

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

456^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 27 SETTEMBRE 1961

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,

indi del Vice Presidente SCOCCIMARRO

INDICE

CONGEDI	Pag. 21203	OLIVA	Pag. 21234
DISEGNI DI LEGGE:		PAJETTA	21252
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	21203	SAMEK LODOVICI	21213
« 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):		SPAGNOLLI	21251
ANGELILLI	21245	VENUDO	21229
BARBARO	21217, 21250	VERGANI	21241
BUSONI	21248	ZACCARI	21228
CARELLI	21227	* ZANNINI	21247
* GENCO	21223	INTERPELLANZE:	
INDELLI	21231	Annunzio	21256
JANNUZZI	21210	INTERROGAZIONI:	
MAMMUCARI	21238	Annunzio	21256
MASCIALE	21254	PER LA MORTE DELL'ONOREVOLE FRANCESCO MUSOTTO:	
MERLIN	21204	PRESIDENTE	21204
MONNI	21244	GATTO	21203
		ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici	21204
		<i>N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.</i>	

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta di ieri.

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

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Sand per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

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

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

2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Modifica dell'articolo 1235 del Codice della navigazione » (348);

« Modifiche alla legge 21 dicembre 1960, n. 1521 » (1668), di iniziativa dei deputati Gonella Giuseppe e Manco, Origlia e Riccio;

5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Nuove disposizioni tributarie in materia di assicurazioni private e di contratti vitalizi » (1375).

Per la morte dell'onorevole Francesco Musotto

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Gatto. Ne ha facoltà.

G A T T O . Onorevoli colleghi, prima della riapertura dei due rami del Parlamento è venuto a mancare ai vivi l'onorevole Francesco Musotto, che potevamo considerare uno dei decani del nostro Parlamento.

Francesco Musotto, valoroso combattente della prima guerra mondiale, più volte decorato, fu deputato negli anni del primo dopoguerra, in rappresentanza di quei combattenti che non si lasciarono fuorviare dal miraggio di avventure nazionalistiche e totalitarie, ma che dalla guerra trassero conclusioni che imponevano un corso più democratico per la vita nazionale. Tale sua posizione rifuse soprattutto negli anni della crisi 1924-1925. Al Congresso di Assisi dell'Associazione nazionale combattenti, Francesco Musotto fu tra quelli che più si batterono perchè all'Italia fossero restituite le libertà democratiche e parlamentari.

Magistrato competente, serio studioso, in seguito alla rinuncia alla carriera giudiziaria fu uno degli avvocati di maggior valore del Foro siciliano; e quando nel 1943, dopo l'invasione delle truppe alleate, la Sicilia fu restituita a vita democratica, Francesco Musotto ebbe la più alta investitura politica che in quel momento la situazione siciliana permettesse; egli fu il primo Alto commissario per la Sicilia, e lo fu con una chiara coscienza dell'importanza che la rivendicazione autonomistica assumeva in quel momento per un diverso corso della vita pubblica in Italia.

Francesco Musotto, deputato alla Costituente nel 1946, rieletto ancora nel 1953 e nel 1958, portò soprattutto nella Commissione di giustizia il contributo della sua al-

ta competenza in materia giuridica, recandovi sempre la voce appassionata di uno dei figli migliori dell'Isola.

Alla sua memoria in questo momento va il pensiero di tutti i socialisti siciliani e di tutto il Partito. Ma io sono sicuro è nel pensiero di tutti i colleghi un senso di compianto e un vivo ricordo per questa figura di democratico inflessibile e di combattente della buona causa, per questo uomo che portò in Parlamento il contributo di una grande dirittura morale e di una grande competenza giuridica ed amministrativa.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI. *Ministro dei lavori pubblici.* A nome del Governo e a nome mio personale, desidero associarmi alla commemorazione dell'onorevole Musotto, del quale ho potuto apprezzare sui banchi del Parlamento, alla Camera, la dirittura, l'intelligenza e l'apertura spirituale. Il nostro rammarico è profondo e sincero.

PRESIDENTE. La Presidenza del Senato si associa ai sentimenti nobilmente espressi dal senatore Gatto. Il Senato ricorda Francesco Musotto, ex magistrato, deputato al Parlamento, come combattente non soltanto della Patria ma anche della sua idea, e si associa al cordoglio che non è soltanto del Gruppo socialista ma che è anche il cordoglio della nobile Regione siciliana e dell'Italia.

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 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 Merlin, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i tre ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

ritenuto che sta per scadere l'efficacia della legge 9 agosto 1954, n. 640, che ha tanto bene operato per l'abbattimento di case malsane,

fa voti che il Governo si faccia promotore di una proroga di detta legge per anni cinque, con opportuni stanziamenti »;

« Il Senato,

impegna il Governo a rendere operante nel più breve termine possibile la legge 30 dicembre 1960, n. 1676, che tende a costruire case per i lavoratori agricoli »;

« Il Senato,

invita il Governo a provvedere con urgenza alla escavazione dei canali che possono rendere operante la galleria Mori-Torbole e lo scolmatore dell'Adige ».

PRESIDENTE. Il senatore Merlin ha facoltà di parlare.

MERLIN. Illustre signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io vi disturberò per un tempo limitato, innanzitutto perchè non ho mai l'abitudine di fare lunghi discorsi che annoiano, poi perchè tratto di questi argomenti avanti ad una Assemblea che quando è al completo è anche competente, e infine perchè io non credo che sia buona cosa, pur parlando di un bilancio importantissimo quale è quello dei Lavori pubblici, salire le vette altissime del Monte Bianco e superare tutte le difficoltà di una polemica sui monopoli, prendendo le mosse assai da lontano. Io non voglio salire sul Monte Bianco, anche perchè non ho

gambe idonee, e quindi rinuncio senz'altro a questa impresa. Credo che basti dichiarare che la Democrazia Cristiana è contraria a tutti i monopoli, così come contrario, del resto, era nei suoi scritti anche Luigi Einaudi; perciò, quando verrà in discussione la legge sui monopoli, noi non mancheremo di prendere la posizione dovuta.

Si ricordino però i nostri egregi colleghi che, quando era vivo, un deputato socialista di Torino ebbe a dirmi: « Magari in ogni città italiana vi fosse una F.I.A.T.: le cose potrebbero andar meglio di quello che vanno ». Questo dimostra la difficoltà del problema.

Resto dunque rasoterra per quanto il bilancio dei Lavori pubblici io lo definisca, se non il più importante, uno dei più importanti tra i bilanci dello Stato.

Parlerò delle case, delle acque, dei fiumi, delle opere igieniche, delle strade, e dirò quelle cose che risultano dalla mia conoscenza, facendo anche delle osservazioni alle quali spero che il Ministro vorrà a tempo opportuno rispondere con quella diligenza e quella precisione che gli sono consuete.

In altre occasioni ho avuto modo di dichiarare quello che del resto sanno tutti coloro che hanno modo di viaggiare per il nostro Paese, perchè tutta l'Italia è un cantiere, e cioè che l'opera di costruzione delle case è in fase avanzatissima perchè si costruiscono non meno di due milioni di vani all'anno. Noi — e credo che il Ministro sarà d'accordo — abbiamo fissato un traguardo che è quello di dare una stanza ad ogni cittadino. È un programma superbo ed immane, ma è il programma che bisogna attuare ed è il traguardo che bisogna raggiungere, e per far ciò è necessario intensificare ogni sforzo.

A questo riguardo il dovere di provvedere spetta allo Stato, non v'è dubbio. Vi sono di quelli che sono talmente innamorati dell'iniziativa privata che continuano a ripetere che questo è un compito che si doveva lasciare ad essa. Io invece sono dell'avviso che l'iniziativa privata fa, sì, delle case, ma le fa di lusso, anche a costo di lasciarle poi sfitte. Essa non fa le case per la povera gente e per le classi popolari.

Premesso questo, voglio ricordare al Ministro una cosa che è la più importante forse di questo mio intervento: la legge 9 agosto 1954, n. 640, la quale — lo dico a mio onore, fu in gran parte opera mia — sta per scadere. Con questa legge si doveva provvedere a costruire a spese dello Stato alloggi per accogliere famiglie che abitano in grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani in genere, compresi quindi anche i miei casoni di canna del Piovese; e dico miei non perchè mi appartengano ma perchè essi ormai sono diventati patrimonio comune degli elettori e degli eletti.

Secondo i dati che, con tanta diligenza, il relatore Buizza, al quale faccio il più aperto elogio per la sua relazione, ci ha fornito, dei 168 miliardi che sono stati stanziati con quella legge dovrebbero essere ancora disponibili 15 miliardi. È un'ultima differenza che sarà utilizzata, ma io prego il Ministro di considerare l'opportunità di trovare altri fondi perchè quella piccola somma non basta e perchè dove l'opera è stata compiuta per due terzi, dove sono scomparsi i casoni di canna, non si può lasciare l'altro terzo incompiuto. Il Ministro comprende che, se si facesse questo, andrebbe perso in buona parte il beneficio di quello che è stato compiuto. Io sono andato a visitare quelle case nuove e vi ho trovato anche una donna la quale mi ha detto in dialetto queste parole: « Ho vissuto 50 anni in un casone di paglia e adesso mi pare di essere in paradiso ». Queste parole di una donnetta, così espressive, vi dicono il bene che si è fatto e quello che si deve compiere ancora.

Sono avvenute come sempre delle modifiche: con quella legge-carrozzone dei 300 miliardi del 24 luglio 1959, n. 622, all'articolo 1^o si sono stanziati dei fondi per questi scopi mettendo il 50 per cento a carico dello Stato ed il 50 per cento a carico dello I.C.A.P.; ma l'I.C.A.P. non ha fondi e quelle opere sono rimaste da compiere. E ciò soprattutto per una ragione: onorevole Ministro, lei non deve dare la casa gratis a nessuno, neanche alla povera gente, perchè la povera gente deve sentire il dovere di sacrificare qualcosa per avere una casa, ma

questo qualcosa non può essere superiore alle 2, alle 3 mila lire al mese. Anche i poveri possono fare questo sacrificio; invece con la legge che ho ricordato lei arriva a 10.000 lire di contributo e 10.000 lire, per una famiglia composta in buona parte magari di disoccupati, è troppo.

Ciò premesso e richiamata la sua attenzione su questo punto, le ricordo ancora la legge Zanibelli che porta la data del 30 dicembre 1960, n. 1676. Il relatore, nella sua diligente relazione, ricorda che nel bilancio non è iscritta neppure una lira per questa legge. Che cosa è successo? Lei mi risponderà.

In conclusione si dovevano stipulare dei mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche in dieci anni, con 20 miliardi all'anno, che dovevano servire per le abitazioni dei lavoratori rurali. Badi bene, signor Ministro, i più buoni sono sempre i più trascurati, quelli che stanno zitti si vedono sempre negare tutto. Le statistiche dicono che per lo meno il 17 per cento delle case di campagna dei contadini (non parliamo delle adiacenze necessarie anche per ragioni che tutti intuiscono) non ha accessori di nessun genere. Una delle ragioni dell'abbandono delle campagne, delle colline, delle montagne, è questa condizione penosa delle case dei contadini. Pertanto la prego, onorevole Ministro, di voler richiamare quella legge, di vedere a che punto sia la istruttoria e quanto occorre perchè si cominci sul serio a lavorare.

Del resto il relatore lo ha già rilevato. Noi abbiamo l'I.C.A.P. che ha programmato lavori per 261.396 milioni di lire, l'I.N.C.I.S. per 47.484 milioni di lire, i Comuni e gli Enti pubblici per 113.076 milioni; le Cooperative hanno in programma lavori per 320.000 milioni. Complessivamente sono programmati lavori per 752.169 milioni di lire, sono ultimati lavori per 420.000 milioni di lire e oltre, sono in corso lavori per 195.000 milioni di lire, e sono in stato di progettazione lavori per l'ammontare della differenza. Per terminare questa grandiosa opera tendente a dare una stanza ad ogni abitante occorrerà dunque ancora parecchio tempo, ma occorre assolutamente com-

pletare il lavoro e fare il nostro dovere, dimostrando alla povera gente che abbiamo volontà di farlo.

Il secondo argomento che desidero trattare, e sul quale spero che il Ministro sia in condizioni di dare delle risposte precise e tranquillanti, è quello del piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali.

Lei, onorevole Ministro, comprende benissimo per quale motivo io tengo tanto a che questo argomento sia affrontato; ho avuto infatti l'onore di presentare questo piano per la prima volta alle due Camere il 6 febbraio 1954. Lei, per la verità, fu pronto a predisporre subito, per la parte che le spettava, l'esecuzione del piano, ed io gliene faccio lode. La legge Zaccagnini venne presentata alla Camera dei deputati il 3 marzo 1961 e vi è già la relazione di Ripamonti e di Bignardi in data 30 giugno 1961.

Perchè questa legge si è fermata? La risposta me la darà lei. Ma io penso che lei non ne abbia alcuna colpa, poichè ha certamente fatto il suo dovere.

Se mi avessero chiesto se sono più urgenti le autostrade o è più urgente la difesa dei fiumi, io sarei rimasto incerto; ma forse per la paura che ho che le prossime piogge procurino altre alluvioni nel mio Polesine, avrei risposto che è più urgente la legge sui fiumi. Ad ogni modo quel che è stato è stato; come ripeto, lei il suo dovere l'ha fatto ed ha anche presentato un piano orientativo successivo a tutto il 31 ottobre 1960.

Se provo una soddisfazione, me lo lasci dire, è di vedere che nel mio piano — naturalmente hanno lavorato e molto i miei funzionari, non voglio farmi bello delle penne del pavone: io mi sono limitato a dare le linee generali — figurano 1450 miliardi, mentre nel suo si arriva a 1549. La differenza è talmente piccola, anche per il decorso del tempo, che dimostra l'esattezza degli studi del primo piano. In una parola, il secondo piano controlla la veridicità e l'esattezza del primo.

Ad ogni modo, prendo atto con soddisfazione che lei, ricalcando del resto una via già percorsa in buona parte, dà il primato alla prosecuzione degli scolmatori dell'Ar-

no, del Reno — lei misura il tempo e promette che per il 1962 queste opere saranno compiute — e dell'Adige. Si capisce che, poichè io vivo sotto gli argini dell'Adige, mi preme di più il terzo scolmatore, ma non è detto che come italiano non mi debbano interessare anche gli altri due.

Per lo scolmatore dell'Adige si lavora, se non sbaglio, da un quarto di secolo. L'opera risale ad epoca fascista e fu progettata dall'ingegner Magliani, allora Magistrato alle acque di Venezia. Questo per dare a ciascuno il suo. Rimase poi interrotta a causa della guerra.

F E R R E T T I . Detto da lei, è una cosa sensazionale che si riconosca che qualcosa di buono è stato fatto anche allora.

M E R L I N . Non avete compiuto solo opere cattive; avete fatto anche del buono.

Onorevole Ministro, badi che non succeda il bis di quello che è già avvenuto. L'anno scorso l'Adige era giunto ad una piena di 1,90. Si tremava. Io sono stato a visitare quelle opere ed ho constatato che sono degne del genio italiano; il fatto è però che non erano ancora pronti i canali che dal Garda dovevano condurre al mare. L'ottimo ingegner Padovan in quell'occasione, a me che gli facevo delle riserve e pronosticavo grossi guai, rispose: no, il Garda può contenere ancora circa un metro di acqua in più. È andata a finire però che l'acqua è salita sopra i limiti, ha inondato tutti gli alberghi della riviera, ha rovinato un sacco di case e di pianterreni, con circa un miliardo di danni.

Quello di cui la prego — e su questo punto la ringrazio anche — riguarda le opere ausiliarie, cioè i canali che devono portare l'acqua al mare, attraverso Mantova, il Mincio, il Tartaro-Canal Bianco, i quali costano 17 miliardi. Lei deve sollecitarne l'esecuzione. Io posso comunque riconoscere che oggi i lavori procedono con molta energia e sollecitudine. Sono state inaugurate due grosse escavatrici, che faranno miracoli; ma non bisogna scherzare con l'acqua, la quale è un nemico che arriva lento lento, senza far rumore, ma inesauribile, e la sua

furia è terribile. Quindi bisogna prevenire ed avere sempre fretta.

Infine il Po. Il piano dei fiumi — sia detto a chiarimento — si occupa di tutti i corsi d'acqua d'Italia, dall'Isonzo al Simeto, quindi non crea privilegi, nè fa opera di campanilismo. È certo tuttavia che il Po è il più grande fiume d'Italia.

Ora, onorevole Ministro, qui si saldano due problemi: sicurezza del fiume, sicurezza da nuove alluvioni, e soprattutto navigazione interna. Navigazione interna della quale si parla poco, ma della quale invece è opportuno che oggi parliamo con una certa tranquillità, anche perchè non è giusto che l'Italia rimanga in arretrato rispetto a quello che fanno altre nazioni: parlo della Germania, della Francia, della Russia, la quale ha compiuto delle grandiose opere per la navigazione interna.

Ora, onorevole Ministro, quel che occorre decidere è questo: il Po — pare impossibile che a tanti anni di distanza non si sia ancora risposto — è navigabile, oppure no? Qui vedo l'ottimo Presidente, che ci onora oggi della sua presidenza, che comincia a tremare: ne va di mezzo la sua Cremona.

P R E S I D E N T E . No, trema lei per l'invasione dell'Adige.

M E R L I N . Sappia che in questi giorni il Po era quattro metri sotto il suo livello normale e in alcuni luoghi si percorreva il letto del fiume a piedi asciutti. Ora bisogna intenderci: io non ho da insegnare niente a nessuno, ma se non si fa un'opera di escavazione del fiume, completa, tenace e paziente, credo che il fiume sarà difficilmente navigabile. E si noti che si era già cominciato a navigare con delle navi speciali, create apposta, le quali arrivavano appunto fino a Cremona.

Ora per il Po io ho accennato in questa Aula a vari progetti. Ce ne sono di quelli fantastici e ce ne sono di quelli che non sono fantastici. C'era un progetto della S.I.M.P.O. che lei, onorevole Ministro, dovrebbe avere la bontà di far esaminare: è serio o non lo è questo progetto? Per quanto abbia scritto parecchie volte al Ma-

gistrato per il Po non sono mai riuscito ad avere una risposta precisa. Devo perciò ritenere, da quelle informazioni che ho avuto per altra via, che questo progetto non sia ritenuto serio. Era un progetto che prevedeva delle opere grandiose, ma di queste opere nel Po ve n'è già una di fronte a Cremona, che è stata compiuta dalla Edison — a proposito di monopoli — e che è veramente grandiosa. Ad ogni modo attendo da lei una risposta, onorevole Ministro.

Ad altri progetti è inutile accennare tanto sono fantastici. Ve ne è uno — perchè io leggo tutto — che vorrebbe portare il Po al Tevere, dico al Tevere, con una spesa di non so quanti miliardi. Io questo progetto non lo prendo neanche in considerazione perchè non mi sembra serio. Ve n'è un altro che prevede la costruzione di muri di cemento armato per gli argini del Po: non come quelli che hanno fatto a Berlino, ma più solidi, perchè mi sembra che quelli di Berlino siano poco solidi, tanto è vero che scappano tutti i giorni i cittadini dell'altra parte per venire a godersi la libertà. Ora non vorrei che per il Po si volesse fare qualcosa di analogo!

Allora credo sia meglio ricorrere alle vecchie regole, non c'è altro da fare: cioè rialzare gli argini di un franco almeno oltre la massima piena teorica, sistemare il Po di Goro, correggere le punte più accentuate del Po di Venezia e, soprattutto, compiere una opera di dragaggio dell'alveo, asportando parte delle golene, rettificare le due grandi anse di San Basilio e di Mesola e portare quindi la foce del Po di Goro alla sacca di Goro.

Con tali lavori si raggiungerà lo scopo di avere una notevole maggior sicurezza e di alleggerire la portata del Po di Venezia; la deviazione delle curve del Po di Venezia e di Corbola migliorerà il deflusso delle acque, ma dovrà essere studiata ed attuata con molta diligenza, trattandosi di un lavoro delicato e pericoloso.

Del resto, nella relazione che è stata pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici sui progressi compiuti nell'attuazione del piano orientativo a tutto il 31 ottobre 1960, si attribuiscono al Magistrato per il Po tutti i

programmi più opportuni, che potrebbero anche definirsi ambiziosi, come il provvedere alla resistenza della arginatura, alla costruzione di diaframmi e così via, per rendere, se possibile, solida questa difesa.

Ma quello che vorrei domandare è che su questo punto il Ministro, nella risposta che avrò il piacere di ascoltare, mi desse una linea orientativa — non per nulla si chiama piano orientativo — e dicesse che cosa, in sostanza, ha intenzione di fare.

Vi è ancora un punto che non voglio trascurare. Lei conoscerà certamente l'ingegner De Marchi, del Politecnico di Milano, il quale oggi forse sarà in pensione.

C O R B E L L I N I . No, è sempre Presidente della Facoltà di ingegneria.

M E R L I N . Meglio. È, in effetti, una gran brava persona, però egli dice che, quando si parla di rimboschimento, noi andiamo dicendo una frase e un luogo comune. Sarà anche vero, ma io, invece, dico che questo luogo comune è stato ripetuto fin dai tempi di Galilei e, quindi, ciò significa che una certa verità e un certo fondamento lo deve avere. L'obiezione che si fa è che la alimentazione arborea sarebbe sensibile soltanto per bacini poco estesi, di qualche decina di chilometri quadrati al massimo, per i quali le piene pericolose sono determinate da piogge di breve durata, mentre le piene del Po sono effetto di piogge che durano per tre o quattro giorni consecutivi e per le quali le condizioni di trattenimento del bosco sarebbero di scarsa efficacia.

Penso che questa critica negativa sia esagerata e, continuando sulla vecchia linea, anche questi perimetri di 10 mila chilometri quadrati potranno giovare a trattenere le acque.

Ho già accennato all'argomento concernente la navigazione interna. Molti progetti sono stati già presentati. A dimostrare che sarebbe molto utile approfondire questo argomento basta che io accenni al Ministro le seguenti cifre: il trasporto idroviario di mille chilogrammi di merce importa da 0,5 a 1 hp., invece per lo stesso peso occorrono da 1 a 3 hp. su rotaia e da 8 a 10

hp. su strada. Il raffronto riesce convincente anche ad un profano come sono io.

Ora, il quesito torna a quanto dicevo prima; se dovessimo parlare tenendo conto della situazione attuale, noi saremmo indubbiamente molto incerti, ma poichè speriamo che ella voglia fare quest'opera di dragaggio, insistiamo e, soprattutto, domandiamo che sia attuata l'opera del canale da Cremona a Milano, che ha avuto un inizio di esecuzione, come ricorda il relatore, con la posa della prima pietra del porto di Cremona.

Ora, vogliamo credere che la prima pietra non sia anche l'ultima, ma che essa sarà seguita dalle opere necessarie. Allo scopo servirebbe anche il canale Ticino-Mincio e poi, si capisce, il Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante al mare.

Non mi pronuncio sui singoli argomenti, ma aspetto le risposte del Ministro, ribadendo ancora che la soluzione migliore è sempre quella della escavazione del fiume, senza della quale le condizioni saranno sempre di assai grave difficoltà. Richiamo poi la sua attenzione, onorevole Ministro, su un altro particolare: in base a quella che lo onorevole Rumor ha definito una stortura giuridica, nella legge che lei ha presentato sono stati stanziati 5 miliardi a favore dell'agricoltura, ma io debbo lamentare il fatto che i danneggiati dell'ultima alluvione (quella del 6 dicembre 1960) non abbiano ancora ricevuto un centesimo a titolo di ristoro. Non parlo di risarcimento dei danni, perchè io non ho mai ammesso il principio che un alluvionato vi abbia diritto; ma poichè lo Stato dopo ogni alluvione provvedeva con legge, entro i 10-12 mesi, ad una indennità a titolo di ristoro perchè il privato potesse mettere la sua terra nuovamente in buone condizioni, io avevo pregato il ministro Rumor di riparare al lamentato inconveniente, ma per le ragioni che ho detto non ho ancora ottenuto nulla.

La cosa non è certamente da addebitarsi all'onorevole Rumor (che fra l'altro mi è stato detto essere indisposto, ed al quale quindi rivolgo i più vivi auguri per la sua salute), ma il fatto si è che la questione è ancora al punto di partenza.

Onorevole Zaccagnini, il problema della navigabilità del Po implica l'abolizione dei ponti di chiatte che rappresentano, per così dire, i passaggi a livello del fiume. Non iustisto su questo particolare di per sè evidente ma molto importante.

L'onorevole Ministro è un ravennate e quindi certamente sensibile ad un'altra questione. Ricordo che dall'epoca in cui era Ministro l'onorevole Tupini, avevo ricevuto da lui un telegramma in cui mi si assicurava che la strada Romea (che così si chiama, come è noto, perchè percorsa dai « romei », i pellegrini che si recavano a Roma) sarebbe stata costruita a spese dello Stato. Invece è successo che la costruzione è avvenuta attraverso le Province. . .

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma a carico dello Stato.

M E R L I N. Tuttavia il sistema adottato ha portato all'inconveniente che nessuno si decide ad affrontare le spese più grosse, cosicchè la strada è completa in molti tratti, mentre è da terminare in altri. Vuole lei, alle tante sue benemerienze, aggiungere anche questa, del completamento della Romea?

Finalmente, un punto che mi sta a cuore in modo particolare: l'autostrada Padova-Bologna. Adesso, come è comprensibile, c'è un po' una corsa a chi arriva prima, con le autostrade, ma io sono sicuro che lei vorrà operare con senso di giustizia. Ebbene, la Padova-Bologna è un anello della maglia delle autostrade della Valle Padana. La Milano-Brescia ora è quasi completamente raddoppiata; la Brescia-Padova sta per essere completata: è necessario provvedere al tronco autostradale Padova-Bologna.

In ultimo voglio domandarle, onorevole Ministro, se la creazione del Ministero della sanità abbia modificato la procedura dell'approvazione dei progetti di opere igienico-sanitarie in meglio o in peggio. Io temo in peggio, per parlare franco, perchè sono sei anni che mi adopero per dare un ospedale alla mia città natale senza successo. La Cassa di risparmio ha dato quasi un miliardo, Comuni e Provincia hanno sborsato anche

somme cospicue; ora basterebbe un ultimo contributo dello Stato: non si vorrà dare, al disgraziato Polesine, nemmeno questo piccolo premio per tante sofferenze?

Io ho detto, onorevoli colleghi, che il mio discorso contiene osservazioni che reputo non inutili, critiche e domande alle quali lei, onorevole Ministro, mi farà la cortesia di rispondere. Sarà un colloquio utile che avremo avuto in questo modo e sarà un colloquio tra i parlamentari e il Governo per dimostrare al Paese che noi vogliamo collaborare per la sua sicurezza ed anche per la sua grandezza. *(Applausi dal centro. Con gratulazioni)*.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Jannuzzi, 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,

letta la relazione annuale dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese allegata allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici;

ritenuto che le fonti di alimentazione dell'Acquedotto pugliese sono oggi, e appaiono per l'avvenire, sempre più insufficienti, tenuto conto della crescita costante della popolazione, degli sviluppi urbanistici e del progresso economico e sociale in atto e in prospettiva nei settori dell'agricoltura, dell'industria e del commercio delle regioni servite dall'acquedotto;

ritenuto che, posto come obiettivo finale l'adeguamento costante dell'alimentazione dell'acquedotto a tutte le esigenze presenti e prevedibili, occorre un immediato intervento dello Stato acchè si faccia fronte in concreto alla grave situazione attuale e si soddisfino le giustificate e spesso allarmate istanze delle popolazioni interessate,

invita il Governo a provvedere acchè:

a) per l'acquedotto di Destra Sele (che importa una spesa di circa 50 miliardi):

1) sia reso definitivo il decreto 5 maggio 1958 che assegnava all'Acquedotto pugliese provvisoriamente le acque di Destra-Sele,

2) sia presentato al Parlamento un disegno di legge che ponga a carico dello Stato la spesa relativa alla captazione e all'adduzione di tali acque, con un sistema di spesa a pagamenti differiti, in non più di 8 o 10 annualità,

3) sia autorizzato l'Ente a presentare il progetto esecutivo dopo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si sarà espresso sul progetto di massima presentato al Ministero nel 1959;

b) per il raddoppio dell'attuale canale principale (che importa una spesa di circa 5 miliardi):

siano finanziate con la massima urgenza le opere per il detto raddoppio nel tratto dalla presa di Andria alla località Mercadante (Cassano Murge), onde consentire il convogliamento nel 1963 di tutte le acque del Sele e del Calore;

c) per le acque di invaso del Pertusillo (la cui spesa è di circa 30 miliardi):

siano finanziate le opere necessarie per l'adduzione di dette acque nel sistema distributivo dell'Acquedotto pugliese per la portata di 3 metri cubi al secondo da destinare prevalentemente alle esigenze industriali delle Province servite ».

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

J A N N U Z Z I . L'argomento del quale desidero interessarmi è particolare, onorevole Ministro: si tratta dell'Acquedotto pugliese. Allegata al bilancio c'è una lunga relazione dell'Ente. Il relatore, nella concisione della sua relazione, non ha avuto tempo e modo di occuparsene, perciò desidero occuparmene io con una certa ampiezza.

Lei, onorevole Ministro, non ignora la situazione. L'Acquedotto pugliese serve attualmente quasi quattro milioni di abitanti, ha una disponibilità di acqua di 4.000 litri al minuto secondo, mentre il fabbisogno

sarebbe di almeno 8.000 litri. Vi è una sola sorgente che è la sorgente del Sele e vi è un canale principale che dal Sele porta alla presa di Andria. Il canale principale ha una portata di 6.500 litri al minuto secondo, mentre la sorgente del Sele ha una gettata di 4.000 litri al minuto secondo. Con i lavori che si stanno attuando per la captazione dell'acqua del Calore si avrà una ulteriore disponibilità di 2.500 litri al minuto secondo, sicchè il canale principale sarà totalmente utilizzato perchè le sorgenti del Sele unite a quelle del Calore daranno appunto una disponibilità di 6.500 litri al minuto secondo.

Senonchè al di là della presa di Andria e nel tratto tra Andria e Cassano Murge il canale principale non ha più una portata di 6.500 litri al minuto secondo, bensì una portata notevolmente inferiore, al di sotto dei 4.000 litri al minuto secondo; perciò se con la utilizzazione della fonte del Calore si vuole far giungere l'acqua ai punti estremi dei territori di consumo, è necessario, urgente, indifferibile l'opera di raddoppio del canale nel tratto che va dalla presa di Andria a Cassano Murge. Altrimenti l'acqua che si capterà dalle fonti del Calore, giunta alla presa di Andria, andrà in gran parte perduta perchè il canale, da quel punto in poi, non ha più, come ho detto, una portata di 6.500 litri al minuto secondo bensì una portata inferiore.

Nonostante l'utilizzazione delle acque del Calore, il problema resta tuttavia ancora aperto perchè le esigenze alimentari ed igieniche delle popolazioni della Regione (non parliamo di esigenze industriali ed agricole poichè quelle richiedono, come dirò tra poco, una quantità di acqua di forte entità) non restano ancora soddisfatte.

Come l'onorevole Ministro sa, l'Ente si è preoccupato di chiedere al Ministero dei lavori pubblici la concessione di acqua della cosiddetta Destra Sele, sorgente che può dare tremila litri al minuto secondo. Però innanzitutto il decreto 5 maggio 1958 che concedeva all'Acquedotto Pugliese l'acqua delle fonti di Destra Sele è ancora un decreto provvisorio e non è diventato definitivo. Che significato ha questo carattere di

provvisorietà del decreto? Che si voglia distogliere le acque dalla concessione già fatta a favore di altri? Io non faccio nemmeno questa ipotesi. Però alla prova dei fatti vorrei avere la dimostrazione che i timori che qualcuno avanza non siano fondati.

Una volta captata l'acqua di Destra Sele occorre fare un nuovo acquedotto che importa una spesa di 50 miliardi circa, secondo il progetto di massima che l'Ente ha già presentato fin dal 29 giugno 1959 al Ministero dei lavori pubblici e che non ha avuto ancora l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Occorre fare un altro acquedotto, sia per l'adduzione delle acque delle fonti di Destra Sele, essendo insufficiente il canale principale attuale, e sia perchè l'Acquedotto Pugliese non può reggersi soltanto sopra un canale di adduzione perchè basta un qualsiasi movimento sismico, un qualsiasi fatto geologico, o atmosferico che lo interrompa per far rimanere senza acqua intere regioni. Ho letto un'opera del 1905 in cui un ingegnere diceva a quell'epoca che l'Acquedotto Pugliese non doveva farsi perchè essendo la terra pugliese la più esposta alle scosse sismiche, sarebbe bastata una sola scossa per privare dell'acqua le zone della Puglia. Tuttavia l'ardimento, sollecitato dalle esigenze, ha fatto creare l'opera grandiosa e indispensabile. Ma non continuiamo a tenere legata a un solo canale di adduzione la nostra possibilità di alimentazione d'acqua. Altrove risorse locali, acque freatiche, pozzi, possono provvedere alle esigenze della popolazione ma noi, privi dell'acqua del Sele, resteremmo veramente senza bere! Di qui la necessità che un altro acquedotto si faccia e che vi sia la disponibilità dei 50 miliardi. Qual'è la fonte alla quale attingere questi 50 miliardi? Nel mio ordine del giorno ho invocato l'intervento dello stesso Ministero dei lavori pubblici con opere a pagamento differito. Un intervento parziale della Cassa per il Mezzogiorno è anche possibile. Il problema è di Governo. I Ministri finanziari esaminino da quali fonti i mezzi debbano essere presi.

Data una disponibilità attuale di 4.000 litri al minuto secondo e una disponibilità

proveniente dalle fonti del Calore di 2.500 litri al minuto secondo, con le acque di Destra Sele per una disponibilità di 3.000 litri al minuto secondo si avrebbe una disponibilità totale di 9.500 litri al minuto secondo che per i bisogni alimentari ed igienici delle popolazioni interessate è quantità sufficiente.

Ma se vogliamo attuare lo sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno mediante l'industrializzazione, l'irrigazione, i piani regionali, non possiamo fermarci, quanto al problema idrico, ai soli aspetti alimentari e igienici. I problemi fondamentali di ogni sviluppo economico-sociale sono sempre due: quello idrico e quello dell'energia. Il problema dell'energia è stato affrontato nel Meridione con sufficiente efficienza dalla Società meridionale di elettricità. L'impianto della centrale termoelettrica di Bari ne è una dimostrazione. Ma il problema idrico deve essere ancora risolto. Donde il terzo punto del mio ordine del giorno: il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva ritenuto che potesse essere utilizzata a favore dell'Acquedotto Pugliese una parte delle acque dell'invaso del Pertusillo nel metapontino, aumentando l'entità dell'invaso con l'elevazione della diga da 80 a 100 metri. Il che avrebbe dato una disponibilità maggiore di tre metri cubi al minuto secondo da mettere a disposizione dell'Acquedotto Pugliese per scopi industriali. Questa opera è prevedibile venga a costare circa trenta miliardi. Il costo non è lieve ma l'opera è indispensabile se si vuole risolvere nel suo complesso il problema idrico pugliese, e non solo della regione pugliese: perchè all'Acquedotto Pugliese fanno capo paesi dell'Irpinia, del Molise e della Basilicata.

Quel'è la spesa totale per le proposte che ho fatto? a) cinque miliardi per il raddoppio del canale principale che va dalla presa di Andria a Cassano Murge. Ripeto, il motivo per cui è indispensabile che il raddoppio si faccia, è che altrimenti l'acqua del Calore andrebbe, dopo Andria, dispersa e quindi andrebbero perdute in massima parte le spese fatte per la presa di tali acque; b) per

la presa delle acque di Destra Sele è prevista una spesa di 50 miliardi; c) per l'utilizzazione delle acque del Pertusillo la maggiore spesa per una diga più elevata è di circa 30 miliardi. Ottantacinque miliardi, dunque, in totale. Sì, 85 miliardi, ma le popolazioni servite sono di 4 milioni di individui, sicchè, se facciamo il calcolo per capo, si ha una spesa media di 20 mila lire a persona.

E voi credete veramente che l'alimentazione e la sanità di un cittadino di qualsiasi regione, sia quella del Po di cui si è occupato poco fa l'amico Merlin, sia quella delle Puglie, sia quella della Sicilia o della Calabria, non valga 20 mila lire?

Ma c'è un'altra considerazione per quanto riguarda queste spese, cioè la natura d'investimento produttivo del loro impiego. Non si tratta di spese che servono soltanto per il consumo (e se anche fossero soltanto per il consumo sarebbero già ampiamente giustificate, come ho dimostrato); si tratta di incrementare il reddito industriale ed agricolo da cui, per altro verso, deriva aumento delle entrate statali. Investimento produttivo per i cittadini e per lo Stato, aumento di fonti di lavoro, benessere generale. Io non so che cosa si prevede di spendere per i piani regionali, ma è certo che, in previsione del piano che interesserà i paesi serviti dall'Acquedotto Pugliese, la spesa di 85 miliardi da me proposta per risolvere il problema idrico costituirà la base di ogni serio programma economico e sociale.

Questo è, in sintesi, ciò che dovevo dire. Mi ero impegnato a parlare quindici minuti e vedo che essi sono inesorabilmente scaduti. Non è per tale motivo che io termino di parlare, ma è perchè ho detto in breve ciò che dovevo dire; aggiungere altre parole mi pare superfluo dal momento che l'onorevole Ministro mi ha ascoltato con tanta, cortese attenzione e, dai consensi che mi ha manifestato, mi fa pensare che vorrà dare risposta favorevole alle mie richieste. Confido nella conoscenza del problema da parte del Ministro e raccomando a lui e al Senato l'approvazione dell'ordine del giorno che mi sono permesso di sottoporre alla loro attenzione. *(Vivi applausi dal centro).*

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerati i molteplici inconvenienti, i pericoli e i danni derivanti a intere popolazioni ed Enti:

a) dal grave ritardo di esecuzione degli acquedotti nella zona sud della provincia di Milano, previsti nel quadro delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, e 29 luglio 1957, n. 635, e ciò ad onta delle provvide disposizioni contemplate dalla legge 28 gennaio 1960, n. 17, appunto per anticipare la realizzazione delle opere come le cennate, indispensabili e urgenti programmate per le aree depresse dell'Italia centrale e settentrionale;

b) dal deplorabile " stato di non avanzamento " dei lavori del Canale scolmatore delle piene a nord-ovest di Milano, opera classificata in terza categoria con decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 1951, n. 762, con un onere complessivo per il contributo dello Stato (70 per cento) previsto in circa 4 miliardi;

preso atto delle prospettate possibilità di prefinanziamenti da parte dell'Amministrazione provinciale di Milano per le opere di pertinenza statale, del perfezionamento raggiunto da tempo di tutti i progetti tecnici relativi, delle lunghe attese delle popolazioni della provincia e della città di Milano,

invita il Ministro dei lavori pubblici, in attesa dei provvedimenti urgenti per il reperimento e la garanzia dei finanziamenti indispensabili da parte dello Stato, a studiare e a favorire con premura ogni concreta possibilità esistente di intesa finanziaria con l'Amministrazione provinciale di Milano ai fini dell'immediata ripresa, esecuzione ed ultimazione delle opere ».

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

S A M E K L O D O V I C I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, avendo ascoltato ieri sera l'appassionato, bellissimo intervento del senatore Guidoni, desidero preliminarmente associarmi, invero per sentimento filiale ma anche con profonda conoscenza del fondamento e della pertinenza dei rilievi e delle richieste da lui fatte, al suo nobilissimo appello per la difesa fisica e la valorizzazione della terra apuana, plaga veramente singolare e, io vorrei dire, unica al mondo, per la contiguità del mare e dell'alpe, per i suoi bianchi marmi insostituibili, per gli incomparabili panorami, per la laboriosità eroica della sua antica gente.

E vengo subito al mio brevissimo intervento. Non avendo una competenza specifica, non mi azzarderò certo a dare un giudizio personale sulla politica generale del Ministero dei lavori pubblici. Della relazione Buizza, sobria e come sempre chiarissima, mi hanno tuttavia colpito: a) i rilievi sull'insufficienza degli stanziamenti già per la manutenzione ordinaria delle opere idrauliche esistenti (lire 1.340 milioni), nonché, nonostante l'ammontare complessivo di lavori per 352 miliardi, come si sia ancora ben lontani dal rilevare un miglioramento del regime idraulico e forestale dei fiumi e dei torrenti; b) i rilievi sulla lentezza delle erogazioni previste dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, per le opere igieniche; c) l'elogio, a cui mi associo, per l'encomiabile tempestività dei soccorsi e degli interventi d'emergenza in occasione di dolorose calamità, che hanno visto sempre mobilitato anche il Ministro, per contro la constatazione poco consolante del mancato inizio, ad un anno di distanza dalle sciagure, delle opere di ripristino.

Comunque, considerate anche le critiche emerse nei vari interventi, personalmente concludo, e mi sembra che si dovrebbe obiettivamente riconoscere da tutti, che il problema dei problemi, a parte la perfettibilità sempre auspicabile e possibile dell'organismo al centro e alla periferia, per

una migliore e più tempestiva utilizzazione delle energie, delle competenze e delle disponibilità, il problema principe, tutto condizionante, è quello dei mezzi, degli stanziamenti a disposizione del Dicastero dei lavori pubblici. E pertanto non avrò difficoltà alcuna a dare, senza perplessità interiori, il mio voto di fiducia a questo bilancio, facendo grande assegnamento, per la guarigione o attenuazione delle disfunzioni lamentate, sull'intelligenza, la capacità di sintesi e l'energia del ministro Zaccagnini.

Onorevoli colleghi, penso questo sinceramente, non lo dico per cattivarmi la benevolenza del Ministro, nè per solidarietà collegiale, in un altro campo, che temo l'onorevole Zaccagnini non coltivi più da molto tempo. Ho del resto anch'io i miei lamenti da fare, e gravissimi. Quindi, solidarietà sì, ma con i colleghi senatori...

Devo confessare però che ho una speranza: la speranza che la presenza di un medico al Ministero dei lavori pubblici, cioè di una mentalità che ho il diritto di pensare, per la sua formazione, meno costringibile e costretta dagli schematismi burocratico-legali e aperta e sensibile a tutti i problemi, ma in particolare ai problemi igienico-sanitari — e abbiamo sentito poco fa come ha tuonato per il loro diritto di precedenza un giurista, il senatore Jannuzzi — voglio sperare dico che la presenza di questa mentalità possa provocare se opportunamente richiamata su casi specifici, gravissimi, (onorevoli colleghi dico subito che non chiedo il reperimento per lo meno immediato di fondi che l'onorevole Ministro non ha e questa è una grossa differenza da altri interventi che mi raccomanda almeno alla sua attenzione) possa provocare, dirò così una trasfusione, laddove occorre, di buon senso operante.

Con questa operazione intelligente, che risulterà meno oscura dal prosieguo del mio intervento, si potrebbero avviare a rapida soluzione i due annosi problemi di cui all'ordine del giorno che ha avuto l'onore di essere sottoscritto dal senatore Corbellini, problemi che come lei sa, onorevole Ministro, sono entrambi importantissimi anche

per i riflessi igienico-sanitari. Risolverli penso sarebbe una liberazione anche per l'alta burocrazia del suo Ministero che li sente agitare e sollecitare e recriminare, e quante benedizioni per lei!

Il primo problema riguarda gli acquedotti della zona Sud della provincia di Milano, 28 in origine, ora ridotti a 20 per cause varie, per rinunce anche, soprattutto per provvedimenti extra statali, acquedotti previsti dal noto piano statale nel quadro della legge 647 del 1950 e 635 del 1957 per le aree depresse del centro nord.

Lei conoscerà benissimo, purtroppo, signor Ministro, anche la cronistoria: moltissime speranze, anzi entusiasmi suscitati dalle leggi e dal piano, confermate da autorevolissime assicurazioni verbali e scritte, premure e fatiche di tecnici ed amministratori, discorsi esaltativi, promesse elettorali e poi la penosa delusione per la mancanza paralizzante dei fondi statali per il finanziamento delle opere per legge di pertinenza dello Stato, quelle cioè che riguardano gli impianti centrali (pozzi, serbatoi, apparati di sollevamento), mentre erano assicurati del tutto col contributo del 60 per cento da parte della Provincia i fondi per le reti di distribuzione.

Sopravvenuta poi la legge 28 gennaio 1960, n. 18, ideata e promulgata proprio allo scopo di anticipare la realizzazione delle opere programmate in base alle due leggi su citate, il benemerito Consorzio per l'acqua potabile ai Comuni e della Provincia di Milano non ha perso tempo: ha predisposto e immediatamente perfezionati i progetti esecutivi: 40 progetti, signor Ministro, cioè 20 per la parte di competenza degli Enti locali (per 241 milioni) e 20 compresi nel piano statale (298 milioni), ha chiesto inoltre e ottenuto subito in via di massima l'affidamento della concessione delle opere statali; ma ha fatto qualcosa di ben più importante: ha chiesto per prudenza ed ottenuto lo impegno della Provincia di Milano a prefinanziare anche le opere di pertinenza statale. L'impegno della Provincia risulta da lettera in data 17 marzo 1960 di cui ho la copia.

Gli acquedotti avrebbero così potuto essere iniziati ed oggi sarebbero finiti forse

tutti o comunque a buon punto, invece dove siamo? Siamo a zero, onorevole Ministro, cioè praticamente allo stato *quo ante* la legge del 1960. Infatti, malgrado questa, che autorizzerebbe il Consorzio ad eseguire le opere in concessione, malgrado che i progetti esecutivi siano tutti pronti e perfezionati da tempo, malgrado le sollecitazioni delle autorità sanitarie, malgrado il tifo e le forme paratifiche che, anche se si curano meglio, non sono scomparse, malgrado la febbre maltese che è in aumento — e in parte, secondo alcuni, è di origine idrica — malgrado la possibilità del prefinanziamento delle opere da parte dell'Amministrazione provinciale di Milano, il Genio civile, comunicando al Consorzio l'avvenuta concessione, invitava il Consorzio stesso, sulla fine del 1960, a presentare, per il momento, solo i progetti di cinque comuni: gli acquedotti di Borgo San Giovanni, Mulazzano, Tribiano, Casalmaiocco e Cassinetta di Lugagnano, non senza far presente, altresì, che il relativo finanziamento è previsto dal 1960 al 1964-65. Per tutti gli altri 15 comuni, tra cui i grossi centri di Cisliano, Santo Stefano Lodigiano, Boffalora d'Adda, il Genio civile ha ribadito che il Consorzio dovrà attendere, a presentare i progetti, l'autorizzazione, di volta in volta, del Provveditorato, che la concederà in base alle disponibilità finanziarie risultanti da sperate quanto — come lei comprende e riconosce — ipotetiche economie e ribassi d'asta, realizzabili sui piani generali per la Lombardia, nel settennio previsto.

Questa la situazione di paralisi, grave per le popolazioni, pesante ed esasperante per gli amministratori, come lei comprende, e che perdura malgrado anche pressanti, ripetute segnalazioni dei Prefetti di Milano.

Ora io mi domando se, coi tempi che corrono e che non tollerano remore formalistiche, e dopo, — lo dico per lei e per me, lo dico per noi — la *Mater et magistra*, e con il suo dinamismo, con la sua sensibilità ed energia, non sia possibile almeno a lei, medico e Ministro, e dopo quello che ho detto e le possibilità di prefinanziamento immediato esistenti, di trovare il modo di dare finalmente acqua sana e sufficiente a

tante popolazioni e di far cessare anche — cosa non meno importante — un'occasione di disistima dei pubblici poteri.

Secondo problema: il canale scolmatore delle piene a Nord-Ovest di Milano. Ha già fatto scorrere, quest'opera, fiumi di inchiostro e di parole e ne parlano più di un resoconto parlamentare, dei due rami del Parlamento.

È fermo. Eppure va terminato, non solo perchè non completandolo avremmo buttato via i due miliardi già spesi per il primo tronco ed il primo stralcio del secondo tronco, ma per necessità obiettive note. Richiamandole al Senato durante la discussione di questo bilancio, l'11 luglio 1960, feci anch'io un appello e patetico al suo predecessore, onorevole Togni che, per la verità, senatore Bardellini, non mi mostrò un cuore così indurito da faraone, ma, anzi, mi dette le più vive ed amichevoli assicurazioni, con conseguenti rallegramenti per me da parte degli interessati tutti.

Senonchè, purtroppo, forse per la caducità delle cariche ministeriali e delle cose umane, non ebbero conseguenze.

Molto opportunamente, il senatore Corbellini, sentiti — perdonatemi il tono scherzoso — sentiti anche alti Comandi ha preparato un piano operativo, fiancheggiato dal collega Cornaggia Medici e, in retroguardia, da me. Alludo alla nostra proposta n. 1361, del 30 dicembre 1960, per l'autorizzazione alla spesa, ripartita in 10 annualità, a partire dal 1961-62, dei 4 miliardi, che rappresentano l'onere complessivo dello Stato per la sua parte; leggina il cui *iter* avrebbe potuto essere molto avanti se, dolce, un flauto suonante il magico motivo di una possibile inclusione dello scolmatore tra le opere previste dalla legge per la sistemazione dei grandi fiumi, non avesse, mi sembra, affievolito, se non la *vis*, la volontà operativa del generale e dell'esercito. In realtà, a parte il fatto che, con la situazione meteorologica politica attuale, è un po' difficile prevedere se la legge sui grandi fiumi farà in tempo a proteggerci dalle inondazioni, sta lo indizio grave che in elenchi di opere urgenti da eseguire con detta legge comparsi sulla stampa, lo scolmatore non figura minima-

mente. Da qui la preghiera all'illustre Presidente del Senato (qui degnamente rappresentato oggi dal senatore Zelioli), senatore Merzagora che, come parlamentare milanese, è ben al corrente e partecipa, di una sollecita messa all'ordine del giorno della legge Corbellini, e la preghiera all'onorevole Ministro di aiutarne l'approvazione in Commissione.

E poichè non mi nascondo che il problema, l'ostacolo maggiore è sempre quello del reperimento dei fondi, per quanto 4 miliardi in dieci annualità non dovrebbero spaventare, io la prego onorevole Ministro (e questo giustifica ancora il mio appello iniziale e la mia fiducia in quella certa trasfusione che può fare soltanto lei) di tener presente che l'onorevole Amministrazione provinciale di Milano è disposta, ed ha chiesto — ma invano fino ad ora, a quanto mi risulta ufficialmente — di poter essere autorizzata ad acquistare intanto e subito con i denari della Provincia le aree, che rappresentano il 30 per cento dell'ammontare, e che hanno già subito e continuano a subire aumenti di prezzo per centinaia di milioni.

Questa possibilità di prefinanziamento, per le aree, da parte della Provincia è evidente che si risolverebbe in una notevole economia anche per lo Stato, ma credo fondatamente che non si possa escludere che il prefinanziamento potrebbe notevolmente estendersi oltre le aree predette.

Onorevole Ministro e collega, veda di accertare e di utilizzare — superando le difficoltà esistenti — questa possibilità concreta di ripresa immediata e di ultimazione di un'opera che Milano è veramente stanca di attendere. Le assicuro che i suoi abitanti e quelli della zona nord-ovest danno uno dei più notevoli contributi, ad ogni età, alle fortune delle sabbie adriatiche e delle stazioni termali di Acqui e di Abano. La cosa non le può essere indifferente.

Ed ho finito il mio intervento. Ma mi permetta ancora di richiamare alla sua cortese attenzione una mia interrogazione del 21 febbraio 1961 sulla necessità di porre ripari, lungo tutta la sponda del Naviglio Grande, da Boffalora a Castelletto di Abbiategrasso. L'inverno lombardo incombente, con le

sue nebbie, rende più grande il pericolo di disgrazie, collettive ed individuali. Comunque la prego gentilmente, mi risponda, anche per salvare da un bagno, che potrebbe non essere del tutto incidentale e sempre spiacevole, questo suo antico collega che quella zona molto frequentemente percorre e rappresenta. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Barbaro, il quale, nel corso del suo intervento svolgerà anche gli ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

R U S S O , *Segretario:*

« Il Senato,

considerata l'urgenza che si elimini lo sconcio addirittura intollerabile, e che è senza altri precedenti in Italia, di circa seicento appartamenti del disciolto Ente edilizio di Reggio Calabria, danneggiati dalla guerra e rimasti nelle medesime condizioni, in cui i bombardamenti li hanno lasciati;

considerata l'esistenza ancora nella zona di Reggio di 1.035 baracche, che debbono essere distrutte una buona volta per sempre,

invita ancora una volta il Governo a voler provvedere, con la massima urgenza, alla riparazione di tali numerosi piccoli appartamenti, che, con una spesa relativamente modesta, allevierebbero notevolmente la crisi degli alloggi, che si lamenta in quella importante città »;

« Il Senato,

preso atto con soddisfazione del finanziamento molto opportunamente accordato e della conseguente ripresa delle opere di completamento del porto di Reggio;

considerato con grande soddisfazione il rilevantissimo aumento del traffico, che rende difficile disporre spesso di banchine libere;

riconosciuta la necessità che nel più breve tempo possibile sia posta la parola fine a questa opera, che si trascina da oltre un cinquantennio;

invita il Governo a volerla realizzare nei limiti minimi di tempo necessari, che potrebbero essere compresi in due esercizi finanziari, costituendo per tal modo uno dei migliori, più sicuri e più importanti scali marittimi italiani »;

« Il Senato,

considerata l'assoluta urgenza, che la zona industriale di Reggio Calabria sia messa al più presto in condizioni tali da poter ospitare gli importanti e numerosi impianti industriali, per cui sono state fatte le pratiche necessarie e relative;

considerato lo stato di particolare disagio economico di quella benemerita Provincia, che, purtroppo, è agli ultimi posti nella scala dei redditi unitari nazionali;

preso atto con soddisfazione del finanziamento accordato a tale proposito e dell'appalto già definito e concluso per la costruzione delle infrastrutture relative,

invita il Governo a voler, senza ulteriori ritardi e dannosissimi tentennamenti, provvedere alla concreta attuazione di essa zona, che da cinquant'anni è attesa e che è stata preveduta da ben due diverse leggi: quella di Giuseppe De Nava e quella successiva di Luigi Razza »;

« Il Senato,

considerata l'assoluta necessità e anche l'urgenza, che la grande rete autostradale italiana si estenda a tutto il Mezzogiorno d'Italia, come molto opportunamente prevede l'attuale Piano di nuove costruzioni stradali e autostradali, che dovrebbe avere inizio dal Sud al Nord e dovrebbe avere anche un ritmo molto più accelerato;

considerata la maggiore importanza dei traffici orientati nel senso dei meridiani rispetto a quelli orientati nel senso dei paralleli, la quale, come è ben noto, è determinata dalla differenza di clima e quindi di produzione agricola e industriale;

considerato che questo criterio generale riguardante tutti i traffici mondiali si accentua specialmente in Italia a causa della forma estremamente allungata della Penisola;

ricordando e rilevando soprattutto, che le autostrade Brennero-Reggio-Sicilia e Ventimiglia-Reggio-Sicilia molto saggiamente sdoppiate fino a Bari e a Salerno, se sono tanto importanti, che sono state considerate come le arterie europee n. 1 financo dai protocolli dell'O.N.U., e successivamente dal M.E.C., non possono non essere ritenute in conseguenza e a maggior ragione anche le più importanti fra tutte le autostrade italiane;

richiamandosi a quanto molto saggiamente è stato indicato in proposito nel Piano regolatore, che è allegato alla legge del 21 maggio 1955, n. 463, sulle autostrade italiane, e che considera la Brennero-Reggio-Sicilia e la Ventimiglia-Reggio-Sicilia di prima esecuzione;

considerata la possibilità che tali importantissime autostrade, — che sono, e non possono non essere, le principali autostrade, sia europee, sia italiane, — vengano raccordate con servizi di navi-traghetto, oltreché con la Grecia, come di già, da tempo, si verifica, anche con la Penisola Balcanica e soprattutto con il grande Continente africano attraverso la Sicilia e la Tunisia;

invita ancora una volta il Governo a voler provvedere con tutta la dovuta urgenza allo studio, al finanziamento e alla concreta e contemporanea realizzazione del prolungamento, sia dell'autostrada ionico-adriatica, — che ha un tracciato rigorosamente indicato dal litorale sempre pianeggiante, e quindi di una favorevolissima e sempre costante altimetria, la quale perciò porta a un chilometraggio virtuale o complessivo molto più breve; — sia dell'autostrada tirrenica, — che potrà essere fatta là dove meglio convenga alle popolazioni interessate, fino alla estremità meridionale della Penisola, che coincide con lo Stretto, con la Sicilia, e perciò anche con il Centro del Mediterraneo ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Bar-
baro ha facoltà di parlare.

B A R B A R O . Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, verrei meno ad un preciso quanto gra-

dito dovere se, parlando sia pure brevemente sullo stato di previsione della spesa dei Lavori pubblici, non inviassi, anche a nome del Gruppo al quale appartengo, un affettuoso saluto ed un fraterno augurio di pronta e completa guarigione all'illustre e carissimo amico e collega onorevole Crollanza che, come è noto, ha subito un grave infortunio automobilistico e che per tale ragione non può, come era solito, intervenire autorevolmente in questa importante discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Dico autorevolmente, perchè la competenza del nostro illustre collega, ora degente in ospedale, è tale che persino dei decisi avversari politici, come per esempio il compianto Ministro onorevole Romita, lo consideravano e lo considerano un grande Ministro dei lavori pubblici, sia pure di altri tempi e di altre idee!

E vengo subito al concreto. La relazione del senatore Buizza è interessante, pregevole e in alcuni casi anche coraggiosa, e il coraggio è sempre ammirevole soprattutto quando viene dimostrato da uomini consacrati alla maggioranza. Ne seguo le tracce, riservandomi di fare alcuni commenti ed anche, ove occorra, alcune critiche, che del resto ho già fatto di persona al collega relatore.

La rarefazione degli ingegneri (io ho l'onore di appartenere ad una famiglia di ingegneri, mio padre e mio fratello erano ingegneri, e quindi mi sento legato a questa nobilissima categoria come pochi altri) nell'Amministrazione dei lavori pubblici è continua, crescente e direi preoccupante. Si susseguono, dice lo stesso relatore, i concorsi, ma i concorrenti li disertano. Questo credo che avvenga anche in altre Amministrazioni, come in quella della Giustizia per il concorso dei magistrati, che è anche uno dei più difficili, come in quella degli Esteri per la carriera consolare e diplomatica. È questo un brutto indice, che preoccupa. Il fenomeno è grave, lo dice lo stesso relatore, e naturalmente non possiamo non condividere pienamente questa opinione e questa preoccupazione.

Mancano al Genio civile, aggiunge il relatore, le nuove leve degli ingegneri, i quali

disertano gli appelli a loro rivolti. Ne consegue un abbassamento del livello per adesso quantitativo, ma che forse domani potrebbe, purtroppo, essere anche qualitativo; ciò che può compromettere la funzionalità e il rendimento di questo benemerito Ministero dei lavori pubblici, che è, e deve essere, il centro propulsore di tutta la politica dei lavori pubblici, di tutta la politica delle grandi opere, sulla quale in gran parte è basata la vita nonchè l'avvenire della Nazione!

Quali le cause di tali diserzioni? Certamente le retribuzioni insufficienti, minori di quelle che garantisce l'iniziativa privata, e la sottrazione di compiti e competenze al Ministero dei lavori pubblici, fatto, purtroppo, non nuovo e sempre molto preoccupante. A tale riguardo, onorevole Ministro, gradirei una precisa assicurazione circa i provvedimenti conseguenti ed urgenti, che intende prendere.

Si tende, per ragioni che è un po' difficile definire e comprendere, a sfuggire alla competenza del Ministero più tecnico che ci sia, non so se per sfuggire ai controlli o per poter affermare politicamente delle cose, che forse con il controllo non si potrebbero fare. Di conseguenza vi è un'allarmante e dannosa mancanza di coordinamento, di azione organica e di perequazione fra le varie zone. È tutto collegato, è forse il lato più grave, più debole della gestione dell'Amministrazione dei lavori pubblici a cui sottraggono competenza un po' la Cassa per il Mezzogiorno, un po' il Ministero dell'agricoltura ed altri Ministeri ed Enti che non hanno il controllo, che dovrebbe avere soprattutto se non soltanto il Ministero dei lavori pubblici.

Urge quindi ripristinare il prestigio ed il compito di controllo severo, sereno, imparziale ed esclusivo del Ministero stesso. In altre circostanze ho parlato anche di cantieri di lavoro, che si sottraevano, per esempio, alla competenza del Ministero dei lavori pubblici ed appunto perchè si sottraevano a quella competenza purtroppo facevano lavori, che, anzichè essere utili, spesso erano dannosi al consolidamento delle montagne, delle colline o contribuivano per lo meno a determinare conseguenze più disa-

strose al verificarsi di alluvioni! La sciagura dell'altro ieri, come molte altre che, purtroppo, si sono verificate in questi ultimi anni, dovrebbe far meditare un po' tutti! Naturalmente mi associo, con animo commosso, a quanto è stato detto in questi giorni in quest'Aula. I caduti del lavoro sono sacri, come sono sacri i caduti per la Patria e per la civiltà. Quindi bisogna ricordarli ed onorarli degnamente e trarre preziosi insegnamenti dal loro eroico sacrificio per l'avvenire.

Per le nuove costruzioni ferroviarie l'onorevole relatore osserva che la riduzione del personale lascia prevedere la smobilitazione completa del reparto e nella sua relazione, che ho sott'occhio, dopo averla sufficientemente studiata ed esaminata, egli dice che le costruzioni ferroviarie ormai per questo esercizio si limitano al completamento della ferrovia Caltagirone-Gela. E questo perchè? Io dissento nettamente — l'ho detto altre volte in quest'Aula e lo ripeto — da questa visione di sconfortante sfiducia nell'avvenire delle Ferrovie. Secondo me, come ho detto altra volta, i mezzi di trasporto si sommano ma non si elidono; ho fatto più volte l'esempio del reattore e del cammello e dell'asinello, della navigazione a vela e di quella atomica. Tutto deve essere utilizzato, curato, armonizzato. La tradizione dei trasporti si allaccia alla più grande e feconda rivoluzione che vi sia stata nell'umanità, quella che rimpicciolisce gli spazi, avvicina i popoli e proietta l'umanità anche forse nell'universo. E ciò nell'interesse della civiltà, che è basata sulle comunicazioni, sui trasporti, sugli scambi. L'economia moderna è legata allo sviluppo dei trasporti così come la vita degli esseri viventi è legata al flusso sanguigno, che alimenta il corpo stesso.

Quanto l'onorevole relatore afferma, nella sua pregevole relazione, circa le vie per acque interne, non fa altro che confermare la mia tesi. Le vie per acque interne, dice giustamente il relatore, sono state le prime vie, così come quelle marittime. Ma forse precedettero anche quelle marittime tanto è vero che le grandi città sono in antico sempre sorte alla foce delle grandi vie fluviali; si potrebbe fare una lunga elencazione, ma

basta ricordare Alessandria, New York, Londra, Parigi, Buenos Ayres, e tante altre che non fanno che confermare tale regola. Le correnti di traffico utilizzarono per prime le vie d'acqua interne, che poi furono abbandonate. Ora ritornano, ed è giusto che ritornino; io mi compiaccio delle proposte, che si fanno per la trasformazione del Po in fiume navigabile e per gli allacciamenti anche con la Svizzera. È giustissimo questo, ma non fa che confermare quanto ho detto io, e cioè che tutte le vie di comunicazione, quelle marittime, quelle fluviali, quelle aeree, quelle ferroviarie, quelle stradali, debbono essere curate, perfezionate, migliorate, in modo che tutte le zone interessate siano equamente alimentate, incrementate, e vengano sempre maggiormente sviluppate sotto tutti gli aspetti, economici, sociali, politici, eccetera. Bisogna quindi con visione organica, lungimirante, con adeguati mezzi, e soprattutto con fede, affrontare e risolvere i grandi problemi delle vie di grande comunicazione.

Il problema, o meglio il piano delle autostrade, così come il problema o il piano delle ferrovie, procedono in maniera discontinua e non armonica. Diceva il senatore Solari ieri che i piani sono, sì, qualcosa, ma bisogna coordinarli. C'è un po' la mania di fare piani in questo periodo, da tutte le parti si accenna alle pianificazioni.

Ma il difficile, e rispondo al senatore Solari, non è coordinare i piani, il che è giustissimo; il difficile è realizzarli. Per coordinarli non ci vuole che un po' di buona volontà, si tratta della parte più facile. Nel chiedere il coordinamento dei piani noi dobbiamo chiedere soprattutto la realizzazione di essi con un criterio di perequazione.

I piani di settori, i piani di zone vanno naturalmente coordinati, sia per le ferrovie, sia per le autostrade.

Noi abbiamo prospettato più volte il problema fondamentale, e residuo direi, delle ferrovie italiane e il problema fondamentale delle autostrade italiane (longitudinale nord-sud) che per le ragioni più volte dette, che ora non ripeto avendole sintetizzate nell'ordine del giorno che ho presentato, dovrebbero avere la precedenza assoluta su tutti i

problemi del genere, da un lato perchè si tratta dell'ultimo grande problema ferroviario da risolvere, e dall'altro perchè è il problema autostradale più importante che abbia l'Europa, e quindi l'Italia, da risolvere!

È inutile ed è pernicioso, onorevoli senatori, il localismo, quando si parla di questi grandi problemi, che sono (come ho dimostrato nei vari ordini del giorno che ho presentato in occasione della discussione del bilancio dei Trasporti, della legge per le autostrade, eccetera, ai quali mi richiamo) di un interesse non solamente nazionale, ma internazionale, e addirittura intercontinentale!

Quando si parla della longitudinale nord-sud e si ricorda l'O.N.U. e il M.E.C., si ricorda che questa autostrada è considerata la prima autostrada europea e quindi la prima fra le prime autostrade italiane e, quando si pensi alla proposta fatta e ripetuta di collegare tale autostrada e ferrovia longitudinali con la Dalmazia, la Grecia, la Sardegna ed anche con l'Africa, si vede allora che il superproblema delle ferrovie e delle autostrade è proprio in questa grande via di comunicazione ferroviaria e stradale, che dovrà congiungere il Nord Europa con il Centro del Mediterraneo e con l'Africa sterminata e convulsa, ma ricca forse come nessun altro continente della Terra.

Il discorso fatto ieri dall'illustre e carissimo fraterno amico Vaccaro, circa la duplice soluzione dell'autostrada, che mi ha portato a ripresentare il mio ordine del giorno sulle autostrade, accettato molto simpaticamente dalla Commissione dei lavori pubblici, discorso che insiste sulla differenziazione, sulla scelta del tracciato, mi pare un po' superato dalla mia proposta. Io affermo che l'autostrada nord-sud è tanto importante che è stata bipartita a sud di Bologna fino a Salerno e fino a Bari, ed essendo così importante, io penso che non possa rimanere a Salerno da un lato e a Bari dall'altro, ma debba essere prolungata fino allo Stretto, per poi passare in Sicilia e raccordarsi attraverso i traghetti con l'Africa. Di fronte a questo importantissimo, fondamentale, vitale problema non c'è da dubitare minimamente. Si scelga pure il tracciato, che

si crede di voler seguire, purchè si faccia un'autostrada e non una strada impraticabile. Ma la jonico-adriatica che è tracciata dal terreno per tutto il percorso dei 1.200 chilometri che intercedono tra Bologna e lo Stretto, la si faccia subito, senza discussioni. Eleviamoci dal localismo e vediamo con visione organica e lungimirante questo grande problema, che ha bisogno di una soluzione rapida e felice nell'interesse di tutti e non di una sola provincia o di una parte di una regione. A questo grande problema sono collegati la vita e l'avvenire di tutta l'Italia; cerchiamo allora di risolverlo nel senso migliore e più fecondo di bene per tutti.

Ai problemi ferroviari ed autostradali si riallaccia la politica dei traghetti, che va curata moltissimo dall'Italia, che è nel cuore del Mediterraneo e deve essere collegata con tutte le zone circostanti; così come si riallaccia il problema dell'attraversamento dello Stretto, che ieri con nobili ed elevate parole è stato trattato dal valoroso collega onorevole Di Grazia.

Io ho più volte toccato questo importante argomento anche in quest'alta Assemblea, con molta chiarezza. Quando si devono assumere delle responsabilità di fronte alla storia, la chiarezza deve essere base del nostro ragionamento. Ho affermato che delle tre soluzioni, che si prospettano: il ponte, l'istmo, la galleria, non c'è che da scegliere quest'ultima, che sarebbe stata realizzata, se il cataclisma politico del 1943 non avesse impedito al regime di allora di continuarla e completarla. Il ponte e l'istmo troncherebbero un canale, che è stato uno delle parti migliori della vita dell'Italia e quindi della civiltà umana, che in Italia è sorta e dall'Italia si è irradiata nel mondo. I canali si aprono, e non si chiudono! Un ponte, che non fosse almeno di cento metri di altezza, impedirebbe la navigazione nello Stretto, un istmo la stroncherebbe. Voi sapete che anche l'elettrodotta, che è stato fatto recentemente (esso è stato danneggiato da una nave, che ha asportato in parte i cavi), dà fastidio pur essendo 250 metri circa sul livello del mare; dà fastidio infatti alla navigazione aerea. Ed allora, se proprio bisogna spendere questi 150 miliardi per collegare la

Sicilia al continente realizziamo la galleria, che in fondo presenta delle difficoltà relative e che congiungerebbe sul serio e rapidamente la penisola italiana con la nobilissima isola di Sicilia!

In sostanza, onorevoli senatori, si tratta non di 30 chilometri di galleria, ma solamente di 3 chilometri e 200 metri, che dovrebbero correre sotto il livello del mare, e con la tecnica moderna queste difficoltà si supererebbero, e la spesa, calcolandola di cinque miliardi a chilometro, più del doppio cioè di quello che può costare una galleria fuori del mare, sarebbe di 150 miliardi. Diciamo pure 200 miliardi, ma una volta fatta questa galleria sarebbe sicura di rendimento e di collegamenti rapidi tra il continente e l'Isola, collegamenti che in caso diverso non si avrebbero, perchè il ponte avrebbe delle vibrazioni, e l'istmo avrebbe la complicazione dei ponti girevoli che, dovendo essere maggiori di quelli di Taranto, creerebbero difficoltà maggiori in quanto la navigazione nello stretto è relevantissima; si tratta infatti di quasi 100 mila tonnellate al giorno!

Chiunque attenta alla navigazione nello Stretto, attenta all'avvenire italiano. Non parliamo poi delle considerazioni, che potrebbero essere fatte in campo strategico: l'Italia deve essere libera nei suoi mari tanto da poter trasferire dal Tirreno allo Jonio la sua flotta, qualora vi fosse questa necessità. Qualunque opera, che non fosse una galleria, potrebbe impedire questa navigazione e ciò sarebbe addirittura, in caso di necessità, fatale per l'Italia! Quindi formidabili argomenti militano contro altre soluzioni, che non siano quelle della galleria. E ciò per non dire dei movimenti sismici, della pressione aerodinamica, delle maree, eccetera.

A proposito di aeroporti il valoroso relatore ne ha parlato nella sua relazione, ma io non posso capire perchè per alcuni aeroporti si spendano decine e decine di miliardi e per altri non si riesca a reperire appena qualche miliardo. E questo accade anche per i porti; so che per i gravi danni delle mareggiate a Genova si sono spesi 11 miliardi, a Ravenna si sono impegnati 4 miliardi a Marghera altri 3; approvo tutto que-

sto, ma non posso ammettere che altri porti, come quello della mia città, non riescano ad avere quel miliardo o poco più, che porterebbe a termine un'opera, che aspetta di essere conclusa da parecchi decenni. Si dice che adesso è la Cassa per il Mezzogiorno, che deve finanziare i lavori portuali nelle nostre zone, ma allora si faccia quello che si deve fare, perchè l'aumento del traffico — ho il piacere di dirlo — fa sì che non abbiamo più un metro lineare di banchina da utilizzare.

Quindi occorre che queste opere siano fatte in uno o due esercizi, tanto più che la spesa complessiva non sarebbe superiore al miliardo e mezzo, o al massimo ai due miliardi.

Opere di sistemazione idraulica, fiumi e torrenti. Purtroppo, lo dice lo stesso relatore, a conclusione della sua relazione circa la sistemazione dei fiumi e dei torrenti: « Nonostante ciò — egli dice — siamo ancora ben lontani dal rilevare un miglioramento del regime idraulico e forestale dei fiumi e dei torrenti. Bisogna che in quest'opera iniziata si continui con tenacia e non si lascino mancare i mezzi e si proceda con unitaria organica attività da parte dei tre Ministeri interessati ».

Ora, onorevoli signori, io non posso non fare una constatazione, per quello che ho appreso in famiglia e fuori, da grandi e valorosi ingegneri specializzati proprio in questo campo, ingegneri idraulici. Mio padre considerava profondamente diversi i fiumi dai torrenti; sono due cose molto differenti, e si irritava, quando venivano i tecnici del Nord che credevano di poter dettar legge sui torrenti altrui. Egli li aveva studiati per oltre 50-60 anni, e li aveva anche domati!

Tra torrenti e fiumi c'è infatti una profonda differenza. E mi rifiuto di pensare che l'Italia, che è la culla della genialità umana, quindi della scienza e della tecnica, non possa fare quello che si fa altrove e che altrove fanno anche gli stessi italiani. Noi, in Africa, facciamo miracoli con i fiumi: abbiamo fatto la diga di Kariba! E così ovunque, tanto da meritare il plauso di tutto il mondo. Tutti sappiamo anche quello che si fa in

Olanda. È curioso che proprio in Italia non si debbano realizzare quelle opere che si fanno altrove, trionfando anche della minaccia dei fiumi, la quale è cosa molto più grave, di quanto non la minaccia dei torrenti!

Ma per i torrenti, onorevole Ministro, basta volere per ridurli in un pugno! Il guaio è che, purtroppo, non ci siamo intesi — mi spiace di doverlo dire ancora una volta — sulla sistemazione dei torrenti, che io considero, ripeto, a parte completamente.

Il torrente, se si vuole, lo si spegne come niente. Ma, purtroppo, nè il Genio civile, nè il Ministero dei lavori pubblici, nè quello dell'agricoltura hanno ancora voluto accettare questo concetto, che è coraggioso e che è — mi permetto di dire — piuttosto geniale nella sua semplicità. In fondo, lasciando da parte i fiumi e rimanendo a parlare rapidissimamente soltanto della sistemazione dei torrenti, il criterio è questo: basta sbarrare la valle con uno o due sbarramenti (a seconda dell'importanza di essa) a monte, per frenare i movimenti di terra, anche indipendentemente dal rimboschimento, che si potrà fare nel tempo, perchè il rimboschimento è cosa di lunga durata e di lenta crescita, naturalmente. E poi, a valle dello sbarramento, bisogna — ed è qui necessaria la genialità ed è necessario anche il coraggio, che spesso manca — ridurre le acque nel minimo spazio possibile, cioè bisogna fare gli argini ristrettissimi, con imbrigliature, che vadano fino al mare dallo sbarramento. E tutto è fatto!

Purtroppo, questo concetto non è stato ancora afferrato e realizzato se non in qualche caso; e più volte ne ho accennato al Senato.

Se così si facesse, il torrente sarebbe spento e da elemento pericoloso per l'economia della valle e per tutta la zona, diventerebbe elemento magnifico, sia per gli abitanti della valle, sia per la produzione economica della zona. Bisogna intendersi! Ed invocherei dal Ministro una riunione, nella quale ci si potesse intendere su questo punto, altrimenti si spendono miliardi, ma si spendono inutilmente; in questo caso, invece, si spenderebbero con la certezza di raggiungere ri-

sultati brillantissimi, come l'esperienza sperimentale — così dicono i filosofi — ha dimostrato, ripeto per l'ennesima volta, da 70 anni a questa parte.

Naturalmente anche per questo occorre quel coordinamento che, purtroppo, manca e che bisogna attuare, altrimenti i grandi problemi non si possono nè affrontare, nè risolvere saggiamente ed equamente, nell'interesse di tutti.

Nel paragrafo 92 che ho già letto, il relatore conclude aderendo in sostanza a quanto io ho sostenuto, per cui non voglio ripetere; mi affido all'autorità del relatore e della Commissione, che è di certo molto maggiore della mia, e che è altresì tale che può influire con maggiore efficacia, sia sul Senato, sia sul Governo.

Il relatore con molta chiarezza, a proposito dell'edilizia popolare, lamenta, se non un fallimento, almeno quasi un fallimento delle iniziative sin qui adottate. Si è parlato di un piano, egli dice, ma il piano non è mai venuto fuori. Io ribadirei, per parte mia, la necessità di eliminare i residui di sinistri ormai molto antichi: nella zona di Reggio sorgono ancora 1.035 baracche, di cui una metà risalgono al terremoto del 1908 e l'altra metà a successive disgrazie, che, purtroppo, non sono mancate. È necessario bruciarle una volta e per sempre, non bisogna più vederle, perchè quella visione è veramente tormentosa! Non insisto ulteriormente, avendo di questo argomento fatto apposita menzione in un ordine del giorno.

Quella che più si nota facendo un esame attento del bilancio dei Lavori pubblici è l'esiguità impressionante delle sue disponibilità finanziarie. Ne deriva, come conseguenza diretta, la necessità assoluta di un adeguamento degli stanziamenti ai quasi drammatici bisogni di tutte le zone italiane.

Non ho bisogno di illustrare i quattro ordini del giorno da me presentati perchè sono chiarissimi, di una chiarezza solare; ne ricorderò soltanto la materia: il primo parla delle case popolari di Reggio e delle baracche, che costituiscono da cinquanta anni una vera piaga sanguinante per il nostro cuore, ricordando ancora il cataclisma subito; il secondo si riferisce al porto di Reg-

gio, che deve essere definito, non potendo la città attendere oltre senza pericolo per il suo avvenire soprattutto industriale; il terzo si riferisce alla zona industriale, che va rapidamente realizzata; il quarto al problema della grande autostrada europea ed italiana nord-sud, che deve seguire i due litorali, per convogliare il traffico dal Nord d'Europa e d'Italia alla Sicilia ed all'Africa!

Confido, onorevole Ministro, nell'accoglimento di questi ordini del giorno e soprattutto nell'urgente realizzazione dei problemi importanti ad essi relativi. Mi pare doveroso, infine, e in conclusione, accennare al fatto che le opere pubbliche, come le leggi, sono anche atti di fede; anche in questo caso si potrebbe quasi dire: *nos, non nobis!* Bisogna quindi eseguire le opere pubbliche con lo sguardo fiso nell'eterno! Le opere pubbliche, come anche le leggi, debbono essere pertanto ispirate a quel profondo senso di ordine, di lungimirante visione, di perequazione e quindi di giustizia, che è il fondamento dello Stato degno veramente di tal nome, come deve essere, soprattutto, e in ogni tempo, lo Stato italiano! (*Applausi dalla destra*).

P R E S I D E N T E . Ultimo iscritto a parlare è il senatore Genco, che prego di contenere il suo intervento nel termine dei venti minuti che gli sono stati accordati. Il senatore Genco ha facoltà di parlare.

* **G E N C O .** Onorevole Presidente, voglio assicurarla che il mio intervento sarà brevissimo; tenterò addirittura di essere schematico, anche perchè essendo l'ultimo voglio dare il buon esempio. Comunque sono costretto a ripetere parte delle cose che ho detto lo scorso anno, nella speranza che a furia di ripetere, se è vero che *repetita juvant*, si troverà qualche Ministro di buona volontà che alla fine ascolterà alcune delle mie richieste.

Purtroppo non abbiamo nessuna possibilità di modificare lo stato di previsione della spesa di questo Ministero, anche perchè questo bilancio è stato già approvato dalla Camera dei deputati, viene qui in seconda lettura, onde noi dobbiamo affrettarci alla fine

approssimandosi la scadenza indifferibile del 31 ottobre. Ciò non toglie però che io faccia qualche osservazione nel merito.

Comincio subito con il protestare, come ho già fatto in sede di Commissione, perchè le somme a disposizione del Provveditorato alle opere pubbliche di Bari sono inferiori a quelle di altri Provveditorati. Per ragioni di brevità non mi spiegherò con un esempio, ma voglio sottolineare questo deplorabile fatto perchè, se la distribuzione delle somme si fa in base a qualche criterio, il criterio non può che essere o quello del numero degli abitanti o quello del numero dei Comuni o quello, per le opere marittime ed idrauliche, della lunghezza delle coste o infine quello della estensione territoriale della regione. In ogni caso la Puglia ha tanti titoli per essere considerata in maniera più adeguata.

Anche io desidero inviare il mio augurio di pronta guarigione al collega Crollalanza che è stato vittima di un infortunio e che pertanto quest'anno non ha fatto sentire la sua voce in favore del porto di Bari. Si consenta pertanto a me di dire qualche cosa a questo proposito.

Il porto di Bari è stato di recente messo in condizioni di accogliere le superpetroliere per lo scarico dei petroli che arrivano allo stabilimento della Stanic; però esso ha ancora dei fondali bassissimi onde occorre procedere agli opportuni lavori per metterlo in condizioni di ricevere in tutta la sua estensione piroscafi di un certo tonnellaggio. Tenga presente, onorevole Ministro, che Bari non è soltanto il capoluogo della Puglia, ma che è anche una città di 300 mila abitanti e che il suo porto ha avuto ed avrà una funzione di primissimo piano nei traffici con l'Oriente. Tenga altresì presente che al porto di Bari occorre una darsena petroli ed una stazione passeggeri: infatti, se arriva un piroscafo con dei viaggiatori (e a Bari oggi ne arrivano, tanto più che da qualche mese funziona una linea per Ragusa sull'opposta sponda jugoslava e viceversa), questi non sanno dove andare perchè non c'è neanche un timido abbozzo di stazione passeggeri. È vero che oggi, data la costruzione dello stabilimento siderurgico a Taranto, si

sta provvedendo, e giustamente — non voglio assolutamente fare una questione di campanile tra due città ugualmente benemerite della mia regione —, alla costruzione di un nuovo porto in quella città, ma ciò non autorizza evidentemente a dimenticare il porto di Bari.

Dell'edilizia tutti hanno parlato ed io perciò non voglio farne cenno se non per dire che occorre un piano pluriennale per costruire finalmente i 10 o 12 milioni di vani che ancora mancano. Ne abbiamo parlato l'anno scorso, l'ho scritto due anni fa nella relazione che ebbi l'onore di fare al bilancio dei Lavori pubblici, lo ripeto oggi. Tenga presente, onorevole Ministro, che i paesi del Mezzogiorno, e quelli della Puglia in particolare, hanno degli elevatissimi indici di affollamento: sono tutti superiori a 2, mentre la media nazionale è di poco meno di 1,40 e la media di alcune regioni più fortunate d'Italia si aggira intorno all'unità. Tenga presente che in quasi tutti i nostri paesi, anzi nelle nostre città della Puglia vi sono quartieri assolutamente inabitabili. Io non parlerò di Barletta dove il crollo dette l'avvio all'esame della situazione delle abitazioni, ma vi sono 6, 7 mila case che sarebbero andate bene due secoli fa, dove si vive in condizioni di promiscuità, case ubicate una sull'altra e separate da solai di legno; in queste condizioni sono anche altri paesi del Mezzogiorno. È necessario costruire le case in questi paesi, in queste città per evitare che la gente affluisca tutta a Milano, tutta a Torino e tutta a Roma affollando il suburbio delle grandi città e creando problemi imponenti, come sta succedendo a Torino dove affluiscono continuamente meridionali per lavoro.

E voglio parlare di un problema del quale non ha parlato nessuno: il suo Ministero si occupa delle concessioni per lo sfruttamento delle acque per energia idroelettrica. Io penso che sarebbe necessario un ufficio per lo studio della distribuzione dell'energia elettrica perchè in Italia il problema di tale distribuzione non dirò agli abitanti, ma alle campagne, alle zone dove possano sorgere industrie, non è di competenza di alcun Ministero. Il Ministero dell'industria si è di

recente occupato dell'unificazione delle tariffe ma nè *verbum quidem* relativamente alla rete di distribuzione, per cui vi sono regioni nelle quali mancano del tutto le reti di distribuzione. Vi deve essere un Dicastero che si occupi di questo problema. Io penso, che poichè il suo Dicastero si occupa delle concessioni per l'energia idroelettrica, sarebbe bene che si occupasse anche di questo problema. Un apposito ufficio con organi periferici non sarebbe inopportuno.

Si è tanto parlato di strade e di autostrade. Io chiederò una cosa sola: quando mettiamo in opera il piano per la statizzazione di 20.000 chilometri di strade provinciali, di cui lo stesso relatore parla a pagina 24 della sua relazione? Vede, onorevole Ministro, si sta verificando questo curioso fenomeno che le Amministrazioni provinciali trascurano proprio quelle strade che dovrebbero essere statizzate: infatti, dicono, fra tre mesi, sei mesi, passeranno all'Azienda di Stato e quindi è inutile mantenerle. Sicchè avviene che non le mantiene nè l'Azienda, nè l'Amministrazione provinciale.

Quanto alle modifiche al Codice della strada, indubbiamente nel primo anno di applicazione di questo Codice si è resa evidente la necessità di apportarvi delle correzioni. Vorrei dire all'onorevole Ministro, dato che il sangue scorre tutti i giorni sulle strade pubbliche e non per mancanza di strade ma per l'irresponsabilità di quelli che circolano su di esse, occorre, a mio modesto avviso, porre un limite alla velocità di tutti gli automezzi. È stato stabilito un limite alla velocità degli autotreni, alla velocità dei pullmann di linea; ma si può dire che non vi è pullmann che cammini a 70 chilometri o meno, camminano tutti a 80 o 100 chilometri e quando un automobilista si appresta a sorpassarli deve andare appresso per 10 o 15 chilometri. Qualcosa di simile accade per gli autotreni pesanti, quelli, per intenderci, con rimorchio e debbo dire che quando incontro un grosso mezzo di tale specie io mi preoccupo di ciò che può accadere se il rimorchio, per il rompersi dell'occhiello di attacco, dovesse sganciarsi, come mi è già capitato di vedere, e andasse a finire in mezzo alla strada. Bisogna,

onorevole Ministro, e se n'è parlato quando facemmo il Codice della strada, porre su questi automezzi delle sirene che si mettano a suonare quando viene superata la velocità massima di 60 chilometri all'ora, poichè tutti marciano a 70, 80, 100 chilometri, specie quando sono scarichi.

Abolizione dei passaggi a livello. Qui occorre esaminare caso per caso, d'accordo con le Ferrovie dello Stato e con le ferrovie secondarie, se è opportuno fare dei cavalcavia o sottovia o se non è meglio fare qualche variante della ferrovia, come per il caso che mi interessa e sul quale ho richiamato l'attenzione e dell'azienda della strada e del Ministero dei trasporti da un paio d'anni.

Nuove costruzioni ferroviarie. Si trova qui da tre anni il disegno di legge Schiavone per la costruzione della ferrovia Bari-Metaponto. Vogliamo discutere questo disegno di legge, vogliamo approvarlo, vogliamo fare questa ferrovia sì o no? Tale ferrovia, non soltanto per mia considerazione, ma anche per dichiarazione del collega Corbellini, accorcerebbe discretamente le comunicazioni tra la Calabria e il nord d'Italia, perchè la linea jonico-adriatica ha, rispetto alla tirrenica, una lunghezza virtuale fra Reggio e Bologna inferiore. Poichè la ferrovia Metaponto Taranto-Bari ha una strozzatura nel valico di Casteilaneta, non è possibile rimediare diversamente perchè le condizioni planometriche della zona non lo consentono. Tale ferrovia avrebbe un'importanza enorme soprattutto per il sorgere degli stabilimenti per il metano nella zona di Ferrandina e di Metaponto, avrebbe grande importanza per valorizzare quella zona industriale che si preannuncia veramente imponente e prospera. Vero è che i fondi per le nuove costruzioni ferroviarie nel bilancio sono esigui e non bisogna dimenticare, perchè non voglio guastarmi con il vecchio amico Vaccaro, la ferrovia Cosenza-Paola di cui sento parlare da una dozzina d'anni; ma facciamo un piano per la Bari-Metaponto, facciamo intervenire la Cassa per il Mezzogiorno. Tale ferrovia risponde non già ad un desiderio di prestigio di quelle popola-

zioni (è stato qui detto ad esempio che Matera è l'unica città capoluogo di provincia che non ha ferrovie dello Stato) ma risponde a un'esigenza dei traffici di quella regione, della zona di Metaponto e di Ferrandina, dove stanno per sorgere imponenti realizzazioni, agricole nella prima e industriali nella seconda.

Personale ingegneri. Due anni fa in relazione a ciò scrissi che bisogna pagare gli ingegneri del Genio civile, per i progetti che eseguono, come i liberi professionisti. Quando un professionista dipendente dello Stato, ad esempio un professore di università, fa un progetto, prende due terzi del compenso che spetterebbe a un libero professionista. Ebbene, fate così anche per questi ingegneri, per attirare nella carriera dello Stato i giovani ingegneri; altrimenti andranno tutti nell'industria privata che li paga meglio.

Un altro rilievo per quanto riguarda questo personale. Non sottoponetelo al metodo del pacco postale che vige in tutte le Amministrazioni dello Stato: a un dato momento salta in testa a qualcuno di trasferire un funzionario delle poste; ad esempio, lo si prende da Bari e lo si manda a Reggio Calabria. Qualcosa di simile accade per i funzionari del Genio civile. Ebbene, bisogna che a queste persone, che hanno una laurea, hanno un passato professionale e tecnico, sia fatto un trattamento più adeguato alla loro dignità.

Debbo dire qualche cosa anche sulla legislazione dei lavori pubblici. Due anni fa io portai qui i volumi relativi alla legislazione dei lavori pubblici; ce n'è per tutti i gusti, c'è anche la legislazione di opere pubbliche di competenza del Genio militare. Ebbene, non si può unificare, sveltire, ridurre i controlli? Perchè controlli che sembrano fatti per evitare gli imbrogli servono solo a far prorogare nel tempo l'esecuzione delle opere pubbliche, o peggio il pagamento a chi ha lavorato. Non voglio fare il difensore delle imprese, ma conosco casi di imprese che sono state pagate dopo 7 od 8 anni, e senza interessi, anche se nel capitolato è previsto che dopo una certa epoca maturano gli interessi.

Dobbiamo aggiornare la legislazione, che in gran parte rimonta a circa un secolo fa. Dobbiamo, per esempio, aggiornare la legislazione sulle espropriazioni per pubblica utilità. La legge di espropriazione è fatta in maniera che, se un disgraziato si oppone all'indennità offertagli, deve aspettare 5, 6, 7 anni, fino a quando si esaurisca la procedura, che è lunghissima, defatigatoria ed assolutamente intollerabile in un'epoca nella quale i fatti si succedono con rapidità vertiginosa.

Infine ricordo che da diverso tempo si parla di aggiornare le norme per l'uso dei cementi e per le opere in cemento armato. Quando io ero giovane ingegnere, tali norme venivano rifatte ogni tre anni; attualmente l'ultima rimonta al 1939. Occorre aggiornarla: cambiano i materiali, cambiano i metodi, cambiano anche gli uomini.

Onorevole Zaccagnini, il Dicastero che ella regge è uno dei più importanti, per l'attività che svolge. Il Paese molto si attende dall'opera sua; con lei abbiamo avuto tante occasioni di incontrarci in Commissione ed abbiamo tutti constatato con soddisfazione che lei ha idee chiare, volontà tenace e capacità realizzatrici. Tenga conto di quanto qui è stato detto da tutte le parti, pensi che quello che noi diciamo è l'espressione della opinione del Paese, di cui noi siamo modesti ma sicuri interpreti. Tenga conto di quanto è stato detto modestamente anche da me; mi risparmi, se Dio vuole, di ripetere per il bilancio dell'anno venturo le stesse cose che da diversi anni andiamo dicendo in materia. Faccia del suo Dicastero un organismo efficiente, rapido, snello, degno dei tempi che noi viviamo. (*Vivi applausi dal centro*).

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Debbono ancora essere svolti numerosi ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Bonafini.

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

prendendo atto della grave situazione in cui permane la transitabilità sulla strada "Regina" in provincia di Como, e tenendo conto che tale arteria occidentale del lago di Como nelle condizioni attuali preclude ogni possibilità di sviluppo di circa 100 Comuni sia rivieraschi che delle valli confluenti,

invita il Ministro a prendere i necessari provvedimenti con l'attuazione del tronco stradale a monte da Pizzo a Torrigia ed inoltre interessare gli uffici periferici per la

apertura di altri valichi con la Svizzera così da normalizzare le condizioni di vita di quelle popolazioni ».

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Bonafini non è presente si intende che abbia rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

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

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

considerato:

che gli attraversamenti di strade statali nell'abitato di centri urbani determinano inconvenienti alla viabilità, specie per il passaggio di rumorosi autocarri;

che tali inconvenienti sono più gravi in quelle città turistico-termali in cui dette strade passano nei pressi degli stabilimenti di cura;

che la città di Acqui-Terme si trova in tali lamentate condizioni, aggravate dall'esistenza di un passaggio a livello all'entrata della città, con relativi ingorghi di macchine sulla statale n. 30, che allaccia attraverso Alessandria la Lombardia alla Riviera di Ponente,

invita il Governo a dare attuazione al più presto alla già progettata variante della statale n. 30, onde creare ad Acqui-Terme un'indispensabile via di circonvallazione ».

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Piola non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

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

R U S S O , Segretario :

« Il Senato,

convinto che, nel programma di sistemazione della costa adriatica, il tratto relativo ai comuni di Civitanova Marche, Potenza Picena e Portorecanati — fortemente esposto all'azione del movimento ondoso delle acque che determinano gravi danni all'integrità del litorale ponendo in serio pericolo le strutture tecnico-economiche collocate lungo la costa stessa — merita particolare considerazione,

invita il Governo a completare le opere di difesa iniziate, integrandole con altre assolutamente necessarie ed indilazionabili ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Carelli ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

C A R E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, da un esame molto sommario del bilancio del Ministero dei lavori pubblici debbo rilevare le variazioni riguardanti i capitoli relativi alle opere marittime in gestione dell'amministrazione centrale. Nella parte straordinaria per le opere marittime erano stati stanziati 2 miliardi e 830 milioni, ma per una variazione stabilita dall'altro ramo del Parlamento i 2.830.000.000 sono stati portati a

2.770.000.000. Nel capitolo 134 lo stanziamento ordinario di 2.500.000.000 è stato portato ad 1.970.000.000 con una riduzione complessiva di 530.000.000, con una definitiva disponibilità complessiva, per costruzioni marittime, di 4.740.000.000.

Nel giustificare questa riduzione di 530 milioni nella parte straordinaria, viene detto: « La variazione è così costituita: riduzione corrispondente alla cessazione dell'onere previsto per provvedere alla esecuzione di opere nel porto di Marghera 1.000.000.000; aumento che si propone per provvedere ai lavori nel porto di Nogaro 470.000.000, differenza in meno 530.000.000 ».

Onorevole Ministro, queste riduzioni dimostrano con chiara evidenza un fatto fortemente turbativo: nel piano generale di sistemazione delle coste italiane non si tiene nel debito conto la realtà, e la realtà non è così rosea come quella che potrebbe essere rilevata dalle riduzioni in atto degli stanziamenti per opere marittime e per sistemazioni di difesa costiera.

Detto questo, vorrei far rilevare a lei, onorevole Ministro, che il settore da me accennato è un po' dimenticato: dovrebbe essere invece potenziato. Il suo consenso mi dà un certo sollievo, onorevole Ministro, e spero che il suo intervento presso il Tesoro possa essere così efficace da stabilire un orientamento conforme alle esigenze del nostro territorio. Evidentemente tutte le coste italiane si trovano in uno stato di estrema necessità, specialmente in questo momento in cui l'attività mercantile è ridotta sensibilmente, e specialmente nell'Adriatico. L'attività mercantile nell'Adriatico sta esaurendosi in maniera preoccupante e l'attività peschereccia è ostacolata da azioni di pirateria effettuate da popolazioni straniere rivierasche.

In merito bisognerebbe riprendere i necessari collegamenti con la Jugoslavia e con la Tunisia per evitare ai nostri pescatori di essere contrastati nel loro lavoro, che rappresenta il lavoro indispensabile alle esigenze di un importantissimo settore economico.

Da porre nelle debite evidenze che, carenti le attività di carattere ordinario, occorre ripiegare su settori, non meno impegnativi,

di impostazione turistica. Urge pertanto sistemare spiagge e piccoli porti e per quanto mi riguarda il porto di Civitanova Marche, per il quale nel 1954 la cortesia e la generosità dell'onorevole Merlin, allora Ministro dei lavori pubblici, permisero lo stanziamento di 500 milioni.

I 500 milioni furono ridotti invece a 235 milioni, dal compianto ministro Romita. Il preventivo era di un miliardo e 200 milioni.

Conclusione: l'opera è stata iniziata ma non è stata completata; gliela segnalo, onorevole Ministro.

Debbo dare atto a Lei, onorevole Ministro, della sua buona volontà dimostrata nel venire incontro alle esigenze della costa Adriatica nel quadro della difesa delle strutture tecniche ed economiche che interessano anche la nostra provincia, che ha un litorale di notevole sviluppo, che comprende le zone dei comuni di Potenza Picena, di Porto Recanati, di Porto Civitanova. Abbiamo bisogno di opere molto modeste ma indispensabili: frangiflutti, pannelli, antimurali eccetera. Presentemente sono stati costruiti tre frangiflutti ma non adeguati alle necessità di difesa. Costruiti i frangiflutti abbiamo avuto miglioramenti sensibilissimi, ma nella maggiore estensione della costa l'erosione continua compromettendo non solo l'integrità della strada litoranea, ma anche i manufatti ferroviari.

In questo momento la ferrovia viene raddoppiata, nel tratto Ancona-Pescara; ebbene, onorevole Ministro, bisognerà provvedere anche alla difesa di queste strutture, che sono indispensabili allo sviluppo economico della nostra Nazione.

Detto questo ho detto tutto, onorevole Ministro — *Intelligenti pauca!* — e a me pare non vi sia altro da aggiungere.

Una viva raccomandazione faccio a lei perchè queste opere che non sono state razionalmente completate siano portate a termine; si tratta di lavori, che devono essere integrati con altre opere di maggiore impegno se non si vuole l'aggravamento di una situazione estremamente pesante.

Mi auguro, onorevole Ministro, che la speranza in noi sia sicurezza, e che lo sperare in Lei sia certezza di risolvere i problemi

che interessano non solo il nostro territorio, modesto, delle Marche, ma anche l'intera Nazione.

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

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

considerato che il traffico tra la Liguria occidentale ed il Piemonte si svolge unicamente attraverso la strada statale n. 20 che da Fanghetto al Colle di Tenda si snoda in territorio francese;

preso atto che la stessa soprattutto nel primo tratto Ventimiglia-Fanghetto è quanto mai stretta, angusta e tormentata;

visto che le autorità francesi nel tratto di loro competenza Fanghetto-Colle di Tenda hanno già compiuto od hanno in corso lavori di notevole entità per adeguare la sede stradale al traffico ogni anno crescente,

invita il Governo ad inserire nel programma di sistemazione e di adeguamento della rete delle strade statali anche la strada statale n. 20 per la sua importanza nazionale ed internazionale ».

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

Z A C C A R I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi sono permesso di presentare un ordine del giorno sulla necessità della sistemazione e dell'adeguamento della strada statale n. 20, che da Ventimiglia sale a Cuneo attraversando il territorio francese, da Fanghetto al Colle di Tenda, per due ordini di motivi. In primo luogo, perchè si tratta dell'unica strada che unisce l'estrema Liguria occidentale al Piemonte, attraverso la quale, nonostante le formalità di frontiera, passa un notevole traffico verso la riviera e viceversa, non solo dal Piemonte ma anche dalla Lombardia, data la situazione caotica in cui versa la via Aurelia da Savona a Ventimiglia.

In secondo luogo perchè si tratta di una strada a carattere internazionale, sul cui

tratto di competenza della Francia le autorità francesi hanno già compiuto e stanno per compiere lavori di notevole entità.

Io penso che, per quello spirito di collaborazione che deve regnare nelle zone di confine, sia opportuno che anche le autorità italiane affrontino decisamente il problema, almeno per la sistemazione e l'adeguamento dei primi 17 chilometri, quanti ne corrono da Ventimiglia al Valico di confine di Fanghetto.

Da anni, con soddisfazione di tutti e in modo particolare delle popolazioni residenti da una parte e dall'altra del confine, funzionano commissioni miste italo-francesi, formate da funzionari e da parlamentari e da Sindaci della zona, che trattano e discutono i vari problemi di frontiera; attività quanto mai utile per quell'amicizia e quella collaborazione che devono regnare in zone di confine.

Ora, da molti anni queste commissioni auspicano che la strada della Valle Roja sia resa adeguata al traffico sempre crescente. Le autorità francesi hanno accolto l'invito, hanno impostato un programma ed ora hanno incominciato a realizzarlo in modo concreto. Noi non abbiamo fatto ancora nulla, nonostante le segnalazioni e nonostante le più vive sollecitazioni. Questo è il motivo per cui voglio vivamente sperare che l'onorevole Ministro vorrà essere tanto cortese da darmi una precisa assicurazione, della quale lo ringrazio sin d'ora.

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

RUSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che la ferrovia "direttissima" Portogruaro-Udine, progettata con le caratteristiche di linea di grande velocità per vie di grande comunicazione, abbrevierà il percorso Udine-Venezia di ben 22 chilometri e quindi, oltre al rapido collegamento fra i due capoluoghi di provincia, servirà a migliorare sensibilmente le comunicazioni internazionali tra Roma e Vienna;

considerato che la sede ferroviaria è costruita per altri due terzi, compreso il ponte sul Tagliamento di ml. 1.200 e del costo di un miliardo e 200 milioni;

considerato inoltre che le numerose e costose opere già costruite e non ancora utilizzate richiedono sorveglianza e manutenzione continua,

invita il Governo a predisporre un piano di finanziamento, anche se distribuito in un adeguato numero di esercizi, per il completamento dell'opera ».

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

VENUDO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sento il dovere innanzitutto di rivolgere un vivo ringraziamento — lo facciamo così di rado! — al Ministro dei lavori pubblici per l'assicurazione datami, rispondendo ad una mia interrogazione scritta, che si continuerà a finanziare i lavori di sistemazione e di rettifica della strada statale n. 14, la quale collega Venezia con Trieste. Alcuni di tali lavori sono in via di esecuzione; altri lo saranno nel prossimo futuro.

A rendere evidente la necessità di questi lavori, è sufficiente pensare al traffico intenso che intercorre tra le due grandi città, traffico che aumenta paurosamente nel periodo estivo, poichè la strada corre alle spalle di una zona costellata di località balneari, quali Grado, Lignano, Bibione, Caorle, Jesolo, Cavallino, eccetera. Ma una rettifica più delle altre richiede immediata esecuzione: è il tratto di 6 chilometri circa, che va da Fossalta di Portogruaro al ponte sul Tagliamento, a metà strada circa fra Trieste e Venezia. Con questa rettifica si eliminerebbero i passaggi a livello (quante macchine ferme di giorno e di notte ad ogni transito di treno!) e si eviterebbero numerose strettoie e curve pericolosissime ove gli incidenti, spesso mortali, sono triste spettacolo di ogni giorno.

Sarei grato al Ministro se volesse dare immediate disposizioni perchè il progetto di

variante, su tale tratto di strada, già approntato dall'A.N.A.S. di Venezia e approvato dai competenti uffici centrali, venga eseguito senza altra dilazione di tempo.

In quanto alla ferrovia di cui parla il mio ordine del giorno, cioè la « direttissima » Udine-Portogruaro, essa rientra nel quadro generale della viabilità. Recentemente al Senato è stato discusso ed approvato il piano delle autostrade; sono note le contrastate vicende subite dall'autostrada Trieste-Venezia e dalla sua diramazione per Udine-Tarvisio; è noto altresì che per necessità o per motivi che ritengo esclusivamente finanziari, dal programma è stato escluso il tratto Udine-Tarvisio, cioè il collegamento dell'autostrada Trieste-Venezia con il confine orientale italo-austriaco.

Al rammarico per l'esclusione di detto tronco autostradale, si aggiungono ora le vive preoccupazioni per il ritardo delle opere di completamento del tronco ferroviario Udine-Portogruaro, tronco che si inserisce nella « direttissima » Venezia-Vienna. Non si propone qui di iniziare e di eseguire una opera nuova: si chiede soltanto di portare a termine un'opera già in stato di avanzata esecuzione, la cui utilità è stata generalmente riconosciuta e che ha già ottenuto, fra l'altro, tutti i crismi burocratici.

Si tratta in fondo di non lasciare in abbandono lavori già eseguiti, di non lasciare inutilizzati danari già spesi per cifre cospicue. È opportuno e conveniente che alcuni tronchi ferroviari, non solo antieconomici, ma resi anche superflui dai servizi automobilistici, siano disarmati, e io stesso potrei citarne qualcuno.

Ma è altrettanto opportuno e conveniente che i tronchi ritenuti utili per abbreviare i percorsi e rendere meno gravosi i costi vengano completati e utilizzati.

L'Amministrazione ferroviaria, nel Piano di ridimensionamento della rete ferroviaria italiana, ha compreso le linee in progetto ed in costruzione da parte del Ministero dei lavori pubblici, precisando per ciascuna la urgenza o meno dell'apertura all'esercizio, in relazione alla ritenuta utilità.

La linea Portogruaro-Udine è stata inclusa nel Piano, ma non fra quelle di immediata

esecuzione. Ritengo che questa arteria debba essere maggiormente valutata e che, quindi, sia opportuno provvedere ad un piano di finanziamento perchè possa, entro breve tempo, essere inserita nella rete ferroviaria nazionale.

L'importanza della direttissima Tarvisio-Udine-Venezia non dovrebbe, a mio avviso, sfuggire ad alcuno.

In favore del completamento del tronco Udine-Portogruaro depongono le seguenti considerazioni: esso si inserisce nel percorso Vienna-Venezia con transito per Tarvisio-Udine-Portogruaro; è stato progettato con le caratteristiche di « linea a grande velocità per vie di grandi comunicazioni » e quindi con pendenze minime, con poche curve e anche queste a grande raggio. Non vi sono passaggi a livello. Sono già costruiti anche dei cavalcavia. Esso abbrevierà il percorso Udine-Venezia di circa 22 chilometri, portando un indiscusso vantaggio ai centri della zona interessata e migliorando sensibilmente le comunicazioni internazionali fra il centro Europa e l'Italia.

La sede ferroviaria, lunga 45 chilometri, risulta costruita per oltre i due terzi, come pure risultano costruiti i più importanti manufatti, come il ponte sul Tagliamento della lunghezza di 1 chilometro e 200 metri e del costo di 1 miliardo e 200 milioni.

Il completamento della nuova linea sarebbe opportuno anche nei riguardi dell'opinione pubblica e soprattutto nei riguardi del piano economico-finanziario.

La stampa locale sta agitando il problema. Gli enti della zona interessata, le Province di Udine e di Venezia, i Comuni, le Camere di commercio, hanno riconosciuto la importanza economica dell'opera. Più particolarmente i comuni di Udine e di Portogruaro attendono con viva aspirazione l'attuazione del nuovo tronco ferroviario, poiché la battuta d'arresto dei lavori ha i suoi riflessi negativi anche nell'esecuzione dei piani regolatori urbanistici delle due città. Udine attende il completamento della nuova sede ferroviaria per risolvere alcuni problemi di viabilità nella zona sud del Comune, attraversata appunto dalla « direttissima ». Portogruaro attende che, accanto al

nuovo edificio destinato ad alloggi e a dormitori per il personale ferroviario, venga dato il via all'edificio viaggiatori per il quale, se non erro, è già disposto il finanziamento. A tale edificio è connessa la sistemazione di una zona della città, con apertura di una nuova via cittadina, con costruzioni che l'iniziativa privata attende di poter al più presto attuare.

L'attuale edificio viaggiatori, come ebbi occasione di dire in un altro mio intervento, non è che il rabberciamento del vecchio edificio uscito malconco dai bombardamenti aerei. Ricostruendo la stazione ferroviaria si viene anche a rimarginare una delle tante ferite dell'ultima guerra.

Sempre a questo proposito, mi sia consentito dire ancora una parola per invitare il Governo, e per esso il Ministro dei lavori pubblici, a compiere ogni sforzo per far scomparire quanto prima i segni ancora evidenti della guerra passata.

Ci sono Comuni che attendono il completamento del loro piano di ricostruzione. Ne cito uno che conosco più da vicino: S. Michele al Tagliamento in provincia di Venezia. Esso ha subito 43 bombardamenti, nel tentativo di abbattere i ponti stradali e ferroviari; ha avuto centinaia di morti e il suo capoluogo è stato completamente raso al suolo tanto che è stato denominato « La Cassino del Nord ». Il suo piano di ricostruzione attende ancora — dopo tanti anni — una parte del finanziamento per portare a termine le opere programmate. Non ritengo opportuno rinnovare ricordi o destare commozioni. Le mie parole, anchè se parche e disadorne, troveranno certamente nel Ministro ascolto e comprensione.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Indelli e Militeri.

RUSO, Segretario:

« Il Senato,

considerato che, nel territorio nazionale e, in particolare, in quello meridionale, esiste una grave carenza di acqua potabile, in-

sufficiente a soddisfare le esigenze delle popolazioni;

considerato, d'altra parte, che urge provvedere agli impellenti e indifferibili bisogni irrigui e industriali,

invita il Governo a studiare e attuare, come si è fatto in altre Nazioni, in base alle attuali tecniche scientifiche, il processo di "desalinificazione" dell'acqua di mare per risolvere, in modo radicale e razionale, un sì importante problema economico-sociale ».

PRESIDENTE. Il senatore Indelli ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno

INDELLI. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, porto in questo alto Consesso il dramma di molte zone del Sud, tormentate dalla carenza di acqua potabile.

È il dramma grave, attuale e indifferibile della Sardegna, della Sicilia, della Calabria, della Puglia, della Lucania e anche della Campania; di popolazioni, le quali vogliono acqua non solo per gli usi potabili e igienici, ma anche per quelli agricoli, industriali e turistici, che condizionano il miglioramento dell'economia e l'elevazione del tenore di vita.

L'uomo non può e non deve piegarsi, inerte, per presunta impotenza, di fronte alle cause geografiche della miseria, ma occorre che, con la scienza e la tecnica, trasformi l'acqua di mare in linfa vivificante, apportatrice di progresso là dove la natura è stata poco generosa nell'offrire alle genti una insufficiente quantità dell'elemento più essenziale alla vita.

Poco fa ho ascoltato l'ansia, la trepidazione di un caro collega della Puglia — senatore Jannuzzi — e comprendo ogni preoccupazione di quelle popolazioni, assillate dal bisogno contingente e futuro di acqua.

Vorrei, però, che i fratelli delle regioni alimentate dall'Acquedotto pugliese fossero sensibili anche al dramma, che avvince le contrade del Salernitano e dell'Avellinese interessate alle sorgenti in Destra Sele.

Come nel passato, con spirito di umana solidarietà, i nostri cuori furono pervasi dalla gioia di vedere captata la sorgente « Sanità » di Caposele, perchè vivificasse le sitibonde terre pugliesi, così oggi, con gli stessi sentimenti, con gli stessi intenti, vorrebbero che le sorgenti di Destra Sele, uniche polle disponibili, donassero vita e progresso a tutta la zona meridionale delle provincie di Avellino e di Salerno.

Soltanto con sentimenti di comprensione delle reciproche necessità possiamo dirci ed essere fratelli in una Italia migliore, perchè solidale.

Onorevoli colleghi, in generale esiste nel meridione una carenza di acqua per soddisfare le esigenze potabili e igieniche, ma da una analisi comparativa risulta evidente che il bisogno della Puglia presenta aspetti meno gravi e drammatici di quello delle popolazioni delle regioni limitrofe, che hanno il solo torto di aver subito e sopportato una condizione di vita disagiata senza protestare e senza imprecare perchè l'abitudine alla sofferenza aveva quasi ingenerato il convincimento che il loro stato fosse immodificabile.

Ebbene, dai dati in nostro possesso risulta che mentre l'Acquedotto pugliese, coi 5.875 litri al secondo della sorgente « Sanità » di Caposele (che solo per l'eccezionalità della decorsa stagione si sono ridotti a 4.193) ai quali vanno aggiunti 1.100 litri derivati dal sottosuolo pugliese e 4.500 dalle sorgenti di Cassano Irpino e del Frida, potrà fornire, entro il 1963, una media di 285 litri di acqua giornaliera *pro capite* ai 3.500.000 utenti; la popolazione salernitana, invece, dispone di 54 litri giornalieri *pro capite* e quella avellinese di litri 66.

Pur nel rasserenante convincimento che l'Acquedotto pugliese possa provvedere adeguatamente, con le acque già a sua disposizione, ai bisogni delle popolazioni servite fino al 2000, quando gli utenti saranno presumibilmente 6.000.000 e disporranno, quindi, di 165 litri *pro capite-pro die*, comprendiamo e condividiamo l'ansia degli onorevoli colleghi di quella regione e siamo lieti di assecondare ogni iniziativa, tendente ad accrescere ulteriormente detto quantitativo di ac-

qua per gli usi futuri, pressochè imprevedibili, ma verremmo meno ad un dovere morale, tradiremmo gli interessi e le ragioni stesse di vita di coloro che ci hanno conferito il mandato di rappresentarli in questo Consesso, se non ponessimo in luce l'ingiustizia e il grave, irreparabile danno, che si arrecherebbe alle popolazioni meridionali delle provincie di Salerno e di Avellino, nel caso che si concedesse un ulteriore quantitativo di 3.000 litri al secondo all'E.A.A.P., da captare dalle sorgenti sulla destra del Sele.

Si determinerebbe l'inconcepibile paradosso che le popolazioni residenti nelle zone di origine delle sorgenti resterebbero non solo con appena 50 litri di acqua potabile giornalieri *pro capite*, ma sarebbero costrette ad abbandonare le loro terre, perchè la mancanza di acqua inaridirebbe le campagne e renderebbe impossibile ogni iniziativa per lo incremento delle industrie e delle attività turistiche, mentre per l'Acquedotto pugliese, che aggiungerebbe queste acque agli 11.450 litri disponibili, se non proprio un fenomeno di elefantiasi, si determinerebbe una condizione di privilegio, tanto più ingiusta, in quanto risultante dall'assoluta miseria delle genti e delle terre originarie delle sorgenti.

Non è fuori luogo, a questo punto, citare la lettera di un utente di Molfetta, pubblicata sulla *Gazzetta del Mezzogiorno* in data 28 giugno 1961:

« Essendo misterioso il numero di tonnellate di acqua potabile, sottratta giornalmente ai cittadini per irrigare i campi, si può fare un'osservazione che ce ne dia una un'idea grossolana: durante le giornate piovose su una determinata zona, quando cioè non viene attinta acqua potabile per irrigare i campi, le abitazioni dei cittadini passano da un regime ridotto nel tempo e nella portata a un regime di erogazione tale da dare forti pressioni a tutte le altezze (senza danni alle tubazioni).

Ne consegue che se l'acquedotto venisse scaricato totalmente e definitivamente dal gravame della fornitura dell'acqua all'agricoltura, alla quale dovrebbe provvedere un altro Ente, attingendo dalle falde sotter-

ranee locali o da appositi bacini di raccolta di acqua piovana, l'alleviamento presente e futuro dei cittadini dall'attuale tormentosa situazione sarebbe molto sensibile».

È evidente ed inevitabile il trasferimento di molta quantità di acqua ai vari settori, per cui appare manifesto l'intento dell'Ente di incrementare, con le nuove sorgenti richieste, gli usi a scopi industriali, irrigui eccetera, che sono già in atto nei limiti delle attuali disponibilità (metri cubi 15.965.966 per le industrie, 2.929.120 per il bestiame, oltre i quantitativi destinati alle necessità di carattere agricolo).

È ben lungi dal mio animo rappresentare la parte del gallo di Renzo ma come ignorare qui, ora, certe conseguenze gravi che le popolazioni del Salernitano e dell'Avellinese già paventano al pensiero di essere depauperate di 3.000 litri di acqua, che costituiscono l'unica fonte di vita e di speranza nel progresso?

Esse, ansiose ed angosciate, si chiedono: a che vale impostare piani di bonifica agraria, di industrializzazione, di sviluppo turistico, quando vi è carenza di acqua, di questa linfa vivificatrice di ogni iniziativa umana?

In questo momento sono presenti al mio cuore e alla mente le desolate popolazioni di Palomonte, della zona Terme di Contursi, di Ricigliano, di Romagnano, di Ottati, di Roccadaspide, di Aquara, di Contursi, di Piaggine, di Sacco, di Oliveto Citra, mio diletto paese natio, per citarne solo alcune, che da anni vivono il dramma determinato dalla carenza di acqua potabile.

Proprio per rispondere con adeguato sentimento di umana solidarietà a questo accorato appello, esiste presso la Cassa per il Mezzogiorno un progetto di acquedotto, da me fervidamente impostato e voluto, fin dal 1953, che riguarda ben 50 Comuni compresi nel bacino imbrifero del Sele.

È lecito chiedersi perchè mai determinare un dilemma tra zone di regioni limitrofe per un problema impostato in modo che, mentre non può risolvere in linea razionale e definitiva le esigenze delle popolazioni servite dall'E.A.A.P., provocherebbe mi-

seria o morte alle popolazioni residenti sulla Destra del Sele?

Senza recarci danno reciproco ma cercando insieme la soluzione più idonea e definitiva di questo immane problema, uniamoci in una meravigliosa simbiosi nella difesa della vita e del progresso umano.

La scienza e la tecnica al servizio della azione politica si armonizzino nella soluzione di questo problema e, con procedimenti idonei, trasformino l'acqua di mare, perchè palpiti e trionfi la vita e si determini un avvenire migliore nelle più depresse contrade d'Italia.

Al lume di tali sentimenti, io confido, onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, nella vostra umana comprensione; confido soprattutto nella solerzia, nello zelo, nella obiettività dell'onorevole Ministro e del Governo perchè si esamini l'annoso problema nello spirito di quell'amore fraterno, che ci unisce e non dell'egoismo, che ci divide.

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

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

richiamata l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici sulla incompleta attuazione data finora alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, per quanto riguarda l'effettiva statizzazione e presa in consegna da parte dell'A.N.A.S. delle strade provinciali, ed in parte comunali, che in applicazione della citata legge sono state anche formalmente dichiarate in possesso dei requisiti per essere classificate tra le strade statali;

preso atto delle maggiori disponibilità ordinarie finalmente assegnate all'A.N.A.S. in virtù dell'articolo 26 lettera a) della legge 7 febbraio 1961, n. 59;

considerato che, per effetto di tale norma, lo stato di previsione dell'A.N.A.S. per l'esercizio finanziario 1961-62 ha potuto essere incrementato di oltre 22 miliardi su un totale di 96 miliardi, e che a tale incremento dovranno aggiungersi — entro tre mesi dall'approvazione del bilancio in discussione —

altri 13 miliardi circa, da liquidarsi a conguaglio dal Ministero del tesoro con l'apposito provvedimento di variazione espressamente previsto dall'articolo 9 della legge di approvazione dello stato di previsione del Ministero stesso,

invita il Ministro dei lavori pubblici a disporre ormai con ogni più opportuna sollecitudine la globale statizzazione di tutte le residue strade non ancora classificate statali fra le 445 dichiarate statizzabili con proprio decreto 27 marzo 1959, finanziando anzitutto, con le maggiori disponibilità finanziarie di cui in premesse, le indispensabili opere di prima sistemazione, opere che diventeranno tanto più gravose quanto più avesse ad allungarsi il già lungo biennio di inevitabile deterioramento intercorso dalla emanazione di detto decreto ad oggi »;

« Il Senato,

consapevole della crescente penuria di ingegneri presso l'organizzazione tecnica, specie periferica, del Ministero dei lavori pubblici, nonchè del sempre più raro accesso di nuovi laureati ai concorsi indetti dal Ministero stesso, i cui vincitori spesso abbandonano rapidamente i posti a cui sono destinati;

ritenendo che ciò derivi principalmente dal livellamento burocratico cui vengono sottoposti i laureati ingegneri — anche agli effetti di una più congrua retribuzione — per la ingiustificata non considerazione del carattere prevalentemente professionistico delle loro prestazioni, con annesse responsabilità personali (sia civili che penali) che non ricorrono invece per altre categorie statali di pari grado e stipendio;

invita il Governo ad un attento studio e ad una sollecita proposta di concreta soluzione dell'urgente problema, allo scopo di assicurare — attraverso il riconoscimento della figura speciale dei funzionari addetti — la piena funzionalità di organi tanto utili ed indispensabili della Pubblica Amministrazione quali quelli del Genio civile e degli altri uffici di ordine tecnico del Ministero dei lavori pubblici ».

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

O L I V A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio primo ordine del giorno si riferisce al problema, che è già stato accennato da alcuni oratori, dell'urgenza di procedere alla statizzazione delle strade provinciali e comunali che, in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, sono già state dichiarate in possesso dei requisiti per essere classificate tra le statali. Il signor Ministro vorrà darmi atto che già con decreto del 27 marzo 1959 vennero elencate 445 strade, per un'estensione preventivata in circa 20 mila chilometri, che avrebbero dovuto essere gradualmente classificate tra le statali, avendo i requisiti, non tanto tecnici quanto funzionali, voluti dalla legge. A tutt'oggi mi risulterebbe che soltanto 4 mila di questi 20 mila chilometri sono stati classificati. Vi è dunque un ritardo quantitativo notevolissimo. Io non faccio accusa di questo ritardo, perchè tutti noi sappiamo come, se l'A.N.A.S. avesse classificato in blocco tali strade fra le statali, non avrebbe poi avuto i fondi non dico per una sommaria sistemazione, ma neppure per la sola manutenzione e tanto meno per una loro fondamentale trasformazione.

È soltanto dal bilancio di quest'anno che l'A.N.A.S. può disporre delle maggiori entrate che le sono state attribuite dalla nota e provvida legge 7 febbraio 1961, n. 59, maggiori entrate che, per il momento, si sostanziano in un aumento di disponibilità di circa 22 miliardi, che non sono pochi rispetto ai 96 globali.

Il signor Ministro ricorderà la piccola battaglia che si è combattuta qui al Senato perchè in sede di discussione del bilancio del Tesoro venissero liquidati a favore dell'A.N.A.S. almeno questi primi 22 miliardi di lire, con la riserva (espressamente considerata dall'articolo 9 della legge di approvazione dello stato di previsione del Ministero del tesoro) di liquidare entro tre mesi dalla approvazione di questo bilancio il conguaglio delle percentuali dovute all'A.N.A.S. sulle entrate tributarie relative ai proventi

della circolazione per l'esercizio 1960-61. Questa maggiore disponibilità si sostanzia perciò nella speranza (che è anche sicurezza, sia pure dilazionata nel tempo) di altri 13 miliardi.

In considerazione di queste migliorate prospettive dell'A.N.A.S., la mia voce vorrebbe essere interprete riassuntiva delle ripetute segnalazioni giunte al Ministro da quest'Aula, in questa sede ed anche in altre occasioni. La legge n. 126 non fissava un termine per la statizzazione delle strade classificabili come statali, come non fissava neppure un termine per la classificazione delle comunali destinate a diventare provinciali. Ma con legge successiva, precisamente con la legge n. 1014 dell'anno scorso, riguardante la sistemazione dei bilanci comunali e provinciali, il signor Ministro sa che è stato invece introdotto — a carico delle Province — un termine obbligatorio, sia pure graduale, per la provincializzazione delle strade comunali.

Ecco quindi che, mentre le provincie si trovano ormai pressate dall'esigenza di una puntuale classificazione delle strade comunali destinate a diventare provinciali, sussiste ancora l'incertezza del momento in cui le strade provinciali a ciò destinate saranno effettivamente dichiarate statali. Voglio richiamare l'attenzione del Ministro su questo problema perchè intendo chiedergli di voler destinare le maggiori disponibilità dell'A.N.A.S. proprio, e prima di tutto, alle spese di prima sistemazione delle strade provinciali (ed in parte comunali) che ancora attendono di essere classificate tra le statali.

A questo proposito mi permetto di far presente ai colleghi che i 22 miliardi in più di cui abbiamo già parlato sono stati così distribuiti nel bilancio dell'A.N.A.S. per l'esercizio 1961-62: sono stati finanziati due nuovi capitoli di spesa per il personale (lavoro straordinario e premi di rendimento) lire 1.600.000.000; altre lire 3.500.000.000 sono state destinate ad integrare capitoli di spesa per il personale, a favore del quale — nel progetto di bilancio inizialmente presentato nel gennaio 1961 — erano stati previsti aumenti per soli 150 milioni. Un miliardo è stato riservato a maggiori acquisti di mac-

chinario ed a spese generali. Restano circa 16 miliardi, che si propone siano destinati ad incrementare capitoli per lavori ordinari e straordinari, per i quali si era originariamente previsto un aumento limitato a sole lire 600.000.000! Come si vede, quei 22 miliardi in più sono stati veramente provvidenziali.

Essendovi dunque 16 miliardi in più disponibili per lavori ordinari e straordinari, io ripeto al Ministro la richiesta che queste maggiori disponibilità (alle quali si aggiungeranno i 13 miliardi di prossima liquidazione) vengano destinati in anteclassa a rendere possibile l'immediata e totale classificazione tra le statali di tutte le altre strade comprese nel decreto ministeriale 27 marzo 1959, in modo che le Province siano realmente sollevate dall'onere relativo, secondo la volontà politica della legge n. 126 e secondo le aspettative tecniche che ormai si sono maturate.

È stato già rilevato, dagli oratori intervenuti nel dibattito, che in questo biennio di attesa le Province si sono trovate esposte — anche se le più diligenti e le più ricche non vi avranno ceduto — alla tentazione di non più curarsi di queste loro strade destinate a passare all'A.N.A.S. Più tempo passerà, e tanto più aumenteranno — perciò — le spese che dovranno poi essere affrontate dall'A.N.A.S. per la sistemazione. Voglio quindi sperare che il Ministro vorrà accettare quest'ordine del giorno, anche senza bisogno che il Senato lo voti, assumendo impegno di logica e pronta attuazione.

L'ordine del giorno suona così:

Il Senato,

richiamata l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici sulla incompleta attuazione data finora alla legge 12 febbraio 1958, n. 126 per quanto riguarda l'effettiva statizzazione e presa in consegna da parte dell'A.N.A.S. delle strade provinciali, ed in parte comunali, che in applicazione della citata legge sono state anche formalmente dichiarate in possesso dei requisiti per essere classificate tra le strade statali;

preso atto delle maggiori disponibilità ordinarie finalmente assegnate all'A.N.A.S.

in virtù dell'articolo 26 lettera a) della legge 7 febbraio 1961, n. 59;

considerato che, per effetto di tale norma, lo stato di previsione dell'A.N.A.S. per l'esercizio finanziario 1961-62 ha potuto essere incrementato di oltre 22 miliardi su un totale di 96 miliardi, e che a tale incremento dovranno aggiungersi — entro tre mesi dall'approvazione del bilancio in discussione — altri 13 miliardi circa, da liquidarsi a conguaglio dal Ministero del tesoro con l'apposito provvedimento di variazione espressamente previsto dall'articolo 9 della legge di approvazione dello stato di previsione del Ministero stesso,

invita il Ministro dei lavori pubblici a disporre ormai con ogni più opportuna sollecitudine la globale statizzazione di tutte le residue strade non ancora classificate statali fra le 445 dichiarate statizzabili con proprio decreto 27 marzo 1959, finanziando anzitutto con le maggiori disponibilità finanziarie di cui in premesse le indispensabili opere di prima sistemazione, opere che diventeranno tanto più gravose quanto più avesse ad allungarsi il già lungo biennio di inevitabile deterioramento intercorso dalla emanazione di detto decreto ad oggi.

Con il secondo ordine del giorno voglio riprendere un argomento che anche il senatore Genco ha, in chiusura di discussione generale, ricordato.

L'ordine del giorno che mi permetto di leggervi dice già tutto:

Il Senato,

consapevole della crescente penuria di ingegneri presso l'organizzazione tecnica, specie periferica, del Ministero dei lavori pubblici, nonché del sempre più raro accesso di nuovi laureati ai concorsi indetti dal Ministero stesso, i cui vincitori spesso abbandonano rapidamente i posti a cui sono destinati;

ritenendo che ciò derivi principalmente dal livellamento burocratico cui vengono sottoposti i laureati ingegneri — anche agli effetti di una più congrua retribuzione — per la ingiustificata non considerazione del carattere prevalentemente professionistico del-

le loro prestazioni, con annesse responsabilità personali (sia civili che penali) che non ricorrono invece per altre categorie statali di pari grado e stipendio,

invita il Governo ad un attento studio e ad una sollecita proposta di concreta soluzione dell'urgente problema, allo scopo di assicurare — attraverso il riconoscimento della figura speciale dei funzionari addetti — la piena funzionalità di organi tanto utili ed indispensabili della Pubblica Amministrazione quali quelli del Genio civile e degli altri uffici di ordine tecnico del Ministero dei lavori pubblici.

Ho cercato di identificare un modo per arrivare alla soluzione del problema. Non vi è dubbio che già attualmente Comuni e Province, pur avendo dei funzionari tecnici i quali, sul piano gerarchico ed economico, sono condizionati dal grado e dal livello di stipendio del loro Segretario generale, trovano il modo di compensare questi funzionari tecnici con percentuali speciali sugli appalti, sui progetti, ed in genere sulle prestazioni di ordine essenzialmente professionistico.

Lo Stato questo non fa. Abbiamo i giovani che non appetiscono i concorsi e, quando sono destinati a sedi periferiche, lasciano i loro posti; se non sono proprio assegnati nel luogo dove hanno la famiglia, non resistono neppure quei pochi mesi che varrebbero ad ambientarli ed a renderli utili.

È un problema da cui bisogna uscire, e che è comune anche ad altre amministrazioni dello Stato.

È evidente che, rivolgendo invito al Governo (e non al Ministro), con ciò stesso limite il mio desiderio all'accettazione dell'ordine del giorno a titolo di raccomandazione e studio, dato che il Ministro dei lavori pubblici, evidentemente, non potrebbe assumere responsabilità a nome del Governo.

Penso, tuttavia, che l'ordine del giorno possa incoraggiare il Ministro dei lavori pubblici ad affrontare una battaglia di equità, di opportunità e di funzionalità che ormai s'impone: battaglia in cui le assicuro, onorevole Ministro, che il Senato l'assisterà, an-

che se si dovrà andare (almeno apparentemente) contro qualche sacro principio del diritto amministrativo italiano. Certo è che lo Stato non può esporsi al pericolo di doversi accontentare — tra qualche anno — degli scarti della professione. Esso ha invece il diritto e il dovere di procurarsi, e di incoraggiare, proprio gli elementi migliori, al servizio della comunità.

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

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato il crescente volume del traffico di mezzi motorizzati e le conseguenze di ordine economico, igienico, sociale, che derivano da tale fenomeno, specie per le grandi città;

constatato che le norme, che regolano la edificazione di singoli edifici, di complessi quartieristici, di centri tipo I.N.A.-Casa, Case popolari, Cooperativistici, non corrispondono più alle esigenze che le avevano determinate, perchè modificate a seguito dello uso di massa individuale e collettivo di mezzi motorizzati,

invita il Ministro, d'intesa con i Ministri competenti, ad emanare norme che adeguino la edificazione alle attuali esigenze, determinate dai problemi derivanti dall'uso crescente di mezzi motorizzati, tenendo presenti i seguenti punti:

1) obbligo di costruire parcheggi incorporati — secondo le tecniche da stabilirsi dagli organi competenti — agli edifici adibiti ad uffici, alberghi, attività collettive pubbliche e private;

2) obbligo di progettare costruzione di parcheggi collettivi o individuali — boxes — per tutti gli edifici ad uso di abitazione, che non siano di carattere economico e popolare;

3) obbligo di costruire parcheggi collettivi — per i quali occorre destinare apposite ripartizioni di soprassuolo o di sotto-

suolo — per i centri tipo I.N.A.-Casa, Case popolari o quartieri di tipo economico e popolare, ritenendo il parcheggio un vero servizio sociale;

4) adeguamento dei rapporti: altezza dell'edificio e larghezza della strada ai parametri del previsto o prevedibile volume e intensità del traffico di mezzi motorizzati di uso singolo e collettivo; alla sosta temporanea di mezzi motorizzati in uno o nei due lati della strada; alla intensità del traffico pedonale;

5) adeguamento del sistema di pubblica illuminazione alle esigenze dei conducenti di mezzi motorizzati e del traffico;

6) obbligo di adibire determinate aliquote a giardini e zone verdi per ogni quartiere di nuova costruzione in base al numero previsto di abitanti e al prevedibile volume del traffico motorizzato, con divieto assoluto di passaggio all'interno di automezzi »;

« Il Senato,

visto il processo crescente di demolizione di vecchi edifici, specie adibiti a uso di abitazione, e costruzione di nuovi edifici, da adibirsi ad alberghi, uffici, attività economiche, specie commerciali, nel centro delle grandi città — come può constatarsi a Roma e Milano in special modo;

considerato che tale processo si realizza non modificando le caratteristiche delle zone, ove il processo stesso si verifica, con la conseguenza di un pauroso appesantimento del traffico, che danneggia la collettività,

invita il Ministro a disporre — sia pure mediante specifica sollecitazione alle Amministrazioni comunali — affinchè il processo di demolizione e di nuove edificazioni in zone centrali, o caratterizzate da particolare intensità di traffico, si attui adeguando le caratteristiche delle zone — per quanto riguarda gli spazi adibiti al traffico e alle soste — ai fenomeni derivanti dal diverso uso dei nuovi edifici, specie se questi debbono essere adibiti ad attività commerciali o amministrative pubbliche o private »;

« Il Senato,

constatata la necessità di ridurre al massimo le cause che possono determinare incidenti stradali e rallentamento del traffico nelle strade di collegamento tra il principale centro abitato e i centri satelliti residenziali minori;

visto l'aumento del movimento nei due sensi, nel primo mattino e nella sera, di masse ingenti di popolazione dal centro principale — come Roma, Milano, Torino, per citare alcuni esempi — ai centri satelliti residenziali o economici complementari o secondari attuato con mezzi motorizzati;

tenuto presente che una delle cause principali di incidenti stradali e rallentamento del traffico è dovuto alla inadeguata o addirittura mancante illuminazione in dette strade di collegamento e quindi all'indelegabile uso, sia pure discontinuo, dei fari abbaglianti,

invita il Ministro a emanare norme, che stabiliscano l'obbligo dell'illuminazione adeguata almeno dei tratti terminali — per lunghezze di volta in volta determinabili in base all'esistenza di gruppi di abitazioni o di centri di attività economica — di tali strade di collegamento, specie con le strade statali di grande comunicazione ».

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

M A M M U C A R I . Mi rendo conto che le questioni poste nei miei tre ordini del giorno comportano un esame particolare e, appunto per questo, nei tre ordini del giorno si « invita » il Governo ad « esaminare » i problemi, che sono stati enunciati.

Per quanto concerne il primo ordine del giorno, le questioni, che ho voluto porre, sono questioni, che derivano da una situazione ormai riconosciuta non più sostenibile, sia dalla pubblicistica internazionale, che nazionale. Anche l'ultimo Convegno, che si è tenuto sui problemi del traffico, ha posto in evidenza alcune difficoltà, che derivano alla vita cittadina dall'aumento del numero dei mezzi motorizzati, dall'intensità del traf-

fico e dalla carenza, che vi è, di alcuni strumenti necessari, per determinare un miglioramento sia del traffico che della vita cittadina.

Se vogliamo comprendere la natura delle proposte, dobbiamo partire dal presupposto che è necessario considerare oggi il mezzo motorizzato come un mezzo di lavoro e non più come un mezzo di lusso, quale era considerato alcuni anni or sono. Il mezzo motorizzato è ormai utilizzato in maniera massima, specialmente per le piccole cilindrate. È intervenuto, ad aggravare il problema del traffico, l'aumento dei mezzi di trasporto motorizzati collettivi, cioè i pullmann e le autocorriere.

Le conseguenze che derivano da questo crescente numero di mezzi di trasporto — e ci auguriamo che non si abbia una stasi nell'aumento della utilizzazione di mezzi motorizzati da parte di un sempre maggiore numero di cittadini — sono però abbastanza serie.

La prima conseguenza è di carattere economico; più automezzi vi sono in circolazione, più lento è il traffico, maggiore è il logoramento degli automezzi; maggiore è anche il logoramento del sistema nervoso di chi conduce il mezzo motorizzato e di chi deve percorrere le strade sia a piedi che su mezzi motorizzati di uso collettivo.

Vi è poi la conseguenza che, se permangono le condizioni che vi sono attualmente, i prodotti di combustione non riescono ad essere assorbiti dall'atmosfera con la rapidità con cui dovrebbero essere assorbiti e questa situazione si aggraverà quanto più aumenterà il numero degli automezzi. Su tale argomento vi sono stati molti articoli, in Italia e all'estero, che hanno messo in luce l'enorme pericolo che deriva dal permanere nell'atmosfera, ed a basso livello, dei prodotti di combustione.

La terza conseguenza è quella inerente alla situazione generale della vita cittadina, specialmente quando vi è la necessità di percorrere più volte la strada, con mezzi motorizzati individuali o collettivi, per ragioni di lavoro. E noi a Roma, a Milano, a Torino, assistiamo a questo fenomeno veramente grave, non soltanto della lentezza del traf-

fico, ma anche della situazione di nervosismo generale, e cioè di logoramento nervoso e quindi fisico di tutti i cittadini.

Ed ecco le proposte che avanziamo. La prima, ormai accettata dalla generalità degli urbanisti e presa in considerazione anche da taluno dei costruttori privati, è relativa al parcheggio incorporato obbligatorio per determinati tipi di edifici. Tale sistema è stato già adottato per gli stabilimenti industriali mentre non lo è per altri edifici, dove pur sarebbe necessario adottarlo. Mi rendo conto che la richiesta ha bisogno di uno studio attento e particolare, anche per il maggior costo degli edifici e quindi per l'onere, che ne deriva all'acquirente e all'affittuario, ma questo studio dovrebbe portare alla conclusione della obbligarietà di parcheggi incorporati negli edifici adibiti ad uso d'albergo, ad usi industriali, commerciali, e in genere ad usi collettivi, quando si prevede che il numero degli utenti superi un certo ordine di grandezza (per esempio le 50, oppure le 100 unità). È urgente che questo problema venga preso in considerazione.

Ma un analogo problema si deve prospettare anche per gli edifici adibiti ad uso di abitazione non popolare. Quando si presume che l'inquilino sarà in grado di acquistare una o più macchine (ormai un nucleo familiare non fruisce di una macchina soltanto, ma di più vetture private) sorge il problema del parcheggio. L'uso collettivo della strada, quando l'edificio sia sprovvisto di una rimessa, e limitato in definitiva dall'uso privato del parcheggio sulla sede stradale. Un problema a parte costituisce il quartiere di tipo popolare. Oggi non si parla più di costruzione del singolo edificio popolare, di costruzione del quartiere popolare, perchè sia l'Istituto per le case popolari sia l'I.N.A.-Casa, sia le cooperative edilizie tendono a costruire interi quartieri organici. In questo caso la progettazione deve prevedere il parcheggio come un vero e proprio servizio sociale, a cui deve essere destinata una parte dell'area a edificare, o nel soprassuolo o nel sottosuolo. Per alcuni tipi di edifici la questione può essere risolta con la costruzione di *boxes*; per altri si dovrà definire altrimenti.

Un'altra grave questione è quella relativa all'ampiezza delle strade. Non mi dilungo sull'esigenza che sia rispettato un certo rapporto fra l'altezza degli edifici e la larghezza della strada, con riferimento all'entità del traffico prevedibile. Anche qui si tratta di impedire l'occlusione stabile della sede stradale, con conseguente contenimento della possibilità di sosta per i veicoli, come avviene già nelle grandi città, ove in molte strade il parcheggio è vietato per un periodo superiore ai 60 minuti.

Ancora un altro problema serio è quello dell'illuminazione all'interno della città; specialmente nei quartieri non centrali il tipo di illuminazione, che ancora oggi è adottato, è pedonale, come amo definirlo. Esso andava bene quando il numero delle macchine in circolazione era limitato e soltanto i pedoni giravano di notte per le strade; ma oggi il tipo di illuminazione che si richiede — e non sto qui a fare altre considerazioni — deve tener conto dell'esigenza, da parte di colui che conduce il mezzo motorizzato, di avere la visuale più ampia e chiara possibile, di avere la certezza di non incappare in alcun ostacolo. Oggi invece, con l'attuale tipo di illuminazione, che io definisco pedonale, questa possibilità per l'automobilista non esiste; di qui tutti gli incidenti, anche di una certa gravità, che si verificano e che sono dovuti alla scarsa visibilità.

Altra richiesta che avanzo, forse spinto dalla situazione che si sta determinando nella Capitale, è quella di sancire l'obbligo di mantenere o di installare delle zone verdi in ogni quartiere, in ogni nuova zona che si costruisce, di qualunque natura essa sia. A Roma oggi, invece, assistiamo al fenomeno della distruzione delle poche zone verdi rimaste, e questo è un problema veramente serio, soprattutto per quanto riguarda i bambini e i ragazzi, i quali non hanno più la possibilità, non soltanto di respirare dell'aria più pura di quella che normalmente si respira per le strade, ma neppure di realizzare i loro giuochi in una zona più tranquilla di quel che non sia la strada. Ora, se si riuscisse a rendere obbligatoria una norma, secondo la quale per ogni zona o quartiere vi sia l'obbligo di mantenere o adi-

bire una determinata area a zona verde, a parco o a giardino, noi risolveremo almeno in parte l'angoscioso problema dell'infanzia e della fanciullezza, che ha la necessità di muoversi e di divertirsi.

C I N G O L A N I . Bravo!

M A M M U C A R I . Il secondo ordine del giorno riguarda un problema particolare della città di Roma e credo anche di altre grandi città come Milano e Torino. Intendo riferirmi al processo, che io definisco come una particolare rivoluzione urbanistica, che sta intervenendo nelle zone centrali delle grandi città, cioè un processo di demolizione di vecchi edifici adibiti ad uso di abitazione e la conseguente costruzione di grossi, moderni, razionali edifici, che vengono adibiti ad attività commerciali o di carattere amministrativo, e ciò senza minimamente modificare le caratteristiche della zona in cui questi edifici vengono costruiti.

Si tenga presente che i centri storici di queste grandi città hanno delle caratteristiche particolari con strade strette, vicoli, e conseguente difficoltà di circolazione. Potrei citare una serie di esempi per quanto riguarda una zona alquanto ristretta del centro storico di Roma. Infatti, non appena il nuovo edificio costruito in queste zone viene utilizzato ai fini per i quali è stato costruito — o grande albergo, o edificio per attività commerciali e amministrative — noi immediatamente dobbiamo registrare un congestionamento della circolazione in quella zona e nelle zone circostanti. Potrei citare la zona di piazza Esquilino, quella di San Giovanni ed anche quella del Colosseo, dove adesso è sorto un grande edificio, adibito ad esattoria del Banco di Santo Spirito. In tutte queste zone già avvertiamo le conseguenze delle modificazioni urbanistiche che sono intervenute, senza però modificare le caratteristiche ambientali. Le stesse conseguenze si subiranno adesso anche nella zona di Piazza Fiume e di Corso d'Italia in seguito alla costruzione e all'entrata in esercizio del nuovo edificio de « La Rinascente ».

Sarebbe quindi opportuno che in casi del genere il Ministro o intervenisse diretta-

mente con sue disposizioni, o invitasse le Amministrazioni comunali a stabilire particolari direttive, affinché si pervenga anche alla modificazione delle caratteristiche ambientali, oppure che venisse modificata almeno la larghezza delle strade, logicamente con l'obbligo dei parcheggi incorporati negli edifici, onde evitare che vi siano macchine in sosta permanente davanti agli edifici adibiti ad uffici, alberghi, eccetera.

L'ultimo ordine del giorno riguarda un fenomeno nuovo, che si è determinato da pochi anni a questa parte, dovuto alla forte immigrazione interna: la costruzione o l'allargamento dei centri satelliti attorno alle grandi città, centri satelliti residenziali oppure, come nel caso di Milano e di Torino, complementari di carattere industriale, pone il problema nuovo del movimento di massa sulle grandi e medie strade di comunicazione con mezzi motorizzati individuali e collettivi. Sorge anche qui la necessità di rivedere il tipo di illuminazione almeno di tratti di strada di collegamento, se non di tutta la strada di collegamento, ma almeno dei tratti terminali. Vorrei citare un esempio: sulla via Appia abbiamo un sistema ottimo di illuminazione fino a Ciampino e chi è costretto a percorrere di mattina all'alba o la notte quella strada, sa che vi è un enorme via vai di macchine e quel tipo di illuminazione consente una snellezza di traffico perchè non si fa uso di fari abbaglianti; sulla Casilina, sull'Aurelia invece, anche esse strade intensamente popolate di mezzi motorizzati, proprio per le caratteristiche di queste strade consolari con centri abitati, il traffico diventa materialmente impossibile proprio per il nervosismo che prende nel percorrerle per il fatto che si è permanentemente abbagliati, e direi necessariamente e giustamente abbagliati, per impedire di cozzare contro ostacoli improvvisi o contro moto-rette, contro pedoni, eccetera.

La proposta che vorrei fare è questa: se fosse possibile (logicamente queste richiederebbe una determinata spesa, ma in fondo chi usa un proprio mezzo paga delle imposte) emanare delle norme, che stabiliscano l'obbligatorietà dell'illuminazione di tipo razionale e moderno per i tratti più congestionati

di queste strade di grande comunicazione, in modo da evitare gli incidenti, che frequentemente si verificano e diminuire il logoramento fisico, specie visivo, determinato dalla quantità di mezzi motorizzati che necessariamente debbono usare sia pure a tratti i fari abbaglianti; ma anche se non si tratta di fari abbaglianti, le centinaia e centinaia di fari normali, che colpiscono l'occhio, determinano un logoramento della vista.

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

R U S S O , *Segretario:*

« Il Senato,

rilevato che nella città di Pavia le leggi dello Stato sull'urbanistica sono state grossolanamente violate dal Sindaco della città medesima a favore della speculazione sulle aree fabbricabili a danno della collettività;

preso atto che il Ministro dei lavori pubblici, rispondendo ad una interrogazione in argomento, ha riconosciuto l'avvenuta violazione delle vigenti leggi sull'urbanistica in generale e quelle riguardanti il Piano Regolatore in atto della città di Pavia;

invita e impegna il Ministro dei lavori pubblici, nell'ambito dei suoi poteri, a far rispettare nello spirito e nella lettera le predette leggi e a respingere ogni compromesso con i violatori delle leggi dello Stato ».

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

V E R G A N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno vuole essere un modestissimo contributo alla denuncia di un grave ed estesissimo cancro morale ed economico che rode la vita sociale italiana: la speculazione sulle aree fabbricabili. Vuole essere anche un altrettanto modesto richiamo al senso di responsabilità degli uomini dello Esecutivo e particolarmente del Ministro dei lavori pubblici sulla necessità di un maggiore impegno nella lotta contro la piaga

della speculazione sulle aree fabbricabili in attesa di vedere varata la famosa proposta di legge in materia.

Il caso a cui si riferisce il mio ordine del giorno non riguarda una speculazione realizzata attraverso la semplice utilizzazione delle leggi oggettive di mercato della società capitalistica, nel rispetto formale delle leggi dello Stato; riguarda una speculazione studiata e realizzata freddamente e con tenacia da amministratori, uomini politici e d'affari del suo partito, signor Ministro, con il tacito consenso del Prefetto di Pavia ed il sostanziale disinteresse del suo Ministero.

Il Sindaco di Pavia, in spregio alle leggi dello Stato, numerose leggi, e alle proteste dell'opinione pubblica, ha concesso a una grossa impresa edile una licenza di costruzione in deroga al piano regolatore della città, e nulla ha potuto fermare la grossa speculazione, neanche il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici che era direttamente intervenuto.

La licenza di costruzione in deroga è stata rilasciata in violazione degli articoli 26 e 6^o del Regolamento edilizio della città e del decreto ministeriale che lo rende esecutivo, nonché della legge 4 luglio 1941, n. 1186, che approva e rende esecutivo il piano regolatore. Violata è pure stata la legge 17 agosto 1942, n. 1150, sull'urbanistica, che regolamenta la concessione delle licenze di costruzione in deroga ai piani regolatori vigenti. Violati sono stati pure il decreto ministeriale 10 ottobre 1952 e la legge 19 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali, che sottopongono a tutela le zone lungo il Ticino situate nel Comune di Pavia. Infine è stata anche violata la legge 21 dicembre 1955, n. 1357, che detta norme speciali per l'approvazione delle costruzioni in deroga ai piani regolatori di un gruppo di città italiane elencate all'articolo 8 della legge stessa, fra le quali è anche la città di Pavia.

Inutilmente l'ingegnere capo del Comune, un onesto professionista, ha pregato per giorni e per settimane il Sindaco di non rilasciare la licenza, di non rilasciare una licenza che sarebbe risultata abusiva, e di seguire le norme di legge. Di fronte alla ca-

parbietà di questo primo cittadino democristiano della città di Pavia, l'ingegnere capo metteva per iscritto le sue osservazioni, ma inutilmente: il Sindaco ha proceduto per la sua strada favorendo la grossa speculazione su un'area fabbricabile.

Cosa vuoi dire questo? Vuol dire che la potenza del denaro è infinita e non riconosce alcuna legge quando si sente protetta da un partito che sta oggi alla testa del nostro Paese.

Il Ministro dei lavori pubblici, lei, signor Ministro, è intervenuto per ben due volte con l'intimazione di sospendere i lavori, anche su parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma invano. Anche i suoi ordini, le sue intimazioni, sono rimasti inutili parole di fronte ai potenti; i potenti della speculazione, studiata in tutti i suoi particolari e portata a termine con brutalità inaudita, sono restati insensibili ai suoi richiami e alle intimazioni ministeriali.

Perchè? Perchè sapevano che potevano far questo. Se il Ministro, invece di mandare soltanto dei telegrammi o delle formali intimazioni, avesse adoperato tutta la forza che la legge gli dà, senza dubbio anche gli speculatori di Pavia in questo caso sarebbero stati fermati.

Così quello che viene chiamato oggi a Pavia « Il palazzaccio » o il « Torrione » è sorto in barba alle leggi e al buon senso, con la complicità di chi avrebbe dovuto intervenire a far rispettare la legge. È una costruzione illegale per il luogo ove è sorta, la cui destinazione è prevista dal piano regolatore vigente in area di verde pubblico; è illegale per il numero dei piani rispetto al regolamento edilizio; è altrettanto illegale rispetto all'abusiva licenza di costruzione, la quale è stata rilasciata per un numero di piani, mentre i costruttori ne hanno costruito un numero superiore. Questa costruzione si inalbererà nel cielo di Pavia insieme alle torri della storica città, non come queste a ricordo della sua gloria, ma a simbolo e distintivo della speculazione capeggiata dal partito di maggioranza.

È in corso oggi un'altra manovra, io credo con il suo consenso, signor Ministro, e sarei molto grato se lei potesse smentirmi,

per sanare l'illegalità della costruzione del « palazzaccio », per coprire di una veste legale la grossolana speculazione. Un assessore democristiano, il geometra Marchetti, è venuto a Roma per concordare una soluzione della faccenda e lo ha dichiarato nel corso di una seduta del Consiglio comunale. Non ha voluto precisare con chi ha parlato, ha affermato che ha conferito con degli uomini influenti. Nella risposta alla mia interrogazione di alcuni mesi or sono, lei ha negato che personalità siano venute a Roma per trattare la faccenda. Ora questo autorevole democristiano di Pavia dichiara pubblicamente che la soluzione, che si sta dando alla speculazione, è stata concordata qui a Roma.

Risulta comunque che al sindaco di Pavia è giunta una lettera dal suo Ministero, forse firmata da lei stesso, nella quale si darebbero alcuni consigli per la legalizzazione della speculazione. Vorrei ascoltare anche a questo proposito una sua smentita; ma vorrei anche prendere visione della lettera in questione e sapere con chi ha parlato e trattato l'assessore Marchetti.

Sulla base dei consigli romani in questi giorni è stata proposta al Consiglio comunale, e la maggioranza meccanicamente ha approvato, sia pure tra seri contrasti, una sanatoria sulla base di una proposta avanzata nientedimeno dalla grossa ditta speculatrice. È una proposta che viene giudicata largamente a Pavia tale da aggiungere all'illegalità la beffa. La società speculatrice donerebbe al Comune non so quanti metri quadrati di terreno attorno al « torrione » e il Comune si dovrebbe impegnare a mantenerli a verde, a farne aiuole e via di seguito. Si capisce che in tal modo l'immobile illegale acquisterebbe un nuovo valore commerciale. Nessun altro immobile potrebbe sorgere nel raggio di alcune decine di metri e la collettività pavese dovrebbe assumersi la spesa permanente della sistemazione e della manutenzione delle aiuole e del verde che circonda l'abusiva costruzione, simbolo della mafia dei potenti. Di fronte a questa scandalosa decisione il Prefetto di Pavia, che in tutta questa faccenda, durata due anni, non ha mai sentito il bisogno di intervenire,

si adeguerà senza dubbio alle direttive locali e romane del partito di maggioranza e nulla lascia intravedere, per ora, che il suo comportamento, signor Ministro, nella brutta faccenda, si discosterà da quello del Prefetto di Pavia.

Sarà un altro fatto che confermerà come nel regime clericale con un pugno di milioni si possono frodare le leggi dello Stato. Nessun nuovo piano regolatore, signor Ministro, potrà coprire la illegalità di questa grossa speculazione, e lei, signor Ministro, dovrebbe saperlo molto meglio di me. Se si fosse trattato della casa di un semplice lavoratore, avreste fatto intervenire tempestivamente la legge con tutta la sua forza, ma qui si tratta di potenti, se si fosse trattato di un Sindaco democratico, il Prefetto l'avrebbe destituito immediatamente e denunciato all'Autorità giudiziaria, ma qui si tratta di un Sindaco democristiano.

Queste sono le conclusioni alle quali si deve giungere se lei, signor Ministro, non accoglierà il mio ordine del giorno e se, pur accogliendolo, non agirà rapidamente con tutti i mezzi che le mettono a disposizione le leggi dello Stato.

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

C A R E L L I , *Segretario:*

« Il Senato,

rilevata l'importanza della strada Marsicanese, collegante Perugia con la città di Orvieto, di rilevante importanza turistica, e le due strade statali Tiberina 3-bis e 71-bis;

considerato che attraverso detta strada si svolge un intenso traffico di autoveature di turisti e di autocarri trasportanti legname da costruzione e da ardere, materiale edilizio, eccetera;

riconosciuto che sempre maggiore importanza tale strada acquisterà nel prossimo futuro con l'ultimazione e l'apertura al traffico del tronco Firenze-Roma dell'Autostrada del Sole,

invita il Governo a predisporre sollecitamente l'assunzione a carico dello Stato, essendo essa già compresa nel piano delle strade da classificare statali a norma della legge 12 febbraio 1956, n. 126, e a provvedere nel più breve tempo possibile ai più urgenti lavori, consistenti particolarmente nella sistemazione e asfaltatura del tratto Colonna di Prodo-San Venanzo (della lunghezza di circa 20 chilometri) il cui attuale stato è fonte di pericolo e causa di dirottamento del traffico con grave danno delle località attraversate dalla strada stessa e degli utenti costretti a servirsi, per evitare detto tratto, di strade molto più lunghe e difficoltose ».

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatori Angelilli, Azara e Monni.

C A R E L L I , *Segretario:*

« Il Senato,

considerato che per il 1° ottobre 1961 è previsto l'inizio del servizio di navi-traghetto tra la Sardegna e Civitavecchia;

che per l'adeguamento del porto di Civitavecchia alle esigenze di questo nuovo servizio sono state eseguite importanti opere;

constatato tuttavia che per mancata demolizione dello sporgente del Marzocco e del Molo Lazzaretto le evoluzioni e le manovre delle navi destinate al servizio si sono rivelate di estrema difficoltà e di considerevole pericolosità nonostante gli arrivi recentemente verificatisi in condizioni stagionali e di mare particolarmente favorevoli;

rilevando pertanto il pericolo di un aggravamento della situazione con l'avanzare della stagione ed in condizioni di mare mosso e di vento;

fa voti affinché il problema della valorizzazione del porto di Civitavecchia sia globalmente affrontato attraverso la piena rea-

lizzazione delle opere previste dal Piano regolatore portuale;

auspica uno sviluppo di attività economiche ed operative che con la efficienza del porto assicurino anche il completo assorbimento della manodopera,

e invita il Governo a voler disporre la sollecita demolizione dello sporgente del Marzocco e del Molo Lazzaretto, tanto pregiudizievole per la sicurezza e la speditezza delle manovre delle navi-traghetto ».

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

M O N N I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, se io illustro brevemente l'ordine del giorno del collega Angelilli, che si onora della firma del senatore Azara, presidente del Comitato parlamentare pro Civitavecchia, è per una buona ragione.

Nel « Messaggero » di ieri nella cronaca di Civitavecchia, con un articolo su cinque colonne, si lamenta che l'inizio del servizio della nave traghetto « Tirsus » da Civitavecchia per la Sardegna non solo non giovi al porto di Civitavecchia ma lo danneggi. Ora io vorrei che l'onorevole Ministro, che già ha avuto occasione di constatare qual'è la situazione di quel porto, smentisca una affermazione così grave.

Il servizio della nave traghetto non può danneggiare Civitavecchia e non deve danneggiarla. È vero che sono stati fatti dei lavori per far sì che il servizio stesso potesse effettuarsi, per far sì che le manovre di arrivo e partenza della nave traghetto possano avvenire senza pericolo e con sicurezza per i viaggiatori e per le merci, ma è anche vero che il Comitato pro Civitavecchia, presieduto dal senatore sardo onorevole Azara, ha sempre chiesto e continua a chiedere che il porto di Civitavecchia abbia quello sviluppo che è necessario non solo per la città e per la zona intorno alla città, ma anche per tutto il Lazio e penso anche per parte delle Marche e dell'Umbria, cioè per una parte dell'Italia centrale.

Si dice, in questo articolo pubblicato dal « Messaggero », che è indispensabile la demolizione dei due moli Marzocco e Lazzaretto che sono al centro del porto. Alla demolizione del molo Lazzaretto si oppone la Sovrintendenza dell'antichità e belle arti con una motivazione che secondo me è priva di fondamento. Quell'avanzo archeologico ha scarsa importanza; ormai anzi non ne ha alcuna; l'importante è fare in maniera che le navi possano approdare e partire con sicurezza.

Più di una volta è accaduto che la ristrettezza del porto abbia determinato, specialmente in periodo di mare grosso o di vento, dei gravissimi incidenti; io stesso mi sono trovato già due volte sulle navi in partenza per la Sardegna sbattute contro i moli dalla furia del vento, proprio perchè è troppo ristretto lo spazio in cui si muovono, il che porta inconvenienti e pericoli, ogni volta, per i viaggiatori e per i marinai che sono sulle navi.

Di conseguenza, si impongono due esigenze. Innanzitutto, si deve fare in maniera che i moli interni, che sono ormai disutili, vengano demoliti; secondariamente, si devono fare tutte le opere di protezione che sono indispensabili. Bisogna cioè continuare il lavoro che è stato iniziato.

So che sono state fatte notevoli spese per quel porto; l'onorevole Ministro si è reso conto della situazione. Ma esistono altre necessità. Il molo Cristoforo Colombo deve essere assolutamente prolungato se si vuole che durante libecciate e burrasche le navi possano manovrare con sicurezza; diversamente penso che il servizio della nave « Tirsus », cioè della nave-traghetto, anche se potrà felicemente cominciare, potrà tuttavia essere ostacolato dalla stagione brutta. Ma è assolutamente assurdo pensare che un servizio così importante debba essere svolto soltanto in periodo di bonaccia e non anche in periodo autunnale e invernale.

L'ordine del giorno che ho firmato insieme al collega Azara e al senatore Angelilli, che l'ha proposto — il senatore Angelilli è senatore della zona ed è giustamente preoccupato delle opere del porto — si preoc-

cupa anche dell'assorbimento della mano d'opera disoccupata.

Non abbiamo dubbi, onorevole Ministro, che, se si faranno tutte le opere che è necessario fare, che la mano d'opera disoccupata di Civitavecchia sarà assorbita; la disoccupazione in quella zona è oggi veramente grave e si fa affidamento anche sul completamento dei lavori nel porto. Spero che lei, onorevole Ministro, rendendosi conto sia delle necessità obiettive dei servizi marittimi, sia della necessità di assicurare il Comune e gli abitanti di Civitavecchia, dica che non è vero che tutto quello che interessa i servizi dalla Sardegna danneggia il porto di Civitavecchia, che anzi è vero il contrario e che le opere vengono attuate nell'interesse comune, nell'interesse reciproco, nell'interesse anche dei lavoratori di Civitavecchia. L'onorevole Ministro farà in modo che siano eseguite ed attuate rapidamente tutte le opere che sono indispensabili.

Del resto, non si tratta di grave spesa; occorre fare ancora qualche piccolo sforzo per completare i lavori che sono stati iniziati.

Chiedo, insieme con i colleghi, che questo sforzo sia compiuto.

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

C A R E L L I , *Segretario:*

« Il Senato,

in considerazione della fondamentale importanza ai fini dello sviluppo economico, particolarmente nel settore dell'industria e del turismo, di un'efficiente ed adeguata rete di comunicazione stradale;

rilevando le notevoli deficienze e l'insufficienza delle strade della regione laziale, e particolarmente dell'alto Lazio, strade percorse da un fortissimo traffico di tipo pesante e di lunga percorrenza proveniente dal Nord, che rende lente e difficili le comunicazioni dei centri laziali con Roma;

riconoscendo l'utilità della soluzione disposta per migliorare le comunicazioni tra Roma ed il porto di Civitavecchia con la

costruzione di un'autostrada, costruzione che si augura sollecita;

mentre sottolinea la necessità che per lo sviluppo del Lazio, e particolarmente delle sue zone depresse, sia elaborato un piano di comunicazioni stradali rapide e sicure che sottraggano i traffici regionali — e particolarmente il traffico quotidiano di linea destinato alle esigenze di quanti dall'entroterra si recano a lavorare a Roma — alla pesantezza ed alla vischiosità di un traffico di più lontana provenienza, facilitando e favorendo in tal modo gli scambi regionali ed omogeneizzando le economie del Lazio,

invita il Governo a provvedere al raccordo con Viterbo dell'autostrada Roma-Civitavecchia, al prolungamento di tale autostrada raccordata ad Orvieto e Terni, al raddoppio delle strade consolari Cassia e Flaminia, almeno per i primi 100 chilometri da Roma, onde assicurare comunicazioni più sollecite e transito più sicuro nelle zone dell'alto Lazio, così direttamente e strettamente legate a Roma ».

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

A N G E L I L L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, altre volte ho richiamato l'attenzione del Senato e del Governo sulla necessità di un adeguamento della rete stradale del Lazio; in particolare ho già altre volte sollecitato, come sollecito ora, al rappresentante del Governo, provvedimenti per l'alto Lazio.

La strada è premessa e condizione essenziale per gettare le basi dell'auspicato sviluppo economico di questa zona che, per essere sin qui stata esclusa da ogni vantaggio e privilegio di carattere legislativo, è ancora particolarmente depressa e si trova in una situazione di evidente squilibrio nei confronti di altre zone laziali che usufruiscono, all'incontro, delle provvidenze della Cassa per il Mezzogiorno e che risente altresì dello sviluppo industriale delle regioni settentrionali.

La forza centrifuga che allontana dall'alto Lazio energie lavorative attratte da vicine possibilità di impiego e che nello stesso tempo indirizza verso regioni e zone limitrofe iniziative produttive ed operative, ha trasformato l'alto Lazio in un centro di smistamento e di attraversamento di un traffico generalmente a lunga percorrenza e di tipo pesante che, mentre non reca alcun vantaggio alla zona, incide negativamente sulle comunicazioni locali interne e sulle comunicazioni dei Comuni viterbesi e dell'alto Lazio con Roma, la grande città che calamita forze di lavoro e attività economiche.

Recentemente è stata approvata l'autostrada Roma-Civitavecchia e si sta provvedendo anche all'ampliamento dell'Aurelia; a questo proposito, anzi, sollecito il completamento dei lavori, onde sia possibile tagliare al più presto il pericoloso nodo della consolare litoranea.

Onorevole Ministro, se si vuole cercare di migliorare le condizioni economiche dell'alto Lazio e se si vogliono favorire i traffici e migliorare le comunicazioni, è necessario un raccordo tra l'autostrada di Civitavecchia e Viterbo, Orvieto e Terni. È altresì indispensabile — e ne rinnovo la richiesta — che, come si è fatto per l'Aurelia, si provveda al raddoppio o all'ampliamento della Flaminia e della Cassia, almeno per i primi cento chilometri da Roma, essendo queste arterie assolutamente inadeguate ed insufficienti a sopportare il traffico che le percorre.

Due fattori incidono particolarmente sulle comunicazioni dirette attraverso queste strade tra il Viterbese e Roma: il traffico a lunga percorrenza, e cioè un traffico necessariamente lento e pesante, ed il traffico urbano e suburbano, congestionato e denso. Basti in proposito attraversare La Storta per rendersi conto delle difficoltà del transito.

Solo quindi provvedendo ad un ampliamento e ad un miglioramento della rete stradale tali che sia consentita la selezione automatica dei traffici diversi che sono incanalati sulla Cassia e la Flaminia, si potranno migliorare le comunicazioni tra Roma ed il suo retroterra e favorire lo spostamento delle popolazioni laziali che raggiun-

gono Roma quotidianamente per ragioni di lavoro. Una buona rete stradale può quindi migliorare le condizioni di depressione dell'alto Lazio. Mi rivolgo al ministro Zaccagnini, che ha tanto a cuore questa situazione, e al Senato, perchè vogliano tenere presenti queste esigenze. Il miglioramento della rete stradale potrà favorire non solo il turismo, ma anche le condizioni dell'agricoltura e lo sviluppo dell'industria che attualmente manca, e che potrebbe sorgere nell'alto Lazio.

Confido pertanto nella presa in considerazione di questo ordine del giorno da parte del Senato e del Governo.

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

C A R E L L I , Segretario:

« Il Senato,

preso atto con soddisfazione della stitizzazione della Rimini-San Sepolcro (Marechiese 258);

constatata la soppressione del servizio ferroviario a scartamento ridotto Rimini-Novafeltria;

considerando la strada suddetta, una volta adeguatamente sistemata, un ottimo strumento per la facilitazione del traffico commerciale e turistico fra la Toscana e Rimini e la Riviera, nonchè per la valorizzazione di tutta la vallata del Marecchia, attualmente fra le più depresse del centro-nord,

invita il Governo:

1) a far togliere al più presto i binari e le attrezzature ferroviarie inutili ancora giacenti lungo la detta statale 258 fino a Novafeltria;

2) a stanziare i fondi necessari perchè l'arteria in parola diventi rispondente alle esigenze del traffico moderno »;

« Il Senato,

constatato lo sviluppo raggiunto dalla città di Rimini e facilmente prevedendo quello del prossimo futuro;

considerata l'importanza che detta città ha assunto in Italia ed all'estero;

constatato che la disponibilità dei posti letto nella suddetta città di Rimini e zona limitrofa è circa di 2 per mille abitanti, ben lontana, quindi, dagli auspicabili cinque posti letto per malati acuti ogni mille cittadini;

constatato, infine, che durante la stagione turistico-balneare, da maggio a settembre, vivono in Rimini e zona limitrofa centinaia di migliaia di turisti italiani e stranieri, ed a conoscenza degli articoli pubblicati di recente su giornali inglesi rilevanti lo stato di grave insufficienza dell'attuale edificio ospitaliero di Rimini,

invita il Governo a concedere al più presto i benefici della legge 3 agosto 1949, n. 589, richiesti dalla amministrazione degli Istituti ospitalieri e di ricovero di Rimini, affinché questa città e la sua zona circostante abbiano un ospedale rispondente alle esigenze della popolazione stabile (250 mila abitanti) ed a quella turistica italiana e straniera ».

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

* **Z A N N I N I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i due ordini del giorno che ho l'onore di presentare credo siano stati formulati in maniera chiara (mi auguro almeno che le mie intenzioni abbiano trovato adeguata formulazione nel loro testo). Mi preme tuttavia assicurare che i motivi esposti in tali ordini del giorno corrispondono realmente alla situazione obiettiva in cui versano la città e la zona di Rimini.

Credo di essere l'unico parlamentare italiano che abbia richiesto la soppressione di un tronco ferroviario. L'ho ottenuta e ringrazio vivissimamente i Ministri competenti. Però faccio notare che, soppresso il servizio ferroviario, la strada Rimini-S. Sepolcro (Marecchiese) n. 258, oggi divenuta statale — e anche di questo ringrazio l'onorevole Ministro a nome della popolazione interessata — è ancora ingombrata dai binari del-

la soppressa linea. Nel primo ordine del giorno chiedo pertanto che i Ministeri competenti al più presto provvedano allo smantellamento di quelle attrezzature, oggi inutili, sperando che, una volta che i binari saranno stati smantellati, il Ministero dei lavori pubblici vorrà ricoprire opportunamente, lungo tutto il percorso della strada, l'area lasciata libera dai binari, in tal modo adeguando la strada n. 258 alle moderne esigenze del traffico, e valorizzando il traffico commerciale e turistico fra la Toscana, Rimini e la sua riviera, insieme alla vallata del Montefeltro e del Marecchia, oggi fra le più depresse del centro-nord d'Italia.

Poche parole anche sul secondo ordine del giorno. Gli onorevoli colleghi ricorderanno che, all'inizio della stagione turistica, il *Daily Express* pubblicò alcuni articoli di una signora che era venuta sulle coste di Rimini e che, secondo un suo primitivo giudizio, non avrebbe ricevuto l'assistenza necessaria nell'ospedale della città nella quale ho il piacere e l'onore di vivere. Ne nacque una polemica molto accesa anche perchè si paventava il danno che avrebbe potuto colpire tutta la zona, sul piano dell'afflusso turistico. Debbo annunciare che oggi quella signora ha fatto macchina indietro, riconoscendo che l'assistenza sanitaria ricevuta nell'ospedale di Rimini non poteva essere migliore, dando atto giustamente alla tecnica, alla scienza ed allo spirito di sacrificio di quei medici e ammettendo che l'amministrazione dell'ospedale non era stata assolutamente esosa e che neppure il « tassista » che ve l'aveva accompagnata aveva chiesto niente in più di quello che un lavoratore normale è solito chiedere per il lavoro che presta.

Tuttavia, ciò che non ha potuto ritrattare nè smentire è stata la situazione dei locali dell'ospedale la quale è tale che, come io richiedo nel mio secondo ordine del giorno, pone l'urgente necessità o di una ricostruzione *ex novo* o di un adeguamento delle attrezzature, anche per un'esigenza di decoro nazionale.

A Rimini e in tutta la costa adriatica, durante l'estate vengono decine di migliaia di stranieri e davvero è poco simpatico far ve

dere che noi curiamo gli ammalati in locali che non sono rispondenti alle esigenze dell'igiene e della scienza medica.

Per questo io ho presentato gli ordini del giorno e vorrei pregare gli onorevoli colleghi di associarsi a me nell'invitare il Governo, e in maniera particolare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, ad accettare questi ordini del giorno nella migliore maniera possibile. Ringrazio tutti di vero cuore anche a nome delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare in quest'Aula. (*Approvazioni dal centro*).

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

C A R E L L I, *Segretario*:

« Il Senato,

vista da pubblicazioni di stampa la notizia che per l'Autostrada del sole, nel tratto Firenze-Roma, contrariamente alle notizie ufficiali in precedenza rese note, sarebbe stata decisa la variante aretina di San Zio,

invita il Ministro dei lavori pubblici a rendere pubblicamente noti i motivi che hanno indotto al riesame della questione ed alla nuova decisione,

ed impegna il Governo a realizzare in ogni caso tutti gli opportuni raccordi con l'autostrada stessa affinché anche le zone che hanno interesse, e credevano di avere assicurato il legittimo diritto al passaggio dell'autostrada in questione nel loro perimetro, possano almeno avere facilitate le comunicazioni con la nuova arteria autostradale ».

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

B U S O N I . Onorevole Ministro, nella seduta del 13 luglio dello scorso anno, durante la discussione dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, in un mio intervento ad illustrazione di due ordini del giorno che avevo presentato, sollecitavo una decisione per la scelta definitiva

del tracciato dell'Autostrada del Sole nel tratto Firenze-Roma.

Affermavo allora di comprendere i motivi del ritardo nella scelta del tracciato, perchè una scelta del genere ha sempre dei riflessi economici e sociali di grande importanza, talvolta addirittura vitali, per città, province ed intere regioni, e dichiaravo di comprendere come il problema della scelta tra il tracciato cosiddetto « delle valli » e quello umbro-sabino fosse arduo e come avesse potuto dar luogo a dubbi e perplessità. Tuttavia, poichè tanto tempo era trascorso, reclamavo che una decisione fosse presa al più presto, ed oggi a maggior ragione ritengo che sarebbe stato opportuno averla presa prima, perchè sarebbero state evitate tante agitazioni e successivamente tante delusioni e tante proteste che hanno dato luogo ad un malcontento assai diffuso in molte zone.

Richiedo anche, allora, che nel decidere la scelta tra l'uno o l'altro dei due tracciati si tenesse conto pure delle proposte di varianti che erano state presentate, e che quindi l'esame degli organi tecnici si estendesse al confronto non soltanto tra i due tracciati in discussione ma anche a quello delle varianti di Monte S. Savino - S. Pancrazio e Setona - Monte S. Savino ed inoltre a quello di San Zio che più che una variante — ricordavo allora — era il ritorno alla concordanza del percorso indicato prima del progetto S.I.S.I. proprio dai piani A.N.A.S., Aldisio e Romita che portavano entrambi Arezzo quale vertice del tracciato autostradale come il più logico, il più opportuno ed il più conveniente ad ogni effetto.

Potevo allora affermare, e posso ripetere oggi, che nel fare quelle richieste io mi sentivo, pur essendo rappresentante del collegio di Arezzo, al di sopra degli interessi particolari perchè Arezzo, sia che si fosse scelto il tracciato delle valli, sia che si fosse scelto il tracciato umbro-sabino, si trovava in una situazione per la quale non aveva preferenze nè per l'uno nè per l'altro, non avendo l'uno o l'altro per Arezzo una importanza decisiva.

In ogni modo io affermavo che, al di sopra di tutto, dovevano esserci gli interessi

generali; soltanto insistevo per un esame accurato della variante di San Zio che era richiesta dagli aretini. Il ministro Togni, accettando il mio ordine del giorno in merito, dichiarava però allora che l'esame delle varianti sarebbe avvenuto dopo che fosse stato scelto il tracciato principale. E poichè questa scelta ritardava ancora, io, il 13 dicembre del 1960, presentavo una interrogazione al Ministro dei lavori pubblici per chiedere che finalmente questa decisione fosse presa e ricordavo ancora l'impegno preso dal Ministro per disporre l'esame comparativo anche della variante aretina che sarebbe stata ugualmente valida sia che si fosse scelto il tracciato delle valli, sia che si fosse scelto il tracciato umbro-sabino.

Dopo che già nel periodo delle ferie parlamentari di fine d'anno la stampa aveva dato notizia della definitiva scelta del tracciato delle valli, ricevevo nel febbraio scorso una risposta dal Ministero a firma del Sottosegretario senatore Spasari, con la quale, mentre mi si confermava che era stato scelto il tracciato, mi si diceva anche che erano stati esaminati nello stesso tempo i progetti di variante. Si affermava che quest'esame era avvenuto tenendo conto di tutti gli aspetti tecnici, economici, funzionali e sociali del problema e dei suoi riflessi diretti ed indiretti nei riguardi delle zone intermedie. A seguito di che, affermando che era stato prescelto il tracciato originario presentato dalla Società concessionaria, si diceva che le varianti erano state tutte escluse compresa quella aretina. Gli aretini si erano rassegnati. La cosa sembrava fosse ormai così stabilita e definita. C'era il malcontento degli umbri, c'era la soddisfazione di certe zone dell'Aretino particolarmente di quelle di Bucine, Monte S. Savino, Badia Agnano. Senonchè è avvenuto improvvisamente che nello scorso mese di luglio nella stampa toscana è apparso un comunicato della Camera di commercio industria ed agricoltura di Siena annunciante un compromesso, che sarebbe stato concordato tra le Camere di commercio di Arezzo e Siena per il tracciato dell'autostrada Milano-Napoli nel tratto interessante il territorio della provincia di Arezzo e consistente, questo compromes-

so, nella rinuncia da parte degli organi responsabili senesi al tracciato originale in favore della variante detta di San Zio, a condizione che la provincia di Arezzo rinunciassse a favore di quella di Siena a tutti gli stanziamenti statali per il miglioramento ed il potenziamento della viabilità dell'Aretino. Questa notizia è stata diramata, ripeto, dalla stampa con la pubblicazione del comunicato della Camera di commercio di Siena senza che da parte degli organi ministeriali in via ufficiale nessuna notizia sia stata data al Paese. E poichè « La Nazione » di Firenze ha continuato a pubblicare una serie di articoli con cui si illustrava l'opportunità dell'accettazione della variante di San Zio con grande soddisfazione degli aretini, è avvenuto che le popolazioni di Monte S. Savino, Bucine eccetera, le quali ritenevano, a giusta ragione dopo le comunicazioni ufficiali avvenute, che l'autostrada dovesse percorrere il loro territorio, si sono poste in agitazione, per cui noi riceviamo una gran quantità di proteste da parte dei Comuni e delle popolazioni di quelle zone che, allo stato dei fatti, ritengono di essere state considerate merce di scambio con lesione dei loro interessi economici e umani.

Io ritengo che a questo punto sia opportuno che una precisazione sia fornita da lei, onorevole Ministro, e che sia il suo Ministero a dire i motivi che avrebbero indotto al riesame della questione e della nuova decisione; perchè se anche come rappresentante del Collegio senatoriale di Arezzo posso essere soddisfatto con gli aretini di questa decisione, tuttavia ritengo che una soddisfazione debba essere pur data a coloro che credevano di avere ormai il legittimo diritto a considerare che l'autostrada percorresse le loro zone, mentre vedono che improvvisamente quello che ritenevano un loro diritto acquisito viene ad essere annullato. In ogni caso, se la notizia — non so in quali termini ed in quale forma rispondente a verità — fosse esatta, io credo che anche per quelle che sono le conseguenze che nell'opinione pubblica si sono verificate e si verificano, per quella che è l'agitazione che nelle zone interessate attualmente esiste ci debba essere almeno da parte del Governo un impe-

gno a che queste zone che hanno l'interesse e credevano di avere assicurato il legittimo diritto al passaggio dell'autostrada nel loro perimetro, possano avere facilitate le comunicazioni con la nuova arteria autostradale, in modo da essere messe in condizioni di poter usufruire il più possibile dei benefici dell'autostrada, di quei benefici che speravano di poter avere assicurati secondo il tracciato che essi credevano dovesse essere eseguito.

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

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

considerato che la statale 114, unica arteria che congiunge Messina a Catania, è assolutamente insufficiente all'intenso traffico che quotidianamente su di essa si svolge;

che essa nel tratto Messina-Taormina attraversa i popolatissimi centri di Scaletta, Alì, Nizza, Roccalumera, Furchi Siculo, S. Teresa di Riva, S. Alessio e Giardini per una lunghezza di circa 25 chilometri su 50;

che buona parte degli abitanti di detti paesi vive nei terranei ai margini della strada, priva, in lunghi tratti, di banchine;

che al chilometro 19 vi è una strozzatura che rende impossibile l'incrocio di automezzi pesanti, specie se con rimorchio, per cui giornalmente si verificano prolungate interruzioni di traffico;

che le statistiche danno un indice pauroso di gravi e talvolta mortali incidenti stradali ivi verificatisi,

invita il Governo a costruire sollecitamente nuovi tronchi stradali al fine di evitare l'attraversamento dei centri abitati e ad eliminare, con assoluta urgenza, la strozzatura al chilometro 19 sul ponte che attraversa l'abitato di Scaletta Zanclea ».

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

B A R B A R O . Ritengo di aver già sufficientemente illustrato il mio pensiero su tale questione.

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

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

considerato che l'efficacia dell'azione dell'Amministrazione dei lavori pubblici sarà certamente compromessa se non potrà disporre dei quadri tecnici nel numero e nella qualità necessaria;

considerato che l'attuale lamentata e crescente carenza di personale tecnico deriva dal miglior trattamento che gli elementi qualificati agevolmente trovano nelle organizzazioni industriali private e pubbliche;

raccomanda al Governo di considerare la possibilità di estendere al personale tecnico dei lavori pubblici il sistema di trattamento economico in uso per l'Avvocatura dello Stato »;

« Il Senato,

considerato che le provvidenze dello Stato per l'edilizia, tanto più risulteranno operanti e raggiungeranno le località ed i cittadini lontani e meno organizzati quanto meglio saranno coordinate nei fini e negli strumenti;

considerato anche che l'efficacia di tali provvidenze è condizionata dalle leggi in materia di urbanistica e di aree;

prende atto con compiacimento delle iniziative del Governo per il coordinamento delle provvidenze statali in materia di edilizia ed auspica la rapida emanazione di nuove norme in materia di aree fabbricabili e di urbanistica, efficaci per proteggere, oltre che l'arte ed il paesaggio, anche le qualità fisiche e morali della persona umana »;

« Il Senato,

considerato che con la legge 14 novembre 1929, n. 2107, fu sancito l'obbligo per lo Stato di provvedere alla sistemazione ed alla manutenzione delle strade ex-militari desti-

nate dai Comuni interessati alla viabilità ordinaria stante l'impossibilità per detti enti locali, per lo più poveri e costantemente deficitari, di provvedervi con i propri mezzi insufficienti;

considerato che gran parte di tali strade fra l'altro serve di allacciamento di frazioni ed abitati fra loro e col centro urbano sicchè appare evidente sia il gravissimo disagio cui le popolazioni interessate ormai da lungo tempo sono sottoposte, sia il rilevante danno alle già depresse economie locali,

invita il Governo a promuovere uno stanziamento integrativo sulla legge 12 febbraio 1958, n. 126, in modo da poter disporre la provincializzazione di quelle tra le strade ex-militari che possiedano i necessari requisiti previsti dalla citata legge;

a studiare e promuovere un provvedimento legislativo per il finanziamento integrativo delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 15 luglio 1954, n. 543, e 29 luglio 1957, n. 635, per l'esecuzione di opere stradali nelle zone a cui esse leggi si riferiscono;

a studiare, infine, e promuovere un apposito provvedimento legislativo che disponga il definitivo assetto di tutte le strade ex-militari che nelle regioni ove esistono costituiscono un patrimonio di grande importanza per le popolazioni locali ma che l'incuria va distruggendo, proprio nel momento in cui il Governo nulla trascura per sollecitare lo sviluppo economico generale del Paese ed in particolare quello delle zone depresse ».

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

S P A G N O L L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nella mia illustrazione sarò brevissimo, poichè i tre ordini del giorno sono già di per sé sufficientemente chiari e peraltro riguardano problemi che sono già stati esposti anche da altri colleghi non soltanto in questa occasione.

Il primo di tali ordini del giorno concerne l'adeguamento del Ministero dei lavori pub-

blici, quale strumento operativo, ai piani da eseguire, alle sue incombenze programmatiche sul piano tecnico. Il medesimo argomento, comunque, è stato già brillantemente sottolineato dal collega Oliva. Su di esso, pertanto, non mi trattengo ulteriormente.

Il secondo ordine del giorno riguarda il coordinamento delle provvidenze in materia edilizia sul piano strumentale e finalistico. Tali provvidenze potranno avere una reale efficacia se non si dimenticherà che insieme alla costruzione delle mura occorre prendere anche cura dell'elemento umano a cui le realizzazioni sono destinate. A questo fine, l'opera dello Stato, in questo campo veramente benemerita, potrà risultare enormemente facilitata attraverso un adeguato affiancamento alle attività edilizie di attività di servizio sociale. Ritengo, altresì, di ancora più incisiva importanza l'esigenza di abbreviare i tempi di attuazione della legge sulle aree fabbricabili e urbanistica. Tale legge non ha soltanto riguardo ad aspetti materiali, quale la costruzione delle mura, ma ha anche riguardo alla edificazione, mi sia consentito il termine, delle anime, alla costituzione di consapevoli consorzi umani organicamente inseriti nel contesto sociale. So che a questi argomenti già rivolge la sua particolare attenzione l'onorevole Ministro. Ma i fini che il Ministro stesso si propone con la sua intelligente ed operosa fatica ben meritano il conforto e l'aiuto del Senato.

Il terzo ordine del giorno riguarda un problema che è particolarmente sentito dai parlamentari delle zone dell'arco alpino. In queste zone esistono strade ex militari che hanno assunto, col tempo, particolare importanza in rapporto alle esigenze molteplici della vita odierna. È, pertanto, un vero peccato che questo patrimonio vada in rovina. Tali strade potrebbero essere riconsiderate alla luce delle funzioni cui oggi possono rispondere. Ve ne sono, infatti, è vero, alcune rispondenti esclusivamente a scopi bellici e che oggi non servono più, almeno speriamo. Ve ne sono altre, però, ancora oggi di particolare interesse in quanto potrebbero diventare strumenti di valorizzazione di zone turisticamente importanti. Ve ne sono altre, infine, che assolvono funzioni strumentali

socio-economiche in quanto costituiscono oggi l'unico allacciamento di nuclei abitati e frazioni al capoluogo. È per questi due ultimi gruppi di strade che mi sono permesso di invitare il Governo a studiare i provvedimenti idonei a conservare, potenziare — con opportuni tempestivi interventi — ed a valorizzare le opere esistenti per il bene della Nazione, e soprattutto, per il bene delle popolazioni delle zone interessate.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Pajetta, il secondo dei quali reca anche la firma del senatore Grampa.

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

fa voti perchè il Ministero dei lavori pubblici d'accordo col Ministero dei trasporti, abbia o ad aggiornare o a predisporre *ex novo*, entro il più breve tempo possibile, un progetto tecnico finanziario per la costruzione e l'esecuzione della linea navigabile Locarno-Milano-Cremona-Mantova-Venezia »;

« Il Senato,

tenuto conto dell'importanza nazionale oggi assunta dalla provincia di Varese nel campo industriale;

tenuto conto altresì dell'importanza internazionale raggiunta dalla provincia stessa per essere divenuta sede del Centro atomico europeo e della Scuola europea;

fa voti perchè il Ministero dei lavori pubblici:

1) abbia a provvedere perchè l'I.R.I., che l'ha avuta in concessione, abbia immediatamente a realizzare il raddoppio della "Autostrada dei Laghi", ora divenuta pericolosissima per lo stragrande numero di macchine che ogni giorno la percorrono;

2) abbia ad assumere in carico, quali strade statali sulle sette deliberate, almeno la cosiddetta strada del "Verbano Orientale", e quella del "Valico di Porto Ceresio", con adeguato stanziamento per le opere di miglioramento;

3) abbia a definire le caratteristiche della strada statale detta della "Valganna", stanziando i fondi necessari per il completamento dei lavori già iniziati ».

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

P A J E T T A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il primo ordine del giorno riguarda un argomento sul quale sia io che diversi altri oratori ci siamo intrattenuti in occasione della trattazione dei bilanci 1959-60, e 1960-61. Fu bellissimo fra l'altro l'intervento dal parlamentare che attualmente presiede la nostra Assemblea. Anche oggi ne hanno parlato i senatori Merlin e Gombi.

Si tratta del vecchio problema della navigazione interna. La relazione dell'onorevole Buizza accenna al paragrafo 86 al detto problema, per rilevare che il testo unico in argomento risale all'11 luglio 1913, n. 959, che dopo di allora si sono susseguiti i progetti del 1922, del 1941, del 1945; che sinora però non si è posta che la prima pietra del porto di Cremona e non si sono costruite che le conche di Valle Lepri, di Volta Grimana e di Isola Serafini, per concludere poi che gli stanziamenti segnati nel bilancio, di 955 milioni per spese ordinarie e 945 milioni per spese straordinarie, sono insufficienti anche per la sola manutenzione delle opere esistenti.

Come senatore di una zona direttamente interessata, quale la provincia di Varese, il cui confine occidentale corre lungo il Ticino ed il lago Maggiore, ma altresì come membro del Comitato di presidenza dell'Unione per la navigazione interna dell'Alta Italia, sento il dovere di porre al signor Ministro dei lavori pubblici, nonchè al Ministro dei trasporti — perchè anche in occasione della trattazione di quel bilancio sono intervenuto in argomento — il seguente dilemma: o si ritiene che la costruzione del canale navigabile Locarno-Venezia rappresenta una concezione sorpassata e quindi un'opera inutile, ed allora non se ne parli più e si elimini dal bilancio anche quei 1900 milioni di

spesa ordinaria e straordinaria a cui accenna la relazione; o si ritiene che rappresenti, come noi crediamo, un'opera importantissima per la nostra industria e per i nostri rapporti commerciali con la Svizzera, ed allora il Ministero predisponga un definitivo piano tecnico-finanziario, lo sottoponga all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, stabilisca un periodo di tempo entro cui il piano stesso debba venire attuato e dia inizio ai lavori entro il più breve termine possibile, anche per mettere i privati e gli enti che riterranno di fruire della linea navigabile nelle condizioni di poter predisporre tempestivamente i loro progetti.

Poichè io appartengo a quella schiera di persone che ritengono che la realizzazione della linea di navigazione interna Locarno-Venezia debba essere perseguita, propongo all'approvazione del Senato l'ordine del giorno di cui è stata data lettura.

So benissimo che un progetto di questo genere non può essere attuato nè in uno nè in due anni. Io chiedo soltanto la formazione di un piano tecnico-finanziario, che ci consenta di iniziare al più presto i lavori e di poter dire che quest'opera grandiosa sarà terminata entro il tal periodo di tempo.

Sarei felicissimo se l'onorevole Zaccagnini, apprezzato Ministro, anche per molte altre benemeritenze, legasse il suo nome alla realizzazione di una grande opera di importanza nazionale ed internazionale qual è la costruzione del canale navigabile Locarno-Venezia, già del resto iniziata sotto gli auspici del Presidente della Repubblica, che, or non è molto, ha presenziato alla posa della prima pietra del porto di Cremona.

Abbiamo in Italia un canale Cavour; saremmo assai lieti se ci fosse anche un canale navigabile Zaccagnini!

Il secondo ordine del giorno riguarda un problema riflettente soltanto interessi della mia provincia.

È nota, nel campo nazionale, l'importanza della provincia di Varese, divenuta oggi, naturalmente in senso relativo, la provincia più industriale d'Italia; ma è nota altresì la sua importanza nel campo internazionale, essendo la provincia stessa recentemente di-

ventata la sede del Centro Atomico Europeo e della Scuola Europea.

Una siffatta situazione, che comporta un fortissimo incremento di visitatori ed operatori italiani e stranieri, richiede però, oltre che una speciale attrezzatura in tutti campi (delle abitazioni, del turismo, degli enti ricettivi, eccetera), una congrua sistemazione dei valichi per la Svizzera e delle strade percorse ormai da un impressionante numero di macchine italiane e straniere.

Il signor Ministro dei lavori pubblici, in occasione di una recente sua visita a Varese, ha già avuto occasione di constatare personalmente la verità di quanto affermo.

La Provincia ha già fatto molto con i propri mezzi, ma le attività del bilancio sono assai limitate — ne parlo per esperienza personale perchè prima di essere senatore sono stato Presidente della provincia di Varese — i bisogni di una provincia in continuo sviluppo sono moltissimi e l'Amministrazione provinciale non può far di più.

Occorre pertanto che, nell'interesse non solo della Provincia, ma di tutto il Paese, lo Stato abbia ad integrare con i suoi mezzi quanto hanno già fatto e fanno le Amministrazioni locali.

Propongo quindi all'approvazione di questa alta Assemblea il mio ordine del giorno. So benissimo che lei, onorevole Ministro, opera con la maggiore buona volontà; non chiedo però l'impossibile: chiedo soltanto che si faccia tutto il possibile per la realizzazione dei nostri voti, che rispondono al benessere di tutta la popolazione.

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

C A R E L L I , Segretario:

« Il Senato,

vista la legge 30 dicembre 1960, n. 1676, contenente norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli;

considerato che in virtù dell'articolo 2 della legge predetta il Comitato istituito con l'articolo 1 avrebbe dovuto presentare lo schema di regolamento di esecuzione della legge in parola entro il termine di sei mesi

dall'entrata in vigore della legge stessa, e cioè entro il 2 agosto 1961;

considerato altresì che nel bilancio in discussione non figura alcuna somma destinata ai fini posti dalla legge suddetta, pur esistendo nel bilancio del Tesoro lo stanziamento delle somme destinate al servizio dei mutui previsti dall'articolo 5 della legge;

considerato infine che non si hanno notizie circa la costituzione del Comitato di cui sopra,

invita il Governo a provvedere perchè il Senato sia posto in grado di conoscere lo stato di attuazione della legge suddetta, sia in relazione alla emanazione del regolamento di esecuzione sia in relazione agli adempimenti giuridici e finanziari predisposti per l'attuazione medesima ».

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

M A S C I A L E . Signor Presidente, per la verità non ero iscritto a parlare su questo bilancio perchè già sapevo in partenza che le richieste, le raccomandazioni, le sollecitazioni sarebbero rimaste tali. Intervengo tuttavia con un ordine del giorno per confermare questa mia tesi. Il Parlamento prepara ed approva le leggi e le stesse non vengono applicate, nonostante che al termine di ogni legge si dica che la legge munita del sigillo di Stato viene inserita nella raccolta ufficiale e che è fatto obbligo a chiunque di applicarla, di osservarla e di farla osservare.

L'anno scorso, 30 dicembre 1960, dopo un iter molto difficile, il Senato della Repubblica approvò la legge Zanibelli che prevedeva uno stanziamento, e ringraziamo l'onorevole Zaccagnini che modificò lo stanziamento, per la costruzione di case. Concludendo quel dibattito, il ministro Zaccagnini ringraziava i senatori perchè gli avevano dato la possibilità di annunciare anche all'altro ramo del Parlamento che la legge era fatta e che il problema tanto angoscioso delle abitazioni per i braccianti agricoli era quasi varato. Vi era un'unica difficoltà, la questione del finanziamento.

Ebbene, superata anche questa difficoltà si disse: « Sarà autorizzato il Ministro del tesoro a contrarre dei mutui con il Consorzio di credito delle opere pubbliche ».

Sfogliando il bilancio del Ministero dei lavori pubblici noi pensavamo che, per essere stata la legge pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 13 gennaio 1961, la stessa non avrebbe potuto essere operante se non con una nota di variazione, in quanto i bilanci erano stati presentati in data 31 gennaio 1961.

Senonchè, per non cadere in errore e per essere precisi, abbiamo voluto controllare il bilancio del Ministero del tesoro che, a pagina 229, porta testualmente, all'articolo 432: « Quota interessi compresa nella rata di ammortamento dei mutui contratti dallo Stato col Consorzio di credito per le opere pubbliche, per l'esecuzione di programmi di costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli (articolo 13 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676) ».

E all'articolo 558: « Quota di capitale compresa nella rata di ammortamento dei mutui contratti dallo Stato con il Consorzio di credito per le opere pubbliche per l'esecuzione dei programmi di costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli (articolo 13, legge 30 dicembre 1960, n. 1676): lire 550 milioni ».

Ebbene, noi si pensava che — e devo dire all'onorevole collega interruttore che il 30 dicembre, in polemica proprio con me, rimproverava che noi volevamo ritardare la bontà della legge, che ci son documenti ufficiali — per essere stato sollecito il Ministro del tesoro a contrarre delle obbligazioni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche — somme che si prendevano per essere destinate ad un uso che la legge numero 1676 prevede, la costruzione di case per i braccianti — si pensava, dicevo, che anche sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, che porta la stessa data del bilancio del Ministero del tesoro, apparisse per lo meno il primo stanziamento di 20 miliardi, come è detto nella legge.

Infatti, all'articolo 5 della legge n. 1676 si dice: « Per l'esecuzione dei programmi di costruzione di cui alla presente legge, il

Ministro del tesoro è autorizzato a contrarre, in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1970-71, con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, mutui fino alla concorrenza di un ricavo netto annuo di lire 20 miliardi, da ammortizzarsi in un periodo non superiore a 20 anni ».

La prima operazione è stata fatta; si parla di mutui, di prima rata, di ammortamenti. È la seconda operazione quella che manca, cioè l'esecuzione delle opere.

Affermo ciò anche per conoscere — perchè lo stabilisce la legge — quello che ogni anno il Ministro dei lavori pubblici, sentito il parere, il consiglio del Comitato, attua.

All'articolo 2 della citata legge si parla di quel Comitato di attuazione il quale, in virtù della stessa legge, doveva essere costituito entro i sei mesi dall'entrata in vigore, vale a dire entro il 2 agosto 1961. Ma del Comitato nessuna notizia, oppure noi ne ignoriamo l'esistenza, nè è stato redatto il famoso regolamento per il quale il Ministro dei lavori pubblici assegnava, a seconda delle circostanze, delle esigenze, delle sollecitazioni delle varie Provincie e dei vari Enti, le somme previste in bilancio.

Nè si potrà dire stasera che è una operazione affidata soltanto al Ministro del tesoro perchè intorno al bilancio del Tesoro ruotano tutti gli altri bilanci. Ora, il Ministero del tesoro, contraendo il mutuo col Consorzio di credito per le opere pubbliche, ha agito sulla base della citata legge, e con una destinazione ben precisa, dalla quale queste somme non possono essere distolte.

Nè si potrà dire, in sede di replica, che non c'è stato tempo perchè la legge è subentrata successivamente alla presentazione del bilancio, perchè sul bilancio del Ministero del tesoro questa voce esiste già; neppure si può parlare di variazione di bilancio, perchè non si deve aspettare la chiusura dell'anno finanziario dello Stato, dato che il Ministro del tesoro è stato già autorizzato a contrarre questo mutuo.

Noi dunque vogliamo sapere se si ha intenzione di rispettare la legge; vogliamo sapere dove è andato a finire il primo finanziamento, se ci sono i programmi, se è stato redatto il regolamento, se la Commissione

prevista dalla legge è stata insediata nel termine dei 6 mesi...

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Guardi che la Commissione è stata nominata e che la stampa ne ha parlato diffusamente; che il regolamento è stato approvato da me; e che infine si sta lavorando secondo gli impegni assunti. Stia tranquillo. Questi 20 miliardi verranno destinati agli scopi di legge.

MASCIALE. Signor Ministro, non posso essere soddisfatto di questa sua precisazione, perchè ella avrebbe dovuto sentire il dovere di informare il Senato su questo punto. Le ricordo infatti che lei ha assunto l'impegno — come ha fatto anche per il piano delle autostrade — di riferire anno per anno, al Parlamento, cioè al Senato e alla Camera, su questi adempimenti. Quindi avrebbe dovuto metterci in condizioni di conoscere cosa è successo di questo primo stanziamento di 20 miliardi.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo primo stanziamento è relativo al periodo dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962. Abbia pazienza! Non ho alcuna difficoltà a riferire, ma lo farò a tempo debito.

MASCIALE. Perchè nel bilancio del suo Ministero non compare questa somma, che è stata già messa a disposizione del Ministro del tesoro e per la quale noi paghiamo un costo, per i servizi, gli interessi, eccetera? Si vuol conoscere se questa legge n. 1676 viene applicata, e se viene rispettata secondo i termini della Costituzione.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente ordine del giorno, già svolto nel corso della discussione generale.

« Il Senato,

a conoscenza che il centro abitato del comune di Papozze dove si trovano Municipio, scuole, locali pubblici, negozi e botteghe artigiane, sorge in golena del Po e si trova

pertanto senza difesa esposto a tutte le minacce di piena del fiume;

considerato che con decreto ministeriale del 14 gennaio 1956 ne è stato deciso il trasferimento in zona protetta a riparo dell'argine maestro e che in base al piano di trasferimento nella nuova area il Genio civile di Rovigo, fin dal 1958, ha eseguito un primo stralcio di lavori e cioè sistemazione e livellamento del terreno, costruzione di strade asfaltate e fognature;

rilevato che dal 1959 i lavori sono stati sospesi per mancanza di finanziamenti con grave danno per i lavori già eseguiti e non meno gravi disagi e preoccupazioni per le popolazioni,

impegna il Governo a disporre, nel più breve tempo possibile, i finanziamenti necessari per l'esecuzione delle opere pubbliche indispensabili per completare il trasferimento in zona sicura del centro urbano del comune di Papozze.

GAIANI ».

Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Rinvio il seguito della discussione alla seduta di venerdì prossimo.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza:

GALLOTTI BALBONI LUISA,
Segretaria:

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, del turismo e dello spettacolo, degli affari esteri e dell'interno, per sapere se siano al corrente delle odiose misure di discriminazione e di persecuzione razziale instaurate in Roma dai dirigenti americani di una società cinematografica che ha avuto l'autorizzazione di girare a Cinecittà il film « Cleopatra », i quali hanno ordinato autobus separati per attori bianchi e negri nel centro stesso della Capitale della nostra Repubblica, in violazione della Carta costituzionale italiana e delle leggi che regolano

le norme della convivenza civile e del lavoro nel nostro Paese, e hanno licenziato in tronco un attore negro che aveva accompagnato sulla sua automobile all'ospedale una collega di lavoro americana, e quali misure intendano prendere sia contro i responsabili stranieri di tali inammissibili e incivili forme di perversione razzista che contro le autorità italiane che si siano eventualmente macchiate di connivenza nei loro confronti (481).

DONINI, MAMMUCARI

Ai Ministri dell'industria e del commercio e del tesoro, per denunciare il disagio e il danno che provoca agli artigiani la sospensione di ogni attività dell'Artigiancassa, e per sapere quando e in quale misura intendono disporre il finanziamento per garantire la ripresa e la continuità delle operazioni che, ancora una volta, e a pochi mesi di distanza dall'ultima sospensione, non possono più avere corso essendo esauriti i fondi di dotazione per il contributo agli interessi e per il risconto (482).

GELMINI

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza:

GALLOTTI BALBONI LUISA,
Segretaria:

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere i motivi che lo hanno indotto a non concedere l'autonomia alla Sezione staccata a Rossano Calabro dell'Istituto tecnico agrario di Cosenza, sebbene vi sia stato il parere favorevole del Provveditore agli studi di Cosenza e pare anche quello del Consiglio superiore della pubblica istruzione, e nonostante che a più riprese il Sottosegretario di Stato Elkan abbia dato all'interrogante formale assicurazione orale che il provvedimento in questione sarebbe stato adottato prima dell'inizio dell'anno scolastico 1961-62.

Risulta ora da una lettera indirizzata in data 18 settembre 1961 dal Provveditore di Cosenza al presidente dell'Amministrazione

provinciale di Cosenza e al Sindaco del comune di Rossano che il Ministero della pubblica istruzione ha comunicato che qualora gli Enti locali interessati non provvedano ai gabinetti scientifici, laboratori e aziende agricole di cui la sezione staccata a Rossano è priva, non sarà possibile consentire il funzionamento di classi successive alla seconda. E poichè tale provvedimento avrebbe, senza dubbio, una sfavorevole ripercussione anche sulla frequenza delle prime due classi, si valuta anche l'opportunità di disporre la soppressione delle prime due classi a decorrere dal 1° ottobre 1962.

Senza volere attenuare la responsabilità degli Enti locali interessati, non si può non sottolineare che il provvedimento di concessione dell'autonomia avrebbe potuto far superare le difficoltà invocate.

D'altra parte appare del tutto contraddittorio che nel momento in cui il Governo ha presentato al Senato un disegno di legge che prevede l'istituzione dell'Università in Calabria con facoltà di agraria a Cosenza, proprio in questa provincia si prospettino provvedimenti tendenti a liquidare anzichè sviluppare e potenziare gli istituti agrari (1240).

DE SIMONE

Al Ministro dell'interno, per sapere per quali ragioni sono state negate l'entrata e la permanenza in Italia al generale Umberto Delgado e al capitano Enrico Galvao, valorosi oppositori del fascismo portoghese, dando prova, con odiose e liberticide misure poliziesche, di servilismo al regime clericofascista del dittatore Salazar (1241).

PASTORE, DONINI

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Ai Ministri dell'industria e del commercio e di grazia e giustizia, per sapere se, per le deliberazioni che le Commissioni provinciali dell'Albo delle imprese artigiane sono chiamate ad assumere, la maggioranza ri-

chiesta nelle votazioni sia quella relativa, come sembra all'interrogante e come conferma una prassi finora mai smentita, o quella assoluta, come sostiene, senza alcuna argomentazione giuridicamente valida, una parte della Commissione provinciale di Bologna, intenzionata a condurre in porto una operazione di aperta discriminazione (2593).

GELMINI

Al Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere i provvedimenti che intende adottare per ristabilire la composizione legale della Commissione provinciale dell'Albo degli artigiani di Bologna e rendere legittime le sue decisioni, che tali non possono essere considerate, avendo il Prefetto, in aperta violazione della norma di legge, nominato fra i designati delle organizzazioni sindacali dei lavoratori (C.I.S.L., U.I.L., C.I.S.N.A.L.) due dipendenti da aziende industriali e un terzo che risulta funzionario di una organizzazione sindacale (2594).

GELMINI

Al Ministro della difesa, per conoscere:

1) se risponde a verità che, per rifare il manto all'unica pista oggi esistente, il campo di aviazione di Bari rimarrà chiuso al traffico per qualche mese;

2) se è esatto che la Direzione della Compagnia Alitalia, che attua il servizio della linea Roma-Brindisi, avendo inutilmente chiesto alle Autorità militari di usufruire, durante questo periodo, dell'aeroporto di Gioia del Colle per effettuare lo scalo intermedio non più effettuabile a Bari, dovrà rassegnarsi a far scendere i passeggeri diretti a Bari a Grottaglie o addirittura a Brindisi;

3) se può ritenersi accettabile il criterio per il quale, aeroporti italiani posti sul territorio italiano, solo perchè riservati per ipotetiche e non attuali necessità alle forze armate della Nato, debbano ritenersi definitivamente sottratti ad ogni uso civile anche se imposto da evidenti ragioni di necessità e limitato nel tempo;

4) se questi gravi inconvenienti che, sia pure temporaneamente, priveranno i cittadini di un grande centro, dell'unico volo che quotidianamente li univa alla Capitale, non debbano ritenersi sufficienti a sollecitare la soluzione dell'annoso problema di un adeguato campo di aviazione per una città che aspira da decenni a vincere gli svantaggi enormi che le derivano dalla eccentricità della sua posizione e del suo isolamento (2595).

PAPALIA, MASCIALE

Ordine del giorno

per la seduta di giovedì 28 settembre 1961

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica, domani giovedì 28 settembre, alle ore 16,30 con il seguente ordine del giorno:

I. 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*).

II. 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 1665-bis e ter) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,40).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari