politica o di un apparato burocratico si troverà la soluzione del problema. Qui ci vogliono forze impegnate a realizzare una simile politica ed i più coraggiosi, quelli di avanguardia, siamo noi di questa parte anche in questo campo: la possono realizzare anche altri se accettano questa nostra impostazione. Sicuri che le nostre non sono voci clamanti nel deserto, anche noi abbiamo l'aspirazione a farci intendere nel Paese. Nelle lotte dei lavoratori, collegate con queste impostazioni e con questi problemi, è la garanzia più sicura di una ricerca, che sarà coronata dal successo, dell'unità delle forze che questa politica possono attuare, imponendola anche ai recalcitranti.

È con questi intendimenti ed è con questo auspicio finale che dichiaro, come hanno già fatto i miei colleghi di Gruppo, che noi diciamo apertamente « no » al bilancio, perchè esso, per quanti « piani » inglobi nella sua elencazione di provvedimenti, non rappresenta alcuna svolta nella politica degli investimenti pubblici, che è invece fermamente ancorata, come in tutti i bilanci precedenti, ad una linea di difesa degli interessi monopolistici, antipopolari, linea contro la quale noi combattiamo con tutte le nostre forze. (*Applausi dalla sinistra*).

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che è necessario ed urgente per il decoro e per gli interessi della città di Napoli, completare la costruzione della Via Marittima, unica grande arteria a servizio del Porto e di collegamento rapido tra l'oriente e l'occidente della metropoli, oggi ultimata solo in tre differenti tratti;

considerato ancora che tale strada, gravemente danneggiata dagli eventi dell'ultima guerra, fa parte del piano di ricostruzione dei quartieri Porto, Mercato e Pendino,

fa voti perchè il Governo, di concerto col Comune di Napoli, emani nel più breve tempo possibile i provvedimenti opportuni per il completamento delle opere necessarie all'ultimazione dei lavori ».

P R E S I D E N T E . Il senatore D'Albora ha facoltà di parlare.

D ' A L B O R A . Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è la quarta volta che intervengo in Aula sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e, di volta in volta, ho sottoposto all'esame del Senato alcuni problemi che, a mio avviso, bisognava segnalare all'attenzione del Governo, anche perchè le somme, se non sempre sufficienti, ma certamente cospicue, impiegate in questo importante settore della vita nazionale, venissero spese in maniera adeguata ai bisogni delle popolazioni e servissero principalmente — come penso sia nell'intendimento di chi le amministra — a migliorarne la situazione economica e sociale.

Mi sono intrattenuto diffusamente sulle necessità della viabilità e non vi tornerò, avendo espresso il mio pensiero, spero, in maniera esauriente durante il recente intervento sul progetto di legge per il piano stradale ed autostradale.

Ho lungamente dissertato sulle opere igieniche, acquedotti e fognature, tanto necessari in Italia, illustrando un interessante studio dell'Associazione nazionale dell'ingegneria sanitaria, dal quale risulta che per

ottenere in tal campo una completa generale sistemazione, occorrono poco più di 400 miliardi, di contro alle modeste cifre che il bilancio assegna annualmente per tali opere, in riferimento alla legge n. 635 del 29 luglio 1957, e che interessa anche le altre portanti i numeri 647 e 543.

A tale scopo, nella presente previsione di spesa, agli articoli 147, 151, 154, 157 e così via, figurano assegnate complessivamente lire 8 miliardi e 500 milioni. So benissimo che queste opere sono di competenza degli enti locali e che lo Stato vi interviene indirettamente, attraverso la legge 3 agosto 1949, n. 589, che autorizza contributi dall'1 al 5 per cento, e direttamente nelle zone depresse del Centro-Nord in applicazione delle tre leggi ricordate avanti, mentre nel Sud e nelle Isole opera la Cassa per il Mezzogiorno, ma tali interventi non sono risultati nè sufficienti nè determinanti. Ne fanno fede i recenti casi di epatite virale verificatisi in un Comune della Campania per mancanza di acque e di fogne.

Dallo studio dell'A.N.D.I.S. da me citato risultava la seguente poco lieta situazione: Italia settentrionale, popolazione non servita di acquedotti 5 milioni e 800 mila, non servita da fognature 9 milioni e 670 mila; Italia centro-meridionale ed Isole, popolazione non servita di acquedotti, 8 milioni e 200 mila, non servita di fognature, 12 milioni e 650 mila.

Qui sorge spontanea una domanda: sarà possibile, sia pure col modesto aiuto dello Stato, ai piccoli comuni, perchè di essi si tratta, risolvere da soli un così grave ed oneroso problema? Non lo credo.

Per questo ritengo sia necessario richiamare su di esso l'attenzione del Governo, perchè così come si sta facendo per le scuole, per le strade e per l'edilizia, si approntino i provvedimenti di legge necessari per garantire alle popolazioni sprovviste quei limiti di sicurezza che, allontanando le infezioni di vario genere dovute alla deficienza di acqua ed alla mancanza di fogne, assicurino alla loro esistenza quel minimo indispensabile oggi richiesto dal vivere civile.

E qui mi siano consentite due considerazioni particolari: una riguarda l'acquedotto pugliese e l'altra l'acquedotto campano.

Per il primo, il relatore, senatore Buizza, al quale desidero rivolgere il mio modesto, ma sincero compiacimento per la chiarezza e serietà della sua relazione, ci fa sapere che il consumo medio giornaliero per abitante da esso consentito è molto modesto ed inferiore ai bisogni normali: 77 litri per abitante. Senza dubbio ciò si deve in parte alla carenza di acqua proveniente dalle sorgenti, ma oltre tutti i provvedimenti studiati e da adottare, sarà opportuno un accurato esame della rete di distribuzione per eliminare le considerevoli perdite che lungo essa si verificano contribuendo a diminuirne il rendimento.

Per l'acquedotto campano, invece, la situazione fu oggetto lo scorso anno di un mio ordine del giorno accettato dal Governo come raccomandazione. Come lei sa, signor Ministro, la Cassa per il Mezzogiorno ha speso circa 40 miliardi per costruire la condotta principale di questo acquedotto prolungandola con un'opera sottomarina sino all'isola d'Ischia. Manca il necessario contributo delle acque del Biferno. Mi sembra inutile ed avvilente rifare la storia di questa poco edificante vicenda; ritengo, però, che il Governo, cui spetta per la legge del 10 agosto 1884, n. 2644, il diritto di concedere le acque pubbliche, debba adottare senza ulteriori indugi, sentiti gli organi preposti, una decisione per impedire: primo, che restino ancora inutilizzati i tanti miliardi già spesi; secondo, che, mentre nell'Adriatico si perdono ogni anno 420 milioni di metri cubi di acqua, ci siano tante migliaia di persone che non hanno acqua per bere e per lavarsi.

Mi rispose, allora, l'onorevole Togni che la soluzione era allo studio del Consiglio superiore dei lavori pubblici e credo che in via provvisoria siano state assegnate all'Acquedotto campano le sorgenti del Torano e del Maretto. Non bastano e penso che il Consiglio superiore, organo tecnico e non politico, questo deve saperlo. Pare che vi siano difficoltà di carattere geologico per l'attuazione dell'attraversamento in galleria del Matese, così come proposto dai tecnici della

Cassa per il Mezzogiorno. Non ho elementi per pronunciarmi in proposito, ma gli ingegneri che hanno studiato tale soluzione sono valorosi e provetti e sapranno dimostrare la bontà del loro assunto, o trovare nuove soluzioni. Con i mezzi di cui disponiamo nulla è impossibile ed io spero che, con la sua energia e con l'amore che lei porta a tutto quanto può rappresentare benessere e progresso del popolo, la giusta strada per giungere al traguardo finale di questo ormai annoso ed angoscioso problema sarà presto trovata. Ma torniamo al bilancio.

Dicevo prima che di volta in volta mi sono occupato di argomenti vari sui quali mi sembra non necessario tornare. Solamente mi pare opportuno spendere ancora qualche parola sulla situazione dell'edilizia, sui problemi dell'urbanistica e del traffico, e concludere, dopo aver trattato brevemente un argomento che interessa Napoli: la costruzione della Via marittima, con alcune considerazioni che ho ripetuto in tutti i miei interventi circa la necessità e l'urgenza di riordinare tutto il complesso delle leggi che regolano la vita del suo Ministero e di ammodernare quella che lo istituisce, ormai vecchia di quasi un secolo, con il successivo regolamento che rimonta all'anno 1895.

Nel settore dell'edilizia abitativa, purtroppo, la situazione è poco lieta. Al capitolo 139 del bilancio troviamo iscritta una somma residua di lire 15 miliardi destinata a concludere le opere in corso per l'eliminazione delle abitazioni improprie e malsane. Ai capitoli 209 e 210 sono iscritti gli stanziamenti per gli impegni che serviranno a pagare i contributi in annualità sugli interessi di mutui da ammortizzare e per contributi trentacinquennali a favore di enti e società che, ai sensi del testo unico del 1938 e successive modificazioni, hanno provveduto o stanno provvedendo alla costruzione di case di abitazione rientranti nell'edilizia economica e popolare.

Ne risulta che ci troviamo di fronte ad una pesante situazione debitoria per opere nella loro gran parte già effettuate, poco più di 29 miliardi tra i due capitoli, e che, allo stato, nessun nuovo stanziamento è stato

deciso per continuare nella costruzione di tale tipo di abitazioni la cui necessità è, e lo sarà per molti anni ancora, molto sentita.

Nel corso delle consuete riunioni degli esperti della Comunità economica europea, dedicate all'esame della situazione degli alloggi popolari ed economici e delle provvidenze da adottare per risolverla, sono apparse evidenti, per quanto riguarda l'Italia, la visione ristretta del problema della casa e la limitata portata degli interventi pubblici.

Lo scambio di dati e di informazioni riguardanti l'attività costruttiva svolta dai diversi Paesi aderenti alla Comunità, escluso in Belgio, Paese che presenta il più basso indice di affollamento delle abitazioni, ha consentito di stabilire che, nella graduatoria per il 1960, l'Italia si trova all'ultimo posto, per il numero complessivo di alloggi ultimati in rapporto alla popolazione, con appena 5,6 abitazioni per mille abitanti. Al contrario, negli altri Paesi l'attività è stata abbastanza sostenuta avendo mantenuto in Francia e nei Paesi Bassi il ritmo di 7 abitazioni per mille abitanti ed avendo superato, ancora una volta, nella Germania occidentale l'elevato rapporto di 10 abitazioni per mille abitanti.

È da notare che in questi Paesi l'indice di affollamento delle abitazioni è più basso che in Italia. La causa principale di tale divario consiste principalmente nel diverso e più ampio concetto dei compiti che lo Stato e gli altri enti pubblici debbono svolgere nel campo dell'edilizia economica e popolare. Da noi, se si eccettua il piano I.N.A.-Casa, o Fanfani, gli interventi pubblici nell'edilizia popolare sono stati discontinui e privi di un indirizzo prestabilito, derivante da una valutazione del fabbisogno di tali abitazioni.

Agli interventi statali si è attribuito un carattere straordinario e contingente, ciò che forse può spiegare la provvisorietà e la portata piuttosto limitata degli stessi. Negli altri Paesi della Comunità, invece, l'intervento dei poteri pubblici in questo settore, non solo costituisce uno dei principali compiti istituzionali, ma è chiaramente diretto ad imprimere il massimo sviluppo

possibile all'edilizia residenziale. Per questo gli alloggi che sono stati definiti « sociali » sono destinati non solo a soddisfare le esigenze dei ceti meno abbienti, ma anche le aspirazioni di categorie che, pur non trovandosi in condizioni economiche estremamente disagiate, hanno tuttavia bisogno di qualche aiuto per poter soddisfare il lodevole desiderio di accedere alla proprietà di una abitazione, o di poter disporre di un alloggio rispondente a particolari esigenze. Per questo le abitazioni di tipo economico e popolare costruite in questi Paesi sono destinate, non solo ai lavoratori che percepiscono salari modesti ed a quelli che vivono nei grandi centri industriali, ai pensionati ed alle famiglie di nuova formazione, ma anche agli impiegati spesso di rango elevato, e talvolta persino ai dirigenti.

Tale diverso concetto dei compiti che lo Stato e gli enti pubblici debbono assolvere nel campo dell'edilizia residenziale ha rilevanti conseguenze pratiche e si riflette sull'entità delle risorse finanziarie destinate ai programmi di nuove costruzioni. Vediamo, invece, che avviene in Italia.

Escluso il Piano Fanfani, finanziato in misura notevole anche dai lavoratori e dai datori di lavoro, negli ultimi due anni si sono avuti nuovi stanziamenti per un totale di 16 miliardi: 10 miliardi per la concessione di sovvenzioni in capitale sino alla concorrenza del 50 per cento del costo delle costruzioni autorizzate, 3 miliardi devoluti al fondo per l'incremento edilizio, ed altri 3 miliardi per la concessione di contributi agli Istituti autonomi per le case popolari.

Questi stanziamenti disposti con le leggi n. 622, del 1959, e n. 1327, del 1960, consentiranno la costruzione di circa 30 mila alloggi, il che corrisponde ad un decimo dell'attuale produzione edilizia annua. In Germania le sovvenzioni statali in capitale hanno consentito la costruzione di 250 mila alloggi del tipo in esame pari al 46 per cento circa delle abitazioni ultimate nel 1960. In Francia i finanziamenti statali per la ricostruzione, per il finanziamento delle organizzazioni sorte per la costruzione di « alloggi a pigione moderata », per il consolidamento di prestiti speciali destinati agli

alloggi economici, per la erogazione di contributi, hanno superato nel 1960 la cifra di 600 miliardi di lire italiane, cifra che, con probabili stanziamenti supplementari, sarà superata nel 1961.

In conseguenza di queste provvidenze, gli alloggi popolari aumentano col ritmo di 270-290 mila all'anno

Nei Paesi Bassi, gli stanziamenti annui statali, pur dinanzi a necessità relativamente limitate, superano i 100 miliardi di lire italiane e quasi tutte le abitazioni ultimate negli ultimi anni sono state realizzate con il concorso dei pubblici poteri.

Infine, nel Belgio, Paese che costruisce circa 50 mila abitazioni all'anno, gli stanziamenti pubblici per sovvenzioni, contributi ai privati, urbanizzazione delle zone ove sorgono gli « alloggi sociali » ammontano a circa 25 miliardi di lire italiane.

Desidero concludere questo raffronto, necessariamente sommario, di quanto si fa nei Paesi vicini per l'edilizia economica e popolare, sottolineando che in essi, sia il costruttore, che il privato acquirente, trovano sempre i pubblici poteri pronti a concedere un congruo aiuto finanziario e talvolta anche notevoli agevolazioni fiscali. Da noi, invece, per motivi che non è facile individuare, si fa poco o nulla per incoraggiare l'iniziativa privata a partecipare con impegno alla costruzione di case popolari — e dei mezzi per farlo mi sono ampiamente intrattenuto in un mio precedente intervento — mentre l'iniziativa pubblica risulta insufficiente ed incerta.

Bisogna, pertanto, augurarsi che la legge in preparazione, auspicata dalla Commissione dei lavori pubblici, venga emanata al più presto e sia capace di colmare le denunciate lacune e rappresenti una ripresa organica e coordinata di questo settore degli investimenti pubblici che ha particolare importanza propulsiva nell'economia nazionale.

All'edilizia sono necessariamente collegati i problemi dell'urbanistica che viene definita « attività rivolta alla soluzione dei problemi per la sistemazione nello spazio degli insediamenti umani ».

La legge principale che governa tale settore è ancora quella del 17 agosto 1942, n. 1150. La legislazione ad essa precedente compren-

de il decreto legge 15 aprile 1926 (provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura soggiorno e turismo) il testo unico sulle leggi comunali e provinciali, il regio decreto n. 297 del 1911 che riguarda i regolamenti edilizi ed infine la legge n. 1089 che sposta dal Ministero dei lavori pubblici a quello dell'istruzione la facoltà di cui alla legge n. 1497, sempre del 1939, per la tutela delle bellezze naturali.

Successivamente al 1942 sono state emanate alcune leggi di proroga ai piani regolatori: la legge n. 1402 del 1951 che modifica il precedente decreto 1° marzo 1945 riguardante i piani di ricostruzione, la legge 3 novembre 1952, che contempla misure di salvaguardia ed infine la n. 1357 del 1955 con modifiche alla legge urbanistica ed alla numero 1402.

Tutte queste leggi non hanno sostanzialmente nè modificato nè integrato la legge fondamentale su menzionata.

Oggi, alla distanza di un ventennio, si sente la necessità di rivedere la materia facendo tesoro delle esperienze nostrane e degli altri Paesi.

L'urbanistica, nel suo sviluppo e nella realtà che ad essa è soggetta, è talmente dinamica da imporre, come assoluta necessità, la revisione delle leggi che la governano.

Sarà utile, a tal proposito, un rapido esame della situazione quale essa si presenta in attuazione delle norme in vigore.

Dovrebbero essere pronti per la presentazione i piani delle seguenti regioni: Lombardia, Emilia, Romagna, Marche, Abruzzi, Molise e Campania.

Dei 720 piani regolatori generali comunali, dei quali 67 non obbligati, al 15 maggio del corrente anno, 98 risultano approvati, 66 in approvazione, 525 in corso di elaborazione e 31 sono da rielaborare.

La pianificazione intercomunale, autorizzata a norma dell'articolo 12 della legge, articolo indovinato perchè in realtà per alcune città italiane soggette a particolare sviluppo di espansione i problemi urbanistici non possono essere risolti singolarmente, interessava in totale 206 Comuni. Sono stati approvati alcune centinaia di regolamenti edilizi, troppo pochi se si riflette che essi sono abbligatori per tutti i 9

mila circa comuni italiani e ne regolano, talvolta anche in difformità delle norme del Codice civile, ogni attività nel campo dell'edilizia.

Per i piani di ricostruzione, infine, risulta stanziato un importo ammontante a circa 30 miliardi di lire per finanziare le opere di 178 comuni sui 255 cui è stato accordato l'intervento statale

Non vi sono dati relativi ai piani particolareggiati a mezzo dei quali si attuano i piani regolatori generali e che per tale motivo richiedono semplicità e snellezza nella procedura e di ciò va tenuto molto conto nella progettata riforma della legge urbanistica.

Queste constatazioni dei fatti suggeriscono alcune interessanti considerazioni. Non c'è dubbio che il livello tecnico delle competenze del Ministero dei lavori pubblici, dati i particolari fini che l'urbanistica si propone, di tradurre cioè nel concreto i valori di una civiltà, viene, soprattutto dal punto di vista spirituale, ad elevarsi ad un altissimo piano.

Noi parliamo di solito di una politica dei lavori pubblici intesa come sintesi delle modalità di intervento con stanziamenti nel bilancio, di tipi di opere da costruire, di misura dei contributi, il tutto collegato con la politica economica del Governo, è vero, invece, che si potrebbe parlare di una particolare politica del Ministero dei lavori pubblici se si considera con la dovuta attenzione che sotto le norme della disciplina urbanistica sta tutto un concetto particolare dell'uomo, delle sue esigenze e dei suoi valori. Ritengo, a tal fine, che occorrono leggi precise, capaci di rispondere alle più mature esigenze della realtà sociale contemporanea che la procedura per l'approvazione dei piani regolatori comunali, siano essi generali o particolareggiati, e dei regolamenti edilizi, debba essere snellita al massimo.

Il corso della vita trascorre ormai con tale inesorabile rapidità che non lascia margini alle lungaggini della burocrazia, le soluzioni valide oggi possono non esserlo più dopo un periodo di tempo talvolta anche breve, il che può produrre enormi svantaggi dal punto di vista economico e sociale.

In base alle esperienze già acquisite ed in vista di un *iter* procedurale più rapido e, per quanto più possibile, non troppo diviso, non si potrebbe, per esempio, invece, di attendere i pareri dei vari Ministeri interessati, costituire presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici una speciale commissione formata da tutti gli esperti da essi indicati?

Ciò consentirebbe unicità di indirizzo e risparmio di tempo per il raggiungimento del giudizio conclusivo.

Questa necessità è stata avvertita anche dal Ministro che recentemente, a seguito di un'interrogazione parlamentare indirizzata anche al Presidente del Consiglio, ha affermato la necessità di una semplificazione della procedura prevista dalla legge urbanistica in vigore e di aver promosso, a tale scopo, una disposizione di legge in base alla quale il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sostituisce ogni altro parere di amministrazione attiva e di corpi consultivi, fatta eccezione per il parere del Consiglio di Stato.

Nel mondo attuale non è più possibile fermarsi ad una concezione di settore propria di un periodo, ormai lontano, in cui la scienza e la disciplina urbanistica erano allo stato di tentativi.

Il vertiginoso incremento demografico, caratteristico delle città contemporanee, lo affermarsi delle esigenze per una organizzazione funzionale degli insediamenti umani, impongono di urgenza una perfetta pianificazione urbanistica. Per questo c'è da augurarsi che il lavoro, che svolge la speciale commissione nominata per l'aggiornamento della legge dell'anno 1942, si svolga con la dovuta alacrità, così come desidera anche il senatore Buizza, e sia capace di rispondere alle più mature esigenze della realtà sociale contemporanea.

E trovandomi a parlare di piani di ricostruzione, mi si consenta una breve digressione che riguarda la Via marittima di Napoli.

Questa strada, destinata a sostituire l'antica Via marina che risultò alla fine della guerra in gran parte distrutta e circondata

dalle macerie del porto e dei fabbricati civili, fa parte del piano di ricostruzione dei quartieri Porto, Mercato e Pendino.

La sua progettazione rimonta all'immediato dopo guerra e si proponeva di dare un nuovo e decoroso volto ad una zona centralissima di Napoli che va da Piazza Municipio, dove sorge la nuova stazione marittima, sino all'inizio dell'antica via che conduce ai comuni vesuviani e si prolunga verso la Calabria.

Questo progetto nacque sotto cattiva stella ed i criteri che lo informarono, definiti fantasiosi ed ambiziosi, diedero luogo ad una lunghissima serie di vertenze giudiziarie.

In un certo momento una società privata la « Sovimar », che faceva capo alla « Sogene », lo modificò e chiese al Municipio la concessione per attuarlo.

Questa società si proponeva di ridurre la larghezza della strada da 40 a 32 metri, per diminuire al minimo le demolizioni dei fabbricati, ancora esistenti, essendo difficile trasferire altrove gli abitanti.

L'assessore ai lavori pubblici del tempo non trovò la proposta conveniente. A mio avviso, errò perchè essendo prevista al centro della nuova strada una sede propria per i tranvai che finirà col non essere più necessaria allorchè essi saranno, come già è avvenuto per quasi tutta la città, sostituiti da filobus, o da autobus, la diminuzione di 8 metri della larghezza del capostrada non sarebbe risultata in definitiva di grave nocimento.

Comunque, la proposta fu respinta e si deve in parte all'iniziativa privata, all'Istituto delle case popolari ed alla necessità di ricostituire l'Ospedale di S. Maria di Loreto, se tre diversi tratti di questa importante arteria, che interessa principalmente il traffico del porto, sono stati eseguiti.

In considerazione che i privati non mostravano alcun interesse alla edificazione dei comparti che formano le nuove isole lungo la detta via, la passata Amministrazione comunale, avvalendosi di una norma della legge, presentò un suo progetto per sostituirsi ad essi, ma nulla di concreto finora è avvenuto. Ora domando a me stes-

so: è possibile che a 18 anni dalla fine della guerra questa via si presenti ancora in maniera così incompleta ed indecorosa? Di massima ciò dipende dallo sgombrato dei baraccati che dovrebbero trasferirsi in appositi alloggi non popolari, ma popolarissimi.

Sono stati costruiti, a tal fine, con i fondi della legge n. 640, alcuni fabbricati per sostituire le abitazioni improprie e malsane, ma a Napoli tali abitazioni abbondano e comunque gli abitatori delle zone già occupate dai ruderi delle demolizioni della guerra, sgombrati dal lato destro della strada, si sono attualmente accampati nel lato sinistro.

Vorrei pregarla, signor Ministro, di porre la sua attenzione su questo problema di Napoli, perchè all'attuazione della Via marittima è connessa non solo la costruzione del mercato ittico generale, ma in gran parte la vita del porto sulle cui fortune si poggiano notevoli e preminenti interessi cittadini. Chiedo scusa e torno al bilancio.

Prima di concludere questo mio intervento ritengo opportuno intrattenermi brevemente sui problemi del traffico. Malgrado l'entrata in vigore del nuovo codice della strada, gli incidenti, conseguenza della circolazione automobilistica, non accennano a diminuire.

Secondo previsioni, purtroppo attendibili, gli incidenti saranno, alla fine dell'anno in corso, più di 300 mila, con la paurosa frequenza media di circa 1000 al giorno. Dinanzi al continuo aumento delle sciagure stradali, da parte di alcuni Ministri si è manifestato il proposito di rendere più severe ed immediate le norme di applicazione per il ritiro della patente agli automobilisti indisciplinati, ed un alto magistrato ha persino proposto di infliggere a questi l'arresto domenicale a domicilio.

Circa l'opportunità di adottare i provvedimenti anzidetti giova osservare che le autorità di un Paese ben organizzato, alle quali compete di adoperarsi per la limitazione degli incidenti stradali, puntano soprattutto su due ben determinati obiettivi: il miglioramento della viabilità urbana ed extra urbana; la più assidua ed efficace vi-

gilanza del traffico con l'impiego di tutti i mezzi idonei allo scopo.

Mi associo, pertanto, al compiacimento del relatore per il miliardo stanziato al capitolo 104 del presente bilancio e destinato ad esperimenti per una migliore segnaletica stradale e per una maggiore educazione degli utenti della strada qualunque essi siano.

Speriamo che l'organo preposto a realizzare tale attività sia particolarmente preparato ed adatto a farlo.

Debbo però osservare che, eccettuati gli itinerari serviti da strade ed autostrade di recente costruzione, la viabilità maggiore è assolutamente inadeguata alle esigenze del traffico così che la circolazione automobilistica avviene in condizioni che peggiorano di anno in anno.

Pur tenendo presente l'entrata in esercizio di tali nuove importanti arterie, la costruzione e l'ammodernamento delle altre strade non ha tenuto il passo con il grande sviluppo e la velocità assunti dal traffico. In particolare è da circa un anno che, attraverso interrogazioni, chiedo l'allargamento della Domiziana nel tratto a monte di Pozzuoli, dove è sorto l'edificio dell'Accademia di aeronautica, ma fino ad ora nulla è stato fatto. Queste constatazioni sono fonte di vivo disappunto per gli automobilisti i quali sanno che l'Erario ricava dalla motorizzazione più di 500 miliardi all'anno. Mi proverò a riassumere brevemente i principali inconvenienti che intralciano il traffico e ne pregiudicano la sicurezza.

Nelle città maggiori l'attraversamento delle principali strade da parte dei pedoni avviene in modo disordinato e pericoloso ed appare sempre meno conciliabile con la fluidità necessaria alla circolazione dei veicoli sia pubblici che privati. Si sarebbero dovuti costruire sottopassaggi pedonali in tutti i principali incroci. Sarebbe stato necessario allargare le statali nelle parti di esse che ricadono nelle zone di espansione delle grandi città, munendole di marciapiedi, piste ciclabili e di adeguati impianti di illuminazione. L'Aurelia e la Cassia, nelle vicinanze della Capitale, forniscono un chiaro esempio di questo assunto.

Inoltre, nelle nostre grandi città le strade centrali appaiono sempre meno idonee a smaltire contemporaneamente la circolazione dei mezzi pubblici da trasporto e degli altri veicoli; nessuna soluzione delle diverse correnti di traffico è stata mai tentata, neppure in via sperimentale, sebbene un rimedio del genere appaia, ormai, del tutto inevitabile. Così anche il traffico urbano dà il suo largo contributo all'incremento degli incidenti stradali. Sulle strade più battute, quali ad esempio l'Aurelia e l'Emilia, si transita con difficoltà a causa dell'eccessivo addensamento degli autoveicoli e dello scarso rispetto delle norme sulla circolazione.

In attesa di previsti miglioramenti della viabilità ordinaria non si potrebbe ricorrere a deviazioni del traffico, pesante, o leggero, su strade meno battute ed all'istituzione di tratti a senso unico, là dove ciò è possibile, senza causare eccessivo disagio agli utenti della strada? Per le pericolose strade a tre corsie non si potrebbe alternare il sorpasso? Ma ciò che colpisce di più l'osservatore è la scarsa presenza della polizia stradale nelle arterie più affollate. Non so se ciò è conseguenza di insufficienza del numero degli agenti, di questo veramente benemerito corpo, o dei mezzi a disposizione per una più continua e mobile vigilanza del traffico. Può anche darsi che la rilevata deficienza possa attribuirsi ad una superata e non razionale concezione del loro servizio, ma è sicuro che se gli agenti della polizia stradale fossero più numerosi nelle strade più affollate il numero degli incidenti non aumenterebbe rapidamente così come sta accadendo.

E ciò ho potuto constatarlo personalmente in alcuni tratti, particolari della via Domiziana nei giorni festivi ed in occasione del recente Ferragosto. Mi sembra opportuno, pertanto, che debba essere sollecitato il Ministro dell'Interno sulla necessità di potenziare o modernizzare il corpo della polizia stradale, rivedendone, se necessario, le modalità di impiego. Il ministro Scelba ha recentemente raccomandato ai prefetti di intervenire presso i comuni, perchè siano migliorati: la viabilità, la segnaletica stradale e l'addestramento dei vigili urbani adetti al traffico.

C'è da augurarsi che la XVIII Conferenza del traffico, che si è testè svolta a Stresa, possa portare su questi problemi, con opportuni suggerimenti, il suo competente contributo, ma mi sembra opportuno pregare lei, onorevole Ministro, di interessare il suo collega dell'Interno perchè, anche per la parte di sua competenza, nulla sia tralasciato per prevenire, prima che punire, gli incidenti stradali che hanno raggiunto punte paurose, e sono fonti di lutto e di dolore.

E termino con un argomento che tutte le altre volte ho trattato all'inizio dei miei interventi.

Le competenze del Ministero dei lavori pubblici sono fissate, come è noto, dalla legge del 20 marzo 1865, n. 2248; suo completamento necessario è la successiva legge sull'espropriazione per pubblica utilità, del 25 giugno 1865, n. 2359. Quest'ultima legge, tuttora in vigore, è di difficile applicazione perchè contrasta con la dottrina che è ormai indirizzata verso il criterio di corrispondere il giusto indennizzo al proprietario per il trasferimento coattivo. Del resto, essa è stata modificata dalla legge del 15 gennaio 1885, n. 2892, detta « Legge di Napoli », i cui più equi criteri sono stati, però, estesi a molti altri casi.

Esiste anche un regolamento sulla contabilità dei lavori pubblici, che rimonta al 1895. Naturalmente, nel periodo di quasi cento anni, la legge fondamentale non è rimasta, nè poteva rimanere, l'unica invariata fonte legislativa; l'ambito originario, infatti, ha subito, secondo alcune direttive e linee di sviluppo, una non lieve evoluzione.

Sono stati integrati e specificati molti compiti, alcuni dei quali sono stati suddivisi e devoluti ad altri organi statali, come è avvenuto per l'A.N.A.S. e come avviene nel settore dei trasporti che interessano l'apposito Ministero attraverso l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, mentre le costruzioni ferroviarie sono sempre di pertinenza dei Lavori pubblici.

Così, parte delle attività spettanti al Ministero dei lavori pubblici sono state, sia pure temporaneamente, assunte da altri organismi, mi riferisco all'I.N.A.-Casa ed alla Cassa per il Mezzogiorno. Sempre in tema

di competenza, vale la pena di ricordare che il Ministero dei lavori pubblici esercita, come avviene per quello dell'Interno, controlli ed interventi su alcune attività degli enti locali.

Tutti sono d'accordo nel rilevare che la legislazione attinente ai Lavori pubblici è tra le più complesse e farraginose; basta dare uno sguardo alle leggi speciali per rendersi conto delle difficoltà che esistono per orientarsi in materia. Lo stesso può dirsi per le norme regolamentari e le classificazioni, e per questo mi riporto, come esempio tipo, alla viabilità di ogni specie.

Sono stati spesso invocati dei testi unici, ma al riguardo che cosa si è fatto? Eppure vi sono settori ben definiti delle opere pubbliche, come quello dell'edilizia e delle acque pubbliche, per i quali un tale provvedimento ormai si impone. Dare alla legislazione dei Lavori pubblici chiarezza ed organicità, evitare le dispersioni di potere, significa fare opera forse più importante di un piano finanziario, e servirà certamente a risolvere in modo adeguato un problema di notevole portata e che attende da troppo tempo.

Si potrà, in tal modo, dare anche un migliore assetto agli organici del personale sia direttivo che di concetto, cui va il nostro compiacimento per l'opera che svolge, eliminando le notevoli sperequazioni denunciate dal senatore Buizza.

Se ciò sarà fatto, onorevole Ministro, lei aggiungerà, agli altri, un grande merito, perchè avrà dato al suo Dicastero un volto nuovo e più idoneo a raggiungere attraverso piani organici, ben definiti e collegati fra loro, quelle mete che sono tanto necessarie per migliorare il tenore di vita delle popolazioni e riaffermare, attraverso le opere, le nostre antiche tradizioni. (*Applausi*).

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

rilevata l'importanza della decisione del Governo il quale intende promuovere un'azione coordinata e sollecita per la migliore utilizzazione delle possibilità offerte dalle leggi vigenti e dai bilanci dei singoli Ministeri a favore delle zone depresse della Toscana e dell'Umbria;

considerato che la provincia apuana di Massa-Carrara, notoriamente ad economia depressa, ha la possibilità di sviluppare notevolmente le proprie risorse economiche con modesti incentivi nei limiti delle ordinarie disponibilità di bilancio e nell'ambito dell'attuale legislazione,

raccomanda al Ministero dei lavori pubblici di:

a) studiare un programma stradale per l'accesso camionale alle cave marmifere della montagna apuana, sostituendo le vecchie vie di lizza non più idonee ed assolutamente antieconomiche;

b) finanziare ed ultimare rapidamente la strada di Val d'Arni la quale unirà il capoluogo di Massa con Castelnuovo Garfagnana e con Modena, attraverso una vasta zona ricchissima di marmi pregiati, mentre per il suo valore paesistico e turistico, nonchè per gli scambi commerciali e per l'allacciamento con numerose frazioni della montagna, è destinata ad incentivare decisamente molteplici attività economiche;

c) finanziare il progetto per il collocamento di una idrovora nel porto di Marina di Carrara (che è al servizio degli stabilimenti della zona industriale e dell'industria dei marmi) allo scopo di mantenere i fondali necessari alla funzionalità del porto e ripascere, nel contempo, l'attigua spiaggia di Marina di Massa, in erosione;

d) completare, nell'ambito del comprensorio della zona industriale apuana, taluni servizi infrastrutturali, specie di viabilità;

e) porre ogni impegno per la sollecita realizzazione dell'autostrada della Cisa ».

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

G U I D O N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, un comunicato del Governo ha reso noto che il Consiglio dei ministri del 9 agosto scorso ha preso in esame la situazione economica e sociale di alcune zone depresse dell'Italia centrale, in primo luogo della Toscana e dell'Umbria, decidendo di promuovere un'azione coordinata per la migliore utilizzazione delle possibilità offerte dalle leggi vigenti e dai bilanci in corso.

Il Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani, concludendo l'esame del problema, ha proposto, ed il Consiglio ha approvato, che i Ministri, nel predisporre l'utilizzazione degli stanziamenti in bilancio per l'anno corrente, tengano presente la particolare necessità di urgenti interventi nelle zone più depresse dell'Italia centrale. Gli studi relativi sono stati affidati al Ministro dell'industria e commercio il quale dovrà procedere di concerto con gli altri Ministri.

Quindi nessun nuovo provvedimento legislativo a favore delle zone depresse dell'Italia centrale, ma utilizzazione delle leggi vigenti e dei mezzi ordinari di bilancio.

Non dispiaccia all'onorevole Ministro se, in relazione alle ricordate disposizioni del Consiglio dei ministri, sottoporro brevemente al suo benevolo esame la situazione di una tipica zona toscana di particolare depressione affinché, nella prossima utilizzazione degli stanziamenti del bilancio che stiamo per approvare, abbia presenti le necessità di tale zona. Si tratta della regione delle Alpi Apuane, ultimo lembo della Toscana, la quale basa la sua economia su tre fonti di lavoro: l'industria dell'escavazione e lavorazione dei marmi, l'industria turistica ed una zona industriale dove operano alcuni stabilimenti chimici e meccanici.

Tali basi economiche sono suscettibili di grandi sviluppi e potrebbero dare a tutta la vasta zona apuana lavoro e benessere. Invece, quelle popolazioni vivono stentatamente, solo perchè non riescono ad avere la spinta iniziale, gli incentivi che si rendono

no necessari per utilizzare e potenziare al giusto valore le notevoli risorse locali. Spinta iniziale ed incentivi, si noti, che si potrebbero risolvere non con l'erogazione di miliardi, nè con leggi speciali, ma con l'accorta utilizzazione degli ordinari stanziamenti e con l'applicazione delle leggi vigenti, proprio come vuole il Consiglio dei ministri.

Occorre soltanto che il Governo spenda bene il denaro di cui dispone e che gli organi ed enti amministrativi e tecnici si muovano con intelligenza, prontezza e giustizia. Ottima quindi l'iniziativa che ha preso il Consiglio dei ministri affinché, nell'utilizzazione degli stanziamenti in bilancio, si tengano presenti le particolari necessità e gli urgenti interventi a favore delle zone più depresse dell'Italia centrale, poichè con mezzi relativamente modesti si potranno ottenere in molti casi simili a quello in esame notevoli risultati.

Per la provincia apuana di Massa Carrara, che fa parte, come dicevo, dell'ultimo lembo della Toscana, e si inserisce tra la Liguria e l'Emilia, esiste innanzitutto, un problema di coordinamento dei servizi pubblici, che occorre una buona volta porre sul piano delle realizzazioni perchè incide sullo sviluppo economico e sociale di quelle zone. Tale provincia non può continuare ad essere amministrata e contesa fra due capoluoghi di regione. Non può fare, come ora, capo a Genova per gli uffici finanziari o per gli uffici giudiziari ed a Firenze per il Provveditorato alle opere pubbliche ed altri servizi, senza che si crei un caos amministrativo, senza dispersione di energie e di mezzi finanziari, senza disarmonie che si avvertono ancora di più quando avvengono nell'ambito dello stesso Ministero.

Nel settore dei lavori pubblici, per esempio, appare strano che gli uffici del Genio civile della provincia di Massa Carrara dipendano dal Provveditorato toscano di Firenze, mentre gli uffici ed i servizi della A.N.A.S. dipendono dal Compartimento ligure di Genova!

Da tutto ciò non può che derivare mancanza di coordinamento fra i vari settori sociali ed economici della provincia dove occorre armonizzare gli interventi pubblici ed

orientare quelli privati con direttive unitarie se si vuole agire con serietà ed efficacia.

La prima cosa, pertanto, che io chiedo al Ministro dei lavori pubblici, per la parte che lo riguarda, è quella di mettere ordine nei dipendenti uffici della provincia di Massa Carrara per modo che convergano verso lo stesso centro regionale.

L'industria marmifera, che è, come dicevo, l'industria tradizionale e basilare di Apuania, ed è suscettibile di grandi sviluppi, abbisogna, essa pure, di cura da parte del Ministero dei lavori pubblici. Abbisogna, cioè, di una rete stradale più razionale e più ampia che si sostituisca alle ormai soppassate strade di lizza, attraverso le quali i marmi vengono calati a valle con la fatica dell'uomo, con gravi rischi per la sua vita e con enorme spesa. Abbisogna di strade che consentano l'accesso alle cave con automezzi in modo da rendere minima l'incidenza dei trasporti sul prezzo del marmo; occorrono strade che raggiungano i bacini marmiferi più lontani e rendano possibile il trasporto alle cave degli operai, i quali oggi sono costretti a fare a piedi ogni giorno 3-4 ore di cammino per raggiungere il posto di lavoro. Si comprende perchè i cavaatori apuani, pur attaccati alle loro montagne, le abbandonino e preferiscano trasferirsi nelle miniere del Belgio, della Francia e della Germania, compromettendo l'avvenire di un'industria che trova in Patria la materia prima da lavorare e da esportare in tutto il mondo, arricchendo la Nazione di valuta estera.

La costruzione di una rete stradale condiziona, pertanto, lo sviluppo dell'industria marmifera apuana, ed io sottopongo tale problema all'onorevole Ministro dei lavori pubblici perchè lo tenga presente nel piano delle provvidenze a favore delle zone depresse del Centro-nord, senza dimenticare che il bacino marmifero delle Apuane non ha l'eguale in tutto il mondo per la vastità e per la qualità pregiata dei suoi marmi bianchi, e che ogni giorno si scoprono e si valorizzano in Italia e nel mondo cave di pietra colorata, ma che i marmi bianchi rimangono privilegio di Apuania mentre

alla costruzione della rete stradale può concorrere l'industria interessata.

Il problema merita conveniente studio, ma intanto il Ministero dei lavori pubblici può dare prova di buona volontà intervenendo con provvedimento urgente a completare la prima e certo la più importante strada che raggiunge il cuore delle Apuane ed attraversa, valorizzandola, la zona più ricca di marmi pregiati. Alludo alla strada interprovinciale di Val d'Arni: un tratto di strada di 11 chilometri, che unisce Massa con la Garfagnana e con Modena; in tal modo si completerà una vera strada transappenninica. La strada di Val d'Arni fa parte di un programma stradale provinciale vastissimo; circa quaranta strade sono state messe in cantiere in questo dopoguerra nella provincia di Massa-Carrara; alcune di esse sono strade di valico di notevole impegno, per l'importo di vari miliardi. Ma nessuna di tali strade è stata ancora completata con le conseguenze che ciascuno può immaginare: frane, rovinio di montagne, sperpero di danaro.

Non sarebbe più opportuno, onorevole Ministro, operare delle scelte e portare a compimento le strade di immediata utilità anzichè sbriciolare il danaro, mano mano disponibile, in troppe iniziative alcune delle quali di dubbia utilità ed avviate al solo scopo di impiegare mano d'opera disoccupata?

Ho parlato della strada di Val d'Arni perchè gli stessi tecnici ed ogni persona di buon senso la giudicano di eccezionale importanza, non solo ai fini industriali, ma anche ai fini turistici, commerciali e sociali. Ebbene, questa strada è in corso da 15 anni; è stata finanziata con la legge per le aree depresse ed è costata fino ad oggi circa un miliardo; un miliardo che rende e si svilisce giorno per giorno.

Quattro anni or sono il predecessore dell'onorevole Zaccagnini, recatosi sulla Val d'Arni per inaugurare una galleria, una magnifica galleria scavata nel marmo bianchissimo, promise lo stanziamento di 80 milioni che sembravano sufficienti per completare l'opera stradale.

Pochi giorni fa l'onorevole Zaccagnini, forse ricordandosi della promessa del predecessore, ha comunicato di avere stanziato 60 milioni per la Val d'Arni. Ma tale cifra è destinata soltanto a riparare i danni verificatisi in questi anni di abbandono, ed il completamento della strada non si realizzerà. Poichè, onorevole Ministro, tale completamento non è atteso soltanto dalle imprese industriali le quali, come la Montecatini, hanno già avviato lavori per lo sfruttamento di nuovi agri marmiferi, ma è attesa altresì dai turisti che si recano al mare e che hanno vicino montagne meravigliose e paesaggi superbi che desiderano godere, nonchè dalle frazioni della montagna apuana e dai Comuni della Garfagnana che attraverso tale strada sono collegati rapidamente col centro provinciale di Massa, l'Aurelia ed il mare, io mi permetto di insistere perchè il vasto programma stradale della provincia di Massa-Carrara, in corso da 15 anni, cominci a dare il primo frutto col completamento della strada più importante sotto tanti profili. Essa è veramente meritevole di essere considerata nel piano degli interventi per la migliore utilizzazione degli stanziamenti di bilancio in corso di approvazione poichè darà un notevole immediato contributo al risanamento della zona depressa di Apuania, con una spesa che non supererà i 200 milioni.

Ed ora un altro problema, onorevole Ministro: la difesa delle spiagge. Ho avuto occasione di trattare recentemente questo problema nel corso della mia relazione sul bilancio del Turismo e dello spettacolo; osservati allora che fiorenti marine del Tirreno e dell'Adriatico sono minacciate dalla erosione, provocata spesso, oltrechè da forze naturali, da opere marittime costruite dallo Stato.

Centri turistici dell'importanza di Viareggio, Marina di Pisa, Tirrenia, Marina di Massa, Pesaro, Cattolica, Bellaria, Jesolo, eccetera, sono seriamente minacciati nel loro avvenire turistico dalla scomparsa di tutto o parte delle loro bellissime spiagge.

La legge riguardante la difesa delle zone costiere, che risale al 1907 (14 luglio 1907, n. 542) è carente nei confronti del turismo,

poichè, mentre prevede l'intervento dello Stato per la protezione delle strade e degli abitanti, minacciati dalla invadenza del mare, non dispone affatto per il caso in cui una spiaggia, di valore turistico, venga esposta agli stessi pericoli.

Il Ministero dei lavori pubblici, pertanto, in quest'ultimo caso, non ha lo strumento per intervenire, e limita la sua azione alla protezione di caseggiati o di strade la cui importanza è, spesso, assai limitata ed inferiore al valore paesistico della spiaggia.

Qualche volta accade che la strada o l'abitato vengano difesi con opere marittime della stessa natura di quelle opere che hanno provocato la erosione (moli portuali o scogliere). Avviene allora che le opere di difesa siano causa di nuova erosione la quale si propaga a catena sulla costa, man mano che si procede alla costruzione delle cosiddette opere di difesa.

I casi di Marina di Carrara e di Marina di Pisa sono veramente classici. Lungo quelle coste si sono costruiti enormi bastioni frangionde della complessiva lunghezza di ben 10 chilometri; si sono deturpati altrettanti chilometri di bellissima spiaggia ed ora detti bastioni minacciano seriamente le spiagge ed i centri turistici di Tirrenia e di Marina di Massa. Le popolazioni di questi due centri si sono opposte alla prosecuzione di tali bastioni davanti alle loro spiagge, ed hanno chiesto di provvedere alla difesa del litorale con sistemi più adeguati e, comunque, non deturpanti il paesaggio.

Occorre, pertanto, che intervengano opportune disposizioni legislative che aggiornino la vecchia legge del 14 luglio 1907, n. 542, affinchè il patrimonio turistico costituito dalle spiagge italiane sia convenientemente difeso.

Sta di fatto che il dovere di difendere il paesaggio deriva, oltrechè dall'articolo 9 della Costituzione e dall'importanza dei valori estetici, anche da considerazioni economiche; per esempio, l'ingegner Silvio Volta, per la spiaggia di Savona, ha calcolato un valore di lire 240.000 per metro quadrato.

Un simile studio ha fatto anche l'ingegnere Migliardi-Tasco, direttore generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici, il quale, tra l'altro, ha prospettato la convenienza, specie in prossimità dei porti canali, del ripascimento artificiale a mezzo di sabbiodotti.

In relazione a quanto ho esposto debbo prospettare all'onorevole Ministro un problema che interessa la spiaggia apuana; problema lungamente dibattuto che ha, però, trovato una soluzione concordata con gli uffici tecnici del Ministero dei lavori pubblici. Purtroppo la soluzione non è stata ancora realizzata perchè il Ministero dei lavori pubblici non ha ancora trovato nelle pieghe del bilancio i 100 milioni necessari. Anche qui si tratta di una piccola somma che però è chiamata a risolvere un duplice problema: il problema del porto di Marina di Carrara, che si sta insabbiando, e di Marina di Massa che vede ridursi la sua spiaggia per mancanza appunto di apporto sabbioso. Un'idrovora piazzata nel porto adempie alla duplice funzione di mantenere i fondali, e quindi l'efficienza del porto, e di ripascere la costa in erosione.

Tutto questo è stato oggetto di studi, di esperimenti e decisioni, ma, come ho detto, la realizzazione si fa attendere con grave danno per lo sviluppo del turismo, dei traffici portuali e degli stabilimenti della zona industriale i quali hanno nel porto di Marina di Carrara la base dei loro rifornimenti e delle loro esportazioni.

Anche la realizzazione dell'idrovora dovrebbe essere oggetto di quegli interventi che il Consiglio dei ministri ha auspicato per le zone depresse del Centro d'Italia. Essa darebbe fiducia ai non pochi albergatori della riviera apuana, ai marittimi che operano nel porto di Carrara e nell'annesso cantiere navale e consentirebbe di portare a termine i moli dello stesso porto la cui costruzione è stata sospesa proprio in attesa di porre in atto le opere di difesa del litorale in erosione.

Ecco, onorevole Ministro come, con lo stanziamento di circa 200 milioni per il completamento della strada di Val d'Arni

e di circa 100 milioni per l'impiano della idrovora, si possono incentivare l'industria marmifera, l'industria turistica, il porto e gli stabilimenti della zona industriale apuana ed aprire gli animi alla speranza della ripresa economica.

È vero che a completare gli interventi necessita la proroga delle agevolazioni fiscali per l'industria, ma a tale proroga provvederà il ministro Colombo con il quale è stato raggiunto un accordo. In questo settore il Ministro dei lavori pubblici dovrà intervenire soltanto per qualche limitato finanziamento, nell'ambito del comprensorio della zona industriale apuana, al fine di completare taluni servizi, specialmente di viabilità.

Con questi provvedimenti di portata assai modesta, ma di grande efficacia, ai quali va unita l'autostrada della Cisa ormai in corso di realizzazione, gli apuani che sono fieri della loro eroica terra s'impegnano a vincere la battaglia per superare le angustie della loro depressione economica che non è il frutto di neghittosità, ma la conseguenza di secolare abbandono; è la conseguenza della politica autarchica e delle guerre a catena che hanno paralizzato per anni ed anni la loro principale industria, quella del marmo, la quale è essenzialmente industria di libero scambio e di pace.

È molto tempo, onorevole Ministro, che prospettiamo e chiediamo invano queste cose, ma le recenti deliberazioni del Consiglio dei ministri ci danno la fiducia che le nostre speranze e le nostre attese non andranno deluse perchè è presente ed operante la responsabilità di un Governo che ispira gli atti della sua amministrazione a sentimenti di giustizia e di solidarietà umana e cristiana. (*Applausi dal centro*).

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

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

R U S S O, *Segretario:*

Al Ministro del tesoro, per conoscere i motivi per cui agli eredi del defunto Clemente Domenico fu Liborio, e cioè alla moglie Moramarco Anna ed ai tre minori Antonia, Liborio e Luigi Clemente, non sono state pagate le indennità concesse al loro rispettivo marito e genitore per infermità contratta in guerra, come al decreto n. 2570619 del 25 marzo 1955, posizione n. 1141027/D; e per sapere, soprattutto, se non ritenga di rivedere la posizione di detta pratica, essendosi il Clemente suicidato in conseguenza dello squilibrio psichico determinato dalle sue condizioni fisiche di inabilità al lavoro per effetto di grave ferita infertagli in combattimento sul fronte tunisino e mai guarita nonostante il ricovero in diversi Ospedali militari (2588).

GENCO

Al Ministro dell'interno, per conoscere in base a quali norme e a quali criteri il Sindaco di Guardavalle, in provincia di Catanzaro, ha vietato e vieta ai consiglieri comunali di prendere visione delle pratiche inerenti la Amministrazione stessa; al consigliere Gregorace Pasquale, ad esempio, è stato più volte impedito che potesse svolgere le sue funzioni in tale direzione; intanto in mezzo alla popolazione si va facendo strada la voce circa gravi irregolarità commesse dal Sindaco nei riguardi dell'Amministrazione e poichè ogni forma di controllo viene ostacolata, è chiaro che tali voci acquistano sempre più consistenza e possono portare i cittadini alla convinzione che grossi scandali si vogliono coprire.

Per sapere, infine, quali provvedimenti intende prendere per ripristinare la legalità democratica in detto Comune onde eliminare ogni sospetto e tranquillizzare in tal modo i cittadini (2589).

DE LUCA Luca

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere:

a) se sia a conoscenza della situazione della Procura della Repubblica di Trani, do-

ve il numero dei Magistrati che vi sono addetti è assolutamente inadeguato alle esigenze ponderose dell'ufficio e dove perciò — nonostante gli ammirevoli e riconosciuti sforzi quotidianamente compiuti dal Capo e dal personale in servizio — il lavoro è necessariamente lento ed arretrato;

b) in qual modo intenda intervenire per far ridare funzionalità normale al lavoro in maniera stabile e non con misure provvisorie e insoddisfacenti (2590).

JANNUZZI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti si prevede di adottare per venire incontro ai coltivatori diretti dei Castelli Romani e delle altre zone vitivinicole della Provincia di Roma e della regione laziale — già danneggiati dalla crisi dei prezzi della frutta nel corso del periodo primaverile ed estivo — colpiti durante l'estate dalle grandinate e dalla siccità, che tuttora perdura.

A causa delle calamità naturali ed economiche i coltivatori diretti viticoltori hanno subito una così drastica riduzione del reddito da rendere loro materialmente impossibile fronteggiare il pagamento degli impegni finanziari di carattere pubblico e privato, da creare un diffuso stato di ansietà nelle locali popolazioni, da determinare in modo negativo la stessa impostazione dei bilanci nei Comuni a causa della estremamente ridotta circolazione del denaro (2591).

MAMMUCARI, MINIO

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per far sì che il Compartimento Sardo dell'A.N.A.S. sia dotato del personale indispensabile e possa efficientemente funzionare; in particolare si chiede di conoscere:

a) perchè procedano con tanta esasperante lentezza i lavori di sistemazione della litoranea orientale (tratto Baunei-Dorgali) e della centrale (tratto Sorgono-Gavoi);

b) perchè parimenti proceda con dannosa lentezza il lavoro di raddoppio della Cagliari-Sassari-Porto Torres e nulla ancora

sia stato fatto per l'inizio dei lavori di allargamento della Olbia-Oschiri-raccordo colla « Carlo Felice » e per l'allargamento della Bosa-Macomer-Nuoro-Orosei divenuta inadeguata al cresciuto e crescente traffico;

c) perchè, infine, e se soltanto per deficienza di personale e non anche di fondi, viene trascurata la regolare manutenzione della pur esigua rete delle strade statali in Sardegna (2592).

MONNI

**Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 27 settembre 1961**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica, domani, mercoledì 27 settembre, 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 1961 al 30 giugno 1962 (1665 e 1665-bis) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1634) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,35).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari