

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 458<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 29 SETTEMBRE 1961

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE:

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

|                  |              |
|------------------|--------------|
| ANGELILLI        | Pag. 21323   |
| BARBARO          | 21331, 21332 |
| * BONAFINI       | 21320, 21321 |
| BRUNO            | 21327        |
| BUIZZA, relatore | 21299        |
| BUSONI           | 21330, 21331 |
| CARELLI          | 21323        |
| CONTI            | 21321        |
| CORBELLINI       | 21325        |
| D'ALBORA         | 21322        |
| DI GRAZIA        | 21322        |
| GAIANI           | 21333        |

|  |            |
|--|------------|
| GUIDONI                                  | Pag. 21323 |
| JANNUZZI                                 | 21329      |
| INDELLI                                  | 21323      |
| MASCIALE                                 | 21325      |
| MENGHI                                   | 21319      |
| OLIVA                                    | 21324      |
| OTTOLENGHI                               | 21324      |
| PAJETTA                                  | 21333      |
| PIOLA                                    | 21323      |
| VERGANI                                  | 21327      |
| ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici | 21308      |
|  | e passim   |
| ZACCARI                                  | 21322      |
| ZANNINI                                  | 21329      |

##### INTERROGAZIONI:

|          |       |
|----------|-------|
| Annunzio | 21337 |
|----------|-------|

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.



## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 26 settembre.

**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 s'intende approvato.

**Seguito della discussione e approvazione 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 » (nn. 1665 e 1665-bis e ter) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**B U I Z Z A ,** *relatore.* Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io debbo innanzitutto ringraziare gli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione ed hanno avuto parole di simpatia per la relazione che ho redatto. Una relazione molto schematica, dura, un compendio di cifre: il senatore Solari l'ha definita una relazione estiva, e ammetto anch'io che si tratta di una relazione che potremmo definire « in bikini »; siamo in armonia col tempo e con la stagione!

Io potrei certamente far presto a liquidare la situazione poichè tutti gli interventi dei

collegi, e sono stati 19 senza contare, poi, gli ordini del giorno, hanno avuto lo scopo di domandare fondi allo Stato per opere da costruire, hanno avuto come meta la dichiarazione che tutte le impostazioni di bilancio sono insufficienti alle necessità. Ora, poichè questo in fondo è anche il succo della mia breve relazione, io potrei non aggiungere altro e dire soltanto che ringrazio gli onorevoli colleghi che sono intervenuti e che si sono dimostrati concordi con me.

Vi sono però alcuni interventi che hanno avuto un carattere leggermente diverso, o perchè non sono state lette bene le cifre che io ho scritto, o perchè tali interventi sono andati oltre quelli che sono gli oggetti e gli argomenti che io ho trattato.

Hanno dichiarato che gli stanziamenti di bilancio sono insufficienti i senatori Menghi, Gaiani, Gombi e Samek Lodovici; vedremo poi in quali campi queste deficienze si verificano.

E innanzitutto mi permetta l'onorevole Presidente di ringraziare, nella mia qualità di Presidente di uno dei 92 ordini provinciali degli ingegneri della Repubblica italiana, i senatori Conti, Solari, Barbaro, Genco, Oliva e Spagnolli per aver letto la disamina che ho fatto della situazione del personale al Ministero dei lavori pubblici, e per essere intervenuti per insistere sulla necessità di migliorare la posizione del personale tecnico, che ora è quello che affluisce di meno all'Amministrazione dei lavori pubblici. Per l'A.N.A.S. la carenza di personale non comporta una situazione difficile come per l'Amministrazione centrale, perchè per l'A.N.A.S., se ricordate, abbiamo fatto due o tre leggi nelle quali si autorizza l'A.N.A.S. a trattenerne una certa percentuale sugli impegni per poter far fronte alle spese occorrenti per le progettazioni, per la direzione dei lavori, per le liquidazioni e per le collaudazioni.

E vengo al piano autostradale: su questo punto vi è stato un intervento massiccio da parte dei colleghi. I senatori Bardellini e Pesenti hanno riproposto il tema del necessario coordinamento della viabilità ordinaria con tutti gli altri sistemi di trasporto. Nella mia relazione, ho cercato di dimostrare come, con i provvedimenti adottati o in corso di esecuzione, possiamo ritenere di essere ancora in una fase preparatoria e come non sia possibile, trattandosi delle linee fondamentali di quella che sarà la futura rete di strade ordinarie (che sarà compiuta tra dieci anni), decidere oggi. Resta il tempo di coordinare, in questi dieci anni, tutti i sistemi di trasporto che, tra l'altro, debbono raggiungere anche un coordinamento con le vie oltre confine.

Sempre con riferimento al piano autostradale, ai senatori Conti e Ottolenghi, che sollecitano l'autostrada Torino-Piacenza, e al senatore Solari che ha chiesto la costruzione, a spese dello Stato, dell'autostrada Udine-Tarvisio, faccio rilevare che codeste strade possono essere collocate nei 1.200 chilometri che la legge 24 luglio 1961, n. 729, prevede da concedersi a pedaggio, a meno che il senatore Solari non ottenga un provvedimento legislativo che accolga la sua proposta. Ritengo però che la soluzione che ho indicato possa essere molto più rapida per raggiungere lo scopo.

La richiesta del senatore Pajetta per l'autostrada dei laghi è già programmata dalla stessa legge n. 729: tale autostrada è compresa tra quelle in concessione alle società dell'I.R.I. Naturalmente bisogna dar tempo al tempo, perchè la mole di lavoro autorizzata con la legge n. 729 è tale che richiede effettivamente i dieci anni previsti da essa per l'assunzione degli impegni.

Al senatore Guidoni, che sollecita l'autostrada della Cisa, ricordo che essa è già programmata nella legge del 1955. Ma deve essere sorta una difficoltà nel senso che si è trovato che si debbono spendere quattro miliardi in più del previsto, almeno, se sono bene informato. Nella legge n. 729 potranno trovar posto i raccordi raccomandati dai senatori Busoni e Angelilli.

Per le richieste dei senatori Conti e Ottolenghi circa la statale n. 45, posso dichiararmi d'accordo. L'attuazione di tali richieste rientra però nei provvedimenti già adottati o in corso di adozione da parte dell'A.N.A.S.

Dalla richiesta dei senatori Conti e Ottolenghi non va disgiunta la richiesta del senatore Oliva (col quale pure concordo) che sollecita la statizzazione di strade provinciali, per la quale statizzazione non è stabilito un limite di tempo. Per tutta la viabilità minore, mi rimetto alla relazione.

Il senatore Guidoni ha insistito su una strada incominciata e finanziata con la legge sulle aree depresse ed ha anche sollevato un'altra questione, lamentando che il Provveditorato alle opere pubbliche della sua regione risieda a Firenze, mentre il direttore del compartimento dell'A.N.A.S. sta a Genova. Ci sarebbero quindi delle difficoltà di carattere dislocatorio. Però mi pare che il senatore Guidoni non debba preoccuparsi, perchè sulla legge delle aree depresse, per esempio, nella distribuzione degli stanziamenti agli uffici tecnici decentrati, il Provveditorato delle opere pubbliche di Firenze ha avuto, sulla legge del 1950, 2.849.000.000 e, sulla legge 29 luglio 1957, n. 635 e successive integrazioni, 2.200.000.000, cioè complessivamente più di 5 miliardi e mezzo. Quindi non so se gli convenga passare a Genova, che ha solamente 1.800.000.000 complessivi. Vegga la mia relazione al paragrafo 17.

Le osservazioni che sono state fatte forse dipendono un poco dalla stringatezza affrettata della mia relazione. Ecco perchè mi voglio soffermare su alcuni interventi per spiegare quello che non ho detto o quello che può essere stato interpretato non esattamente.

Il senatore Vaccaro, per esempio, si è lamentato del funzionamento ed ha espresso il dubbio se non sia il caso di esaminare la possibilità di sopprimere i Provveditorati alle opere pubbliche. Senatore Vaccaro, discriminando cifre del bilancio e raggruppandole per settori io ho cercato di dimostrare che il Ministero dei lavori pubblici è uno dei Ministeri più decentrati: e lei mi vorrebbe sopprimere gli uffici decen-

trati? Badi, mi fa diventare maligno. Forse lei ha detto questo perchè il Provveditorato della Calabria è a Catanzaro invece che a Cosenza? (*ilarità*).

V A C C A R O . Questi uffici creano degli intralci al Genio civile.

B U I Z Z A , *relatore*. Pensi che con la legge 28 luglio 1961, n. 705, sono stati assegnati all'Amministrazione centrale 8 miliardi e 278.000.000 e agli uffici tecnico-amministrativi decentrati 16.722.000.000: di questi 16 miliardi e 722 milioni al Provveditorato di Catanzaro sono andati 14 miliardi e 400 milioni

Senatore Vaccaro, i suoi dubbi se li deve togliere. Lasci stare i Provveditorati e li aiuti a funzionare!

V A C C A R O . È l'organizzazione burocratica; su quella mi deve dire qualcosa. Non mi riguarda il resto.

B U I Z Z A , *relatore*. Sono perfettamente d'accordo con quanto hanno fatto osservare, sui problemi della circolazione e del traffico, i senatori Genco, D'Albora e Mamucari, i quali hanno posto l'accento sulla necessità di un miglioramento della viabilità soprattutto urbana e del potenziamento della polizia della strada. Personalmente la disciplina dei problemi della circolazione la vorrei inserita nella più generale disciplina dell'urbanistica se non addirittura nei regolamenti igienico-edilizi. Una volta, dalle facciate delle case sporgevano solo i balconi, adesso si costruiscono intere facciate aggettanti dal primo piano in su; che sporgono complessivamente anche due metri sopra l'area della strada, la cui larghezza è presa alla base del casamento per calcolare l'altezza di questo. Possiamo immaginarci quali siano gli effetti di questi sistemi, dal lato igienico.

La larghezza delle strade agli effetti della circolazione sono poi gravemente ridotte dagli autoveicoli in sosta, essendosi perduta l'abitudine di ricoverarli in rimesse interne. Nella mia città, nei tempi andati (come del resto penso in tutte le città) nessuna carroz-

za sostava nelle vie pubbliche, ciascuna abitazione avendo la propria rimessa per le carrozze e la scuderia per i cavalli. Per il ricovero di veicoli e quadrupedi di passaggio c'erano case con cortili e portici e scuderie (da noi si chiamavano « stalli »). Le uniche carrozze in sosta sulle strade erano quelle di servizio pubblico. Oggi nelle case nuove è più facile non trovare — che trovare — autorimesse, e le strade possono essere costruite larghe quanto si vuole, anche 25 metri, e più, con più corsie, ma il traffico risulta ugualmente impedito e reso malsicuro dalla lunga teoria delle autovetture posteggianti sui lati delle corsie.

Certo che sulla circolazione ci sarebbe molto da dire. Ugualmente sui problemi dell'urbanistica. E molto si è sentito dire infatti in quel congresso dell'urbanistica che si è tenuto nel dicembre 1960 a Roma. Però è necessario tener presente che tutte le proposte in materia debbono avere come riferimento la legge del 1942, testo normativo che deve essere rivisto ed aggiornato, è vero, ma che non può essere dimenticato; diversamente avverrà sempre quello che è avvenuto nel predetto congresso. Vi sono state esposte delle tesi, che se venissi a sostenerle io, qui in Senato, sarei accusato di violare la Costituzione, di non sapere nemmeno che in Italia vi è una Costituzione da rispettare. In quel congresso infatti sembrava di non essere, non dirò a Roma, ma neppure in Italia, per le cose che si sono dette. L'unico oratore (o almeno uno dei pochi fra i tanti) che ha parlato con la testa sulle spalle è stato il medico onorevole Zaccagnini, Ministro dei lavori pubblici — l'unico — fra tanti ingegneri ed architetti.

Circa il problema delle nuove costruzioni ferroviarie, bisogna, onorevole Ministro, tenere presente la richiesta del collega Genco relativa alla Bari-Matera-Metaponto. Un disegno di legge è stato presentato da tempo, e ci si è anche dichiarati favorevoli a quella linea sin dall'epoca di un famoso convegno tenutosi a Matera, nel 1951, se non erro, nel quale fu riconosciuta la necessità che questo unico capoluogo di provincia non ser-

vito da strada ferrata collegata alla rete, avesse finalmente la sua ferrovia.

Per la Bari-Metaponto, per iniziativa del senatore Schiavone, c'è un disegno di legge che però... attende. Per la Paola-Cosenza, invece, sono già stanziati i fondi. Quindi il senatore Vaccaro, che giustamente la richiede con insistenza, deve lasciare tempo al tempo, perchè bisogna fare i progetti, bisogna approvarli, eccetera.

Il senatore Venudo ha ricordato la direttissima Udine-Portogruaro. È già costruita. Manca il ponte sul Tagliamento. Si tratta di spendere pochi milioni per mettere in esercizio una linea già eseguita. Che cosa si deve fare? Si deve mantenere la linea, si debbono lasciare deperire le opere già fatte? Si dovrà spendere allora per mantenere in efficienza opere che non producono niente, perchè essendo incomplete, non si possono usare? Sono quindi d'accordo con il senatore Venudo nell'insistere perchè siano sollecitamente completati i lavori necessari a mettere la linea in esercizio.

In Commissione i senatori Florena e Barbaro mi hanno voluto accusare di aver scritto nella mia relazione che voglio la soppressione delle ferrovie. Non è vero. Io ho scritto nella mia relazione che il problema attuale delle ferrovie è quello di sistemare subito i vecchi percorsi, specie delle linee principali, che hanno ancora, ad esempio, armamento fisso e curve adatte alla velocità massima di 40 chilometri orari, velocità che raggiungevano i treni cento anni fa e sulle quali oggi si fanno correre i treni a 130 chilometri orari.

I senatori Conti, Barbaro e Genco, come ho fatto anch'io nella mia relazione, hanno sollecitato una revisione, un aggiornamento delle leggi sui lavori pubblici, nonchè la formazione di testi unici per i vari settori. Ma questa necessità è sentita soprattutto per quanto riguarda l'approvazione dei progetti. Infatti il Genio civile è competente ad approvare progetti che non superino l'importo di 30 milioni, i Provveditorati progetti che non superino i 300 milioni, mentre al di sopra di questo limite la competenza è del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Allora, come ha lamentato il senatore Otto-

lenghi, l'iter dell'istruttoria diventa addirittura interminabile.

Alcuni colleghi si sono lamentati perchè, per esempio, ad un progetto di edificio scolastico dell'importo di 25 milioni, il Genio civile ha imposto delle modificazioni nell'ubicazione dei gabinetti nel fabbricato. Ma poi il Genio civile ha inviato il progetto al Provveditorato alle opere pubbliche; il quale a sua volta ha invitato l'autore del progetto stesso a dare giustificazione delle modifiche apportate, in quanto il progetto andava bene come era stato fatto originariamente!

Su questo argomento, siccome sono stato più volte interessato da colleghi professionisti, io presentai un'interrogazione nel gennaio del 1961, alla quale il Ministro — collega Ottolenghi mi ascolti — ha risposto nei seguenti termini: « Gli Uffici del Genio civile e i Provveditorati alle opere pubbliche, per i progetti la cui approvazione non rientra nella loro competenza, sono tenuti a trasmettere i progetti stessi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, accompagnandoli con una relazione intesa essenzialmente a confermare o meno la congruità dei prezzi, l'idoneità dell'area prescelta ed ogni altra notizia rilevabile sul posto, in modo che i progetti possano venire esaminati senza che occorra una ulteriore istruttoria locale ». Ecco allora che il decentramento ridiventa un accentramento, poichè è soltanto il Consiglio superiore dei lavori pubblici che deve occuparsi di tutto.

Ma poi la risposta continua: « Si conviene nel criterio che gli uffici, nello svolgimento dei cennati compiti, non possono esigere l'introduzione di modifiche arbitrarie o non giustificate. Tutt'al più, qualora risulti qualche evidente difformità del progetto dalle vigenti norme di legge o di regolamento, possono soltanto mettere sull'avviso gli interessati perchè, ove questi lo ritengano, vi introducano le necessarie correzioni. Ciò evidentemente rappresenta una lodevole attività degli uffici, la quale contribuisce a snellire la procedura istruttoria. Non si ravvisa pertanto l'opportunità di modificare tale procedura ».

Questa risposta è proprio da Sibilla umana, anche se è firmata da un siciliano. Io

quindi non so che cosa dire, collega Ottolenghi, poichè con questa risposta si distrugge la competenza, stabilita in maniera graduale, dei vari uffici decentrati del Genio civile e dei Provveditorati alle opere pubbliche.

I senatori Conti, D'Albora e Genco hanno insistito perchè si addivenga ad una riforma della legislazione sui lavori pubblici. Nella mia relazione ho detto che era necessaria una revisione o un aggiornamento del Regolamento sulla direzione, progettazione e collaudo dei lavori pubblici poichè esso risale al 1895.

Però gli onorevoli colleghi che ho citato hanno chiesto la riunione in testi unici delle leggi vigenti e la revisione della legge fondamentale del 1865.

Ricordo che per le opere idrauliche abbiamo avuto un primo stralcio, dalla legge del 1865, delle disposizioni sulle derivazioni di acque pubbliche e sulle bonifiche, con la legge del 1904 e successive modificazioni, per arrivare poi al testo unico del 1933.

Abbiamo avuto un altro stralcio con la legge sulla rete delle vie d'acqua e successive modificazioni, riunite in seguito nel testo unico 11 luglio 1913, n. 959, sulla navigazione fluviale.

**G E N C O .** Sono passati 48 anni! È possibile che le leggi debbano essere immutabili?

**B U I Z Z A , relatore.** La legge sulle derivazioni d'acqua per creazione di energia idroelettrica ha avuto uno sviluppo notevole fin dall'origine, tanto che gli impianti furono eseguiti con una graduatoria che partì con l'esecuzione dei meno costosi per arrivare a quelli più costosi. L'esecuzione di questi ultimi si è sempre prorogata anche perchè col passare del tempo, si riconobbe la necessità di aggiornare i già fatti per sfruttarne meglio le possibilità. Ad ogni modo, questo aggiornamento era sempre più conveniente che eseguire quegli impianti difficili.

La richiesta di energia è sempre andata crescendo e, per esaurire le fonti anche le più costose, si venne nella determinazione di concedere contributi dello Stato per favorire le eventuali iniziative. Si tratta di

una legge della prima legislatura, che venne incontro ai piani idroelettrici della Sicilia e del Meridione.

Mi sembra quindi che siano eccessive, su questo punto, le dichiarazioni fatte dal senatore Pesenti e dal senatore Gombi. Ormai in Italia siamo giunti ad un punto tale che sono rimasti da sfruttare soltanto gli impianti che non si sono mai presentati come economici. Per utilizzare tutte le disponibilità idroelettriche che abbiamo si sono dovuti fare impianti che, se si fossero lasciati alla sola iniziativa privata, non sarebbero stati fatti. Sono stati eseguiti solo con il contributo dello Stato.

Ho detto che la legge del 1865, oltre ad aver scisso in due parti il titolo sulle opere idrauliche, ha iniziato anche la legislazione sulla navigazione interna, conclusasi con il testo unico del 1913. Io ho fatto nella mia relazione un brevissimo riassunto del fiorire delle iniziative di navigazione interna dopo il 1911, dopo cioè l'emanazione della prima legge, che classificava i canali di prima, seconda, terza e quarta categoria, che stabiliva contributi dello Stato, in misura differente per ogni categoria, eccetera. La Camera di commercio di Milano, il comune di Milano e la Camera di commercio di Venezia, pionieri in materia, domandarono la concessione per la costruzione della Locarno-Venezia, per natanti da 600 tonnellate, in luogo dei previsti da 300, perchè questi si ritenevano economicamente inadeguati. Sorsero così polemiche sulla navigabilità del Po, ma vi furono anche iniziative positive come le aziende portuali di Ferrara e di Parma, la sistemazione della via navigabile della laguna veneta e della litoranea del Veneto; e si potrebbe fare un lungo elenco a questo proposito.

Venne poi il decreto del 1922, che ordinò la sospensione di tutte le concessioni e di tutti i finanziamenti delle opere di navigazione interna, permettendo solo di completare quelle opere i cui lavori erano già in corso. Si poterono così completare, per esempio, le Conche di Brondolo, che uniscono il Canal Bianco col Canale di Valle e di Governolo tra Mincio e Po. Ma la Locarno-Venezia, pur essendosi aperti da foce Adda

verso l'interno circa 7 chilometri di canale, si arenò definitivamente.

Comunque, gli enti interessati continuano a studiare e a progettare nuove soluzioni; studi e progetti che portarono alla legge dell'agosto 1941, la quale riconosceva il Consorzio per la costruzione del canale Milano-Cremona-Po. Pensate che quel canale in un primo tempo fu progettato come laterale all'Adda col percorso Milano-Lodi-foce Adda-Po e fu, ripeto, costruito per 7-8 chilometri dalla foce d'Adda fino a Maleo. Nel 1945 per ovviare alla disoccupazione, il sindaco di Maleo domandò e ottenne di colmare ciò che era stato fatto per dare lavoro ai disoccupati. Scusate se mi fermo su questi dettagli, ma mi pare siano interessanti per le conclusioni cui voglio arrivare.

Ora, noi ci troviamo di fronte a nuovi programmi. Sappiamo che nel 1957 il Congresso internazionale di navigazione per vie interne, tenutosi a Londra, ha stabilito che il minimo tonnellaggio dei natanti per una conveniente navigazione fluviale deve essere di 1.350 tonnellate. Ora, la Conca di Valle Lepri è stata costruita per 1.350 tonnellate; ma il canale da Valle Lepri a Porto Garibaldi e per natanti da 600 tonnellate, e il canale da Valle Lepri a Ferrara è pure per natanti da 600 tonnellate. Nulla è stato fatto sinora per sistemare i due tronchi di canale in modo che permettano il passaggio dei natanti da 1.350. Ci sono progetti per l'adeguamento dei due tronchi di canale alla conca e alla biconca di Ferrara. Ma i progetti dormono e aspettano i finanziamenti.

G O M B I . Ed allora a chi le dice queste cose?

B U I Z Z A , *relatore*. Se lei, signor Presidente, mi permette, vorrei riferire un ricordo personale. Io mi sono trovato ad essere studente del Politecnico negli anni in cui si andava pubblicando la relazione Romanin-Jacur sulla navigazione interna in Italia, e uno dei temi di costruzioni idrauliche che mi fu assegnato è stato un tema di navigazione interna. Da allora ho sempre seguito con una certa simpatia, sia pure un po' alla lontana, i problemi della navigazione

interna. Ma tutte le volte che sento parlare di navigazione interna mi sovveno di un romanzo di un mio concittadino, che non deve essere proprio stato l'ultimo dei romanzieri e dei commediografi italiani dal momento dato che, secondo quanto ho letto sui giornali, si sta approntando la rappresentazione di una sua commedia nientemeno che a « La Scala » in commemorazione dell'Italia '61. Egli scrisse dunque un romanzo, che apparve verso la fine del secolo scorso, nel quale il protagonista è un certo signor avvocato Cantasirena. Ha delle avventure poco chiare di carattere familiare, delle avventure poco chiare come avvocato; è giornalista e proprietario di giornale, e finalmente sfocia in una campagna elettorale politica nella quale si porta come candidato e imposta il suo programma sulla Locarno-Venezia; se ben ricordo il romanzo risale al 1895 o giù di lì. (*Illarità*). Quell'autore è Gerolamo Rovetta, mio concittadino, e il romanzo, che impernia l'ultima azione, l'azione, diremo così, epica, del suo protagonista sulla Locarno-Venezia, ha per titolo « La baraonda ». (*Illarità*). Ebbene, ormai tutte le volte che sento parlare di navigazione interna, mi viene in mente quel titolo.

G O M B I . Come parole chiare sulla navigazione, la maggioranza ha qualcosa di molto serio da dire; mi dichiaro davvero soddisfatto!

B U I Z Z A , *relatore*. Chiedo scusa di questa interferenza, ma non ho potuto farne a meno perchè ho scritto nella relazione che sui programmi di navigazione interna è venuto il momento di prendere una decisione. Bisogna, onorevole Ministro, definire un programma, perchè la « baraonda » cessi.

G O M B I . Bisogna dirlo chiaro.

B U I Z Z A , *relatore*. Ma più chiaro di così non saprei essere, senatore Gombi. D'altronde a me sembra di aver scritto chiaro anche nella mia relazione.

Ho detto che, con la legge sulle opere idrauliche, non si è pensato alle alluvioni. Però le alluvioni ci sono, ed io vorrei che mi



si permettesse qualche parola in argomento anche perchè sono stato tirato sulla questione dal senatore Merlin.

Delle alluvioni si sono occupati il senatore Bardellini, il senatore Pesenti, il senatore Gaiani per il Polesine — il quale ultimo ha prospettato delle sistemazioni del Po dal mare fino a Borgoforte — il senatore Gombi, che ha raccomandato la sistemazione degli argini del Po; il senatore Merlin, che prospetta la necessità di completare il sistema Adige-Garda, anche se questo progetto è un po' intempestivo (io avrei detto che intempestivo fu l'uso della galleria) ed il senatore Samek Lodovici, che si è occupato dello scolmatore delle piene dei fiumi a nord di Milano.

Io vorrei fare brevemente un po' di storia. La 7ª Commissione dal 1949 al 1953 ha avuto occasione di occuparsi e di proporre l'approvazione di nove leggi di varia entità di impegno per riparare i danni delle alluvioni, leggi che assommano a 103 miliardi e mezzo. L'ultima determinazione di quel gruppo è la legge del 21 gennaio 1953, n. 68, per 17 miliardi. Allora si è detto: vediamo un po' di fare il punto e, autorizzando quei 17 miliardi, si è chiesto un piano orientativo, che è stato fatto e reso noto.

Voglio ricordare che la 7ª Commissione (vedi relazione n. 2254-A - prima legislatura) allora ha detto: « Non dubita che sarà provveduto all'assegnazione adeguata anche per l'esercizio 1953-54 e successivi. Essa però fa voti:

che sia provveduto a rimettere in piena efficienza il servizio idrografico del Ministero dei lavori pubblici perchè sia in grado di continuare i rilevamenti e le osservazioni idrometriche e idrologiche di tutti i bacini idrografici italiani, e la loro rielaborazione per fornire gli elementi alla progettazione delle opere di difesa del suolo e a riorganizzare il servizio sotto la visuale di un ufficio apposito per ogni bacino maggiore o per più bacini minori, con poteri indipendenti comunque dai limiti di provincia o di regione;

che sia sollecitata una revisione ed un coordinamento delle leggi sulle opere idrauliche così da aggiornarle o collegarle con le montane e forestali, di irrigazione e di bonifica;

che sulla falsariga dei consorzi di bonifica dell'Adda e dell'Oglio ne sia organizzato uno anche per il Mincio in vista della notevole importanza che va assumendo la regolazione del lago di Garda;

che sia provveduto alla sistemazione idraulica del Delta Padano, sotto il punto di vista di garantire un migliore scarico in mare del Po e dell'Adige, con particolare cura di evitare possibili interrimenti della laguna veneta ».

Queste sono state le condizioni poste dalla 7ª Commissione fin dal 27 novembre 1952, quando fu autorizzata la spesa dei 17 miliardi. È venuto il piano orientativo e, in seguito a quello, è venuta la legge per i fiumi e per i torrenti d'Italia, la legge 9 agosto 1954, n. 638.

Anche nella discussione di questa legge la 7ª Commissione ha ripetuto le stesse cose. Onorevoli colleghi, mi rivolgo specialmente ai più giovani che non erano qui nella prima legislatura per mostrare quanto è stato fatto dalla 7ª Commissione. In quella legge era previsto lo scolmatore per l'Adige, con la sistemazione delle sue arginature e con la sistemazione del Mincio, del Tartaro e del Canal Bianco, per una spesa di 32 miliardi di lire. Il senatore Merlin allora ottenne che i 12 miliardi previsti inizialmente dal disegno di legge n. 505 — seconda legislatura — fossero portati a 32 miliardi.

Si prevede inoltre: la sistemazione dei corsi d'acqua dell'alta pianura lombarda intorno a Milano, tra l'Adda e il Ticino, per una spesa di 2 miliardi; la sistemazione degli argini del Po e dei suoi affluenti e la sistemazione del Delta Padano per 40 miliardi; il completamento e la sistemazione del Reno e del Cavo Napoleonico, per 3 miliardi e mezzo (contro il quale ho parlato allora, perchè si mandava il Reno nel Po, mentre invece bisognava mandarlo al mare); erano previsti gli scolmatori dell'Arno e arginature lungo il corso del fiume e dei suoi affluenti per 9 miliardi, la sistemazione del Simeto nel suo corso di pianura, per 4 miliardi; la sistemazione del Volturno, del Calore e del Sabato, per 2 miliardi; la sistemazione del Garigliano per mezzo miliardo; la sistemazione dei corsi

d'acqua della Calabria per 12 miliardi; la sistemazione del Tevere e degli affluenti e la regolazione dell'alveo di magra nel tronco urbano per 3 miliardi e mezzo; la sistemazione del Temo per un miliardo e mezzo; e 10 miliardi per interventi di carattere straordinario.

In totale era prevista una spesa di 120 miliardi da spendersi in dieci esercizi.

Ebbene, l'anno scorso il lago di Garda è stato per due o tre mesi colmo, quasi all'altezza massima verificatasi nei secoli, per lo meno della quale si abbia documentazione, ed io dicevo ai sindaci dei Comuni rivieraschi, che si lamentavano: perchè non avete mai fatto un regolamento edilizio con il quale si proibisse di fabbricare a non meno di 50 centimetri sopra la quota massima raggiunta dal Garda? Avete lasciato fabbricare case al livello dell'acqua in periodo di secca, ed ora queste case sono invase dall'acqua nei periodi di piena. E non è sola colpa dei sindaci ma anche delle superiori autorità tutorie.

Il sistema Adige-Garda è un sistema abbastanza complesso. Proprio l'anno scorso si doveva inaugurare la famosa galleria Mori-Torbole; ma, inaugurarla, non voleva dire niente: era il metterla in esercizio che significava qualcosa, perchè la galleria Mori-Torbole è fatta per decapitare le piene dell'Adige e per smaltire nel Garda 500 metri cubi al secondo, non già per facilitare l'allagamento delle sponde di questo.

Ora se volete togliervi una soddisfazione andate a cercare il resoconto della seduta del 30 luglio del 1954 quando si discusse il disegno di legge per la sistemazione dei fiumi e dei torrenti e troverete che ci sono anche lì degli interventi che non si capisce come siano stati pensati o suggeriti. Comunque io devo dire che, secondo una pubblicazione dell'Ufficio idrografico del Ministero dei lavori pubblici, l'afflusso massimo di acque nel lago di Garda è valutato in 700 metri cubi al secondo; in casi eccezionali si può pensare che l'afflusso arrivi anche a 1.000 metri cubi al secondo. Però se nei periodi di piena vengono aggiunti altri 500 metri cubi al secondo che vengono dal di fuori del suo bacino imbrifero, l'afflusso sale evidente-

mente ai 1.200 metri cubi, con gli effetti che si possono immaginare...

G O M B I. Evidentemente bisogna sistemare tutta la zona dei laghi anche in deflusso delle acque. (*Commenti dalla sinistra*).

B U I Z Z A, *relatore*. In un'altra pubblicazione del Ministero dei lavori pubblici, a cura del Magistrato alle acque, Ufficio del Genio civile di Trento, sulla galleria Adige-Garda, si legge che « con l'avvenuta costruzione della galleria Mori-Torbole, pur potendosi già avviare al Garda le punte delle piene più pericolose, non è, beninteso, da ritenersi completato l'imponente piano della sistemazione di cui trattasi », e si aggiunge che, per usufruire della galleria senza recar danno a nessuno, deve essere completato lo scarico del Mincio (altro che intempestive queste opere, senatore Merlin!).

I lavori per il completamento di queste opere sono attualmente in corso. Tuttavia, onorevole Ministro, dovrei farle delle raccomandazioni.

Lei ha visitato un mese fa quel magnifico specchio d'acqua che è il lago di Garda ed avrà ammirato i colori verde-azzurro del Mincio, che corre fino a Mantova. se però avesse veduto quella regione durante la piena, che è durata almeno 4 mesi, se non più, avrebbe constatato che vi erano alcuni tratti della strada rivierasca coperti da decine di centimetri d'acqua e che su di essa ci si avventurava a proprio rischio e pericolo; avrebbe visto la penisola di Sirmione ridotta ad isola, tanto che i tratti più bassi, della strada d'accesso, dal normale livello del lago, erano stati necessariamente rialzati. Perchè, ritornate le acque al loro regime normale, la sede stradale è stata riportata al precedente livello? Perchè questo fare e disfare?

Comunque circa il problema del Garda, è da ricordare a chi di dovere un principio molto semplice, già enunciato da Leonardo da Vinci, come si può leggere nella pubblicazione di Carusi e Favaro sugli scritti idraulici leonardeschi: « Se l'acqua, con l'uniforme canale, entra ne' laghi ed esce, tal moto troverai alla fine del canale che mette, quale al principio del canale che

versa; altrimenti l'acqua del lago forte crescerebbe, e forte diminuirebbe». (*Commenti*). Principio semplicissimo: tanta acqua entra e tanta ne deve uscire, se non si vogliono le piene o le secche.

Quindi, se noi immettiamo maggiori quantitativi di acque e poi chiudiamo a valle, è chiaro che provochiamo le piene. Si dice che le paratoie del Mincio non sono state aperte perchè il Po, che non era nella massima piena, rigurgitava fino a Mantova attraverso il Mincio. Ora, prima di aprire quella famosa galleria, bisognava aver finito quelle opere di scarico del lago, alle quali è collegato tutto il resto. Ma come, noi abbiamo fatto delle leggi per difenderci dalle piene del Po e mandiamo nel Po delle acque che non ci sono mai andate o non si mescolano con quelle dell'Adige se non in casi concomitanti eccezionali, perchè se l'Adige rompe non va nel Po?!

Io ho voluto intrattenervi un po' diffusamente sui problemi delle alluvioni perchè ci sono stati dei colleghi che hanno raccomandato lo studio di questi problemi. Lo studio è già fatto...

C O R B E L L I N I . Da Leonardo!

B U I Z Z A , *relatore*. Se non dal tempo di Leonardo, perlomeno fin dal tempo dell'abate Coronelli, cosmografo della Serenissima Repubblica veneta, per le piene dell'Adige.

Ora bisogna che si prenda una decisione, che si dica quel che si vuol fare, in modo che anche gli Enti locali, che spendono soldi per preparare progetti, possano iniziare i lavori. Nella mia relazione io ho ricordato gli stanziamenti di bilancio per le alluvioni fino al 12 dicembre 1959. Ma per il 1960? Nulla! Ci sono state alluvioni fortissime nel 1960. C'è tutta la questione del bacino dell'Oglio. Io ho visto che si sta lavorando per la sistemazione di qualche torrente, da parte del Magistrato delle acque, tra Pian di Borno e Pisogne. Ma le strade, anche le statali, sono ancora come quando furono sistemate nel primo intervento. Un mese fa la vallata era tutta verde e in quel verde si distinguevano le strisce e le zone lascia-

te dall'alluvione. Oggi la siccità ha colpito anche i pascoli più alti e non si vede altro che una distesa di arido seccume. Ci sono dei paesi che sono stati tagliati fuori dal resto della vita comune perchè anche se i vecchi ponti hanno resistito alla violenza della piena, sono stati aggirati e i torrenti hanno creato nuovi alvei. Si è provveduto costruendo nuovi ponticelli provvisori di legno e quei paesi sono là ad attendere che si provveda.

G O M B I . Non c'è la legge 959?

B U I Z Z A , *relatore*. Non so. Ad ogni modo, signor Ministro, io le ricordo che con alcuni colleghi nel dicembre 1960 ho presentato un'interpellanza per sapere che cosa si sarebbe fatto. Non abbiamo saputo ancora nulla, neppure in via confidenziale, senatore Gombi!

Io non ho altro da dire, perchè la mia relazione concorda con quanto è stato detto nei vari interventi. Non ho quindi che da raccomandare al Ministro di essere generoso. Lei avrà certamente frequentato i due anni di sala anatomica che tutti gli studenti di medicina devono frequentare e il cuore lo avrà trattato con il bisturi, e sa che è un muscolo, così come lo so anch'io: è però il muscolo propulsore, equilibratore, di tutti gli altri muscoli. Vediamo allora di trattare queste cose con un po' di cuore...

Io sono nato italiano in Italia, sono cresciuto e sono stato educato alla scuola italiana che ho frequentato in un periodo in cui insegnavano ancora dei maestri che erano gli ultimi rappresentanti del romanticismo. Un po' di sentimento, quindi, l'ho conservato anch'io, anche se è soffocato dal conformismo delle cifre.

Onorevole Ministro, io l'ho ascoltata poche volte, ma ho avuto occasione di sentirla parlare col cuore. La prego pertanto di fare in modo che in quest'anno centenario dell'Unità d'Italia si dimostri davvero tale unità. Questo le dico, perchè mi è stato riferito quanto avrebbe detto un suo collega, con un'affermazione che mi ha particolarmente offeso; mi avrebbe detto cioè: « non apriremo più la galleria di Mori? Be', sta-

remo a vedere se i danni saranno maggiori dalla parte dell'Adige o da quella del Garda ».

Ecco: o risorgono i campanilismi proprio nel centenario dell'Unità d'Italia, o si tratta di convenienza. Per chi? Per le grandi Valli Veronesi, per il territorio Rodigino, per lo Stato, per il Lago di Garda? Lo Stato non si è ancora pronunciato.

Onorevole Ministro, un tempo il Po vedeva affacciarsi sulle sue sponde, quella di destra e quella di sinistra, un notevole numero di staterelli italiani, e gli aulici idraulici di quel tempo si arrangiavano come potevano cercando di contenere il fiume ora a destra ora a sinistra mandandolo sempre a battere l'altra sponda. Oggi entrambe le sponde del Po sono italiane: facciamo in modo che diventino veramente le sponde del più grande fiume dell'Italia unita. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni.*)

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Signor Presidente, onorevoli senatori, la documentata relazione scritta del senatore Buizza, che sinceramente ringrazio, e la sua diligente replica mi consentono di sorvolare su molti temi da lui ampiamente trattati. Rivolgo quindi preventivamente le mie scuse se la mia sintetica replica potrà indurre qualcuno ad avanzare delle critiche, ed approfitto senz'altro della sua fatica, senatore Buizza, porgendole ancora il mio sincero ringraziamento.

Dico subito che rinvio le risposte e i chiarimenti su questioni particolari alla replica relativa agli ordini del giorno presentati, per limitare appunto questo mio intervento a quelli che mi sembra siano stati i temi più generali affrontati nel corso della discussione.

La prima questione che è stata trattata dallo stesso relatore Buizza nella sua relazione scritta e nelle replica di questa mattina, nonchè da oratori di tutte le parti politiche — ne hanno parlato i senatori Menghi, Bardellini, Pesenti, Ottolenghi, Gaiani, Sacchetti, Barbaro, Genco, Conti, Solari ed Oli-

va — riguarda un tema che mi pare si debba veramente considerare fondamentale, prioritario direi, nei confronti di ogni altro qui affrontato. Intendo riferirmi alla questione della posizione e della funzione del Ministero dei lavori pubblici nel quadro della politica generale, economica e sociale del Governo, al problema delle competenze ed a quello del suo coordinamento interno (nel senso di un coordinamento tra i vari settori che ne costituiscono la competenza) nonchè del coordinamento con gli interventi degli altri Ministeri proprio nel quadro di quella politica generale cui facevo cenno.

Vi è inoltre da considerare, per avere un quadro complessivo di questo che è indubbiamente il problema politico fondamentale del Governo, il problema della struttura, della organizzazione e dei quadri del Ministero dei lavori pubblici.

Su questo tema, con accenti e sfumature diversi, mi pare si siano soffermati oratori di tutte le parti. Con accenti diversi, poichè dall'opposizione è venuta una critica fondamentale, puntualizzata in termini generali dal senatore Pesenti e ripresa poi nei singoli interventi dagli altri oratori, i quali, pur essendosi soffermati su aspetti di settore, l'hanno ribadita. Essa riguarda una asserita completa totale disorganicità negli interventi; ma io credo di poter respingere con tranquilla coscienza questa accusa, così come è stata formulata, intesa cioè ad affermare un disordine totale, forse addirittura voluto o per un disegno o per una scelta politica di subordinazione dello Stato a interessi particolari di settore. Ritengo infatti che sia possibile constatare che in realtà non è mancato un costante sforzo di coordinamento tra gli interventi di questo Ministero e quelli degli altri Ministeri e tra gli interventi interni del Ministero stesso.

Ho poi l'impressione che esista la tendenza ad un certo astrattismo, ad un certo apriorismo che, volendo tutto prevedere e preordinare prima di agire, finisce per trasformarsi in quella tale filosofia nemica della vita la quale non si lascia mai nè totalmente prevedere nè totalmente preordinare. Nel sempre profondo divario che indubbiamente esiste tra possibilità finanziaria ed

entità dei bisogni e dei problemi da risolvere il C.I.R. e il Consiglio dei ministri hanno costantemente cercato di tener presente un quadro complessivo di ciò che è necessario fare e delle possibilità esistenti, per graduare, secondo scelte e priorità coordinate, i vari interventi, con il solo obiettivo, mi si consenta di affermarlo, di servire non i monopoli ma il Paese, favorendo un equilibrato sviluppo economico e sociale della collettività nazionale.

Del resto, mi pare che si possa muovere un certo rilievo all'opposizione. Fino a poco fa l'accusa che veniva rivolta al Governo di volta in volta in carica e in particolare al partito che ha avuto ed ha le maggiori responsabilità nella vita del nostro Paese, era un'accusa di immobilismo, l'accusa cioè di non saper far niente e di non far niente. La realtà di oggi ha reso inaccettabile, dimostrandola falsa, una tale accusa, così che adesso non si nega che si faccia o si sia fatto, ma si denuncia il disordine e la disorganicità. Mi sembra, comunque, che anche questo sia da considerarsi un passo avanti da parte dell'opposizione. (*Interruzioni dalla sinistra*). Questa realtà che secondo le vostre affermazioni non sarebbe stata mai raggiunta per l'incapacità e l'immobilismo del Governo, vi ha smentito, per cui avete imboccato un'altra via, che non dico artificiosa, ma meritevole di essere considerata, ed infatti sto considerandola.

Dagli interventi della Cassa per il Mezzogiorno a favore delle aree depresse, dal piano della scuola a quello dell'agricoltura ed a quello dei trasporti e delle telecomunicazioni, dai provvedimenti nel settore previdenziale ed assistenziale al credito alla piccola industria e all'artigianato, ed ancora, agli interventi sulla viabilità provinciale e sulle autostrade, alla nuova legge dell'A.N.A.S., alla legge sulla regolazione dei corsi d'acqua, alla costruzione, per 100 miliardi, di case per i lavoratori agricoli, è tutta una serie di interventi (ed il mio accenno è incompleto) che rappresentano un impegno formidabile dei Governi precedenti e di quello attuale e nel quale soltanto volutamente si può ignorare un minimo di

impegno unitario e di indubbia ispirazione sociale.

L'opposizione ha certamente il diritto di critica, questa è anzi una sua funzione sostanziale in democrazia. Mi sembra però che si possa affermare con tranquillità di coscienza che occorre una buona dose di apriorismo per non scorgere in questa complessità di programmi un formidabile impegno e, ripeto, un'evidente ispirazione unitaria.

A proposito di questi grossi impegni, desidero esprimere qui la mia gratitudine ai colleghi dei Dicasteri finanziari. Sarebbe (ed è) una facile posizione quella del Ministro che, di fronte ad una serie di richieste cui non si può provvedere, scaricasse le proprie responsabilità sulle spalle dei colleghi dei Dicasteri finanziari. Devo dire che ho trovato invece proprio in questa unitarietà di orientamenti e di ispirazione, una così sensibile comprensione che ritengo mio dovere darne atto di fronte al Senato.

Credo sia anche bene osservare, al cospetto di queste critiche dell'opposizione, che non si può dimenticare come quasi tutte le iniziative che assai sommariamente ho ricordato, hanno quasi sempre incontrato l'irriducibile voto contrario dell'opposizione, la quale probabilmente voleva aggiungere, all'eventuale disordine che ha denunciato, la realizzazione di quell'immobilismo che ormai non può più dimostrare. Ciò certamente non vuole significare che tutto sia stato perfetto, ma almeno acconsentire, su un piano di lealtà che può sempre esistere, anzi deve sempre esistere fra parti pur diverse e in contrasto, che qualche cosa si è fatto e che una volontà unitaria di indirizzo è stata espressa. Questo minimo mi pare debba essere, da chiunque, onestamente riconosciuto.

Convengo tuttavia che ormai si pone la necessità di un ulteriore più serio impegno di maggior coordinamento e di più chiara programmazione. La fase di dinamico sviluppo della nostra economia, mentre da un lato offre le premesse per poter affrontare più organicamente questo coordinamento e questa programmazione, d'altra parte li rende anche più urgenti ai fini della eliminazione di squilibri regionali e settoriali che

potrebbero altrimenti, almeno in senso relativo, venire aggravati anzichè risolti dallo stesso sviluppo in atto.

Questa rapida enunciazione mi fa quindi consentire con quanti, ripeto, senza negare lo sforzo compiuto, hanno tuttavia onestamente riconosciuto che vi è ancora molto da fare e che anche in questa direzione occorre veramente e seriamente impegnarsi. Credo però di poter assicurare il Senato che il Governo si sta già occupando attentamente della questione anche al fine di individuare gli strumenti più idonei per realizzare una coordinata pianificazione che si pone veramente come esigenza di progresso economico e di equilibrato e giusto sviluppo della collettività nazionale. Fra tali strumenti, indubbiamente uno dei più importanti, e non credo mi faccia velo qui una particolare propensione per il settore nel quale sono attualmente impegnato, è il Ministero dei lavori pubblici.

Le sue competenze debbono essere, mi si consenta il gioco di parole, definitivamente definite e rispettate.

Ritorna ogni tanto, ed è tornato anche in questa discussione, il problema della puntualizzazione di queste competenze e debbo confessare che temo di non aver bene afferrato il senso dell'intervento del senatore Solari che pure ho seguito attentamente. Mi sembra, come ho avuto occasione di dire anche al Consiglio dei ministri, che nei porsì questi problemi di coordinamento e di definizione di competenze si possono seguire due strade. Si può desiderare che una certa politica venga realizzata in modo globale, ad esempio quella dei trasporti da parte del Ministero dei trasporti, quella delle poste da parte del Ministero delle poste, e così via, attribuendo conclusivamente tutta la competenza ai singoli Ministeri, nel senso che la Pubblica istruzione costruisce le scuole, la Marina mercantile i porti, i Trasporti le ferrovie, la Giustizia le carceri e i Palazzi di giustizia e così via. È una possibile soluzione anche questa (ma non credo che il Senatore Solari volesse esprimersi in questo senso) ed è una via che porta ad una conclusione che potrebbe anche essere logica, e cioè alla soppressione del Ministero dei

lavori pubblici perchè la stessa edilizia popolare potrebbe essere benissimo affidata agli enti locali. Rimarrebbe, in definitiva, una specie di organismo tecnico e basterebbe forse una sola direzione generale, giungendo alla soppressione dei Geni civili e dei Provveditorati e liquidando così una struttura ormai centenaria.

Se non è questo che si vuole (e sono lieto che il senatore Solari mi precisi che non intendeva seguire una strada di questo genere) perchè in tal caso un ulteriore ostacolo verrebbe a frapporsi a quel coordinamento verso il quale vogliamo marciare, allora mi sembra sia tempo ormai di porre fine a questi tentativi di sottrazione di competenze.

Il settore dei lavori pubblici è il settore che deve essere responsabile, anche se l'ispirazione politica non può essere del Ministero in quanto sarebbe una pretesa eccessiva destinata a creare difficoltà di rapporti e confusione. In altri termini, è il Ministero della pubblica istruzione che deve indicare dove devono essere costruite le scuole al Ministero dei lavori pubblici il quale non può fare, in materia, una sua propria politica. Altrettanto, naturalmente, dicasi per gli altri Ministeri. Occorre però che vi sia una unicità di studi e di responsabilità nell'esecuzione tecnica: questa è la rivendicazione che io credo vada affermata e sulla quale bisognerebbe dire, con il consenso del Parlamento, una parola definitiva che ponga termine a questa specie di gara destinata a confondere le cose.

Mi sembra, del resto, che questo sia uno dei mezzi migliori per favorire quella distinzione nelle competenze che tutti auspicano, a patto che sia raggiunta in una unitarietà di intenti tra gli strumenti tecnici ed esecutivi centrali e le attività delle amministrazioni degli enti locali, dalle Regioni, alle Province e ai Comuni.

Detto questo in merito alle competenze, occorre però riconoscere che si devono adeguare la struttura, la legislazione e, semplificandole, le procedure. Accennerò brevemente a questo tema, anche se esso è veramente vasto. Vorrei precisare che i nostri uffici stanno cercando di realizzare alcune

iniziative per le quali già fece voti il Senato. Ad esempio, si cerca di chiarire la legislazione attraverso la redazione di testi unici; le Commissioni all'uopo nominate stanno lavorando e spero possano dare presto qualche risultato.

Il problema dell'adeguamento e ammodernamento delle strutture e quello della semplificazione delle procedure sono anche essi allo studio e spero di poter giungere presto alle conclusioni. Mi si consenta però di dire, anche se riconosco la fondatezza di certe critiche mosse all'attività burocratica, che c'è, al fondo della questione, una certa difficoltà ad intendersi, quella stessa difficoltà che esiste tra politici e tecnici, e che l'*optimum* sta in uno sforzo di comprensione reciproca.

Vi sono esigenze che i politici — e nella classe politica comprendo gli amministratori degli enti locali — non sempre possono pretendere di inquadrare nelle leggi e nei regolamenti. Mi consentano anche di dire che alla discrezionalità e alla buona volontà dei funzionari nel venire incontro a queste esigenze vi è un limite in quelle che sono le norme della contabilità dello Stato e nella eventuale chiamata a rispondere di interventi o di spese che non siano stati autorizzati secondo tutti i canoni richiesti dalla Ragioneria generale dello Stato.

Mia viva premura, nei contatti con i miei funzionari più responsabili, è stata quella di invitarli ad una massima collaborazione in particolare, con gli enti locali, proprio per vedere di sveltire, anche in pratica, le procedure, risolvendo un problema, come molte volte risulta possibile, attraverso una telefonata, anziché attraverso uno scambio di lettere.

Altre cose si potranno fare e mi impegno a farle, però vorrei dire che non credo che ciò si possa ottenere attraverso una riduzione, ad esempio, delle competenze dei Provveditorati. Ritengo, al contrario, che i Provveditorati possano costituire lo strumento di un ancor più importante decentramento ed autonoma attività. Purtroppo, senatore Vaccaro, nel decentramento si osservano fatti alquanto contraddittori: molte volte infatti si decentra, con il solo risultato

di aggiungere una ulteriore tappa, e così alla trafila Genio civile-Ministero si aggiunge il Provveditorato. Sto facendo esaminare, però, quello che si può fare in via amministrativa, senza pensare a nuove leggi proprio per riaffermare il valore e la responsabilità di questi nostri uffici, convinto come sono che questo, di accentuare con il decentramento la responsabilità dei nostri funzionari, sia il modo migliore non solo per dare ad essi maggiore soddisfazione nel loro lavoro, rendendo questo meno anonimo, ma per arrivare al più sostanziale adeguamento alle esigenze moderne.

Consentitemi che dopo aver riconosciuto lealmente quello che c'è da modificare e aggiornare, rinnovi con tutta sincerità — e sono certo di interpretare, al di là delle critiche costruttive che sono state fatte, il vostro pensiero — il senso della gratitudine del Paese a questi nostri funzionari (*Applausi*) proprio perchè ho avuto modo di constatare il loro spirito di sacrificio e di abnegazione, il loro attaccamento ad un dovere che concepiscono come un impegno sociale di servizio al Paese. Ciò vale particolarmente nelle condizioni attuali di deficienza dei quadri, che costituiscono forse la maggiore fra le cause di certi rallentamenti che noi imputiamo alla legge, ma che debbono essere piuttosto imputati ai limiti delle umane possibilità quando ad esse troppo si chiede.

E veniamo al tema molto importante che riguarda il risanamento delle deficienze del personale tecnico. Questo è un problema che non riguarda solo il Ministero dei lavori pubblici, ma anche altri Ministeri, in particolare quello delle Finanze e dell'Industria. Mi pare di aver già avuto occasione di dire che questo tema lo giudico ormai come prioritario. Possiamo parlare, onorevoli senatori, di adeguare l'amministrazione, di adeguare le competenze, di ammodernare i servizi, di coordinarli, ma se andiamo avanti così, purtroppo tra cinque, dieci anni al massimo, potremo avere leggi perfette, ma non avremo più gli uomini per applicarle.

Questo è un problema di estrema urgenza, ed a questo fine desidero partecipare al Senato, anticipando una notizia che credo pos-

sa essere accolta con soddisfazione, che mi sono trovato nella necessità di compiere una scelta pratica (come molte volte la vita impone): sono stato indotto cioè, a studiare, senza pregiudicare la soluzione del problema generale dei tecnici nell'ambito delle varie Amministrazioni dello Stato, qualche strumento contingente per una soluzione che ritengo ormai indilazionabile. Io spero di poter presto portare all'esame del Consiglio dei Ministri e del Parlamento i provvedimenti necessari per normalizzare questa situazione che non ho voluto affrontare in modo settoriale — desidero ribadirlo di fronte al Senato ed ai miei funzionari — ma che ho creduto di dover risolvere, per intanto, per assicurare quel minimo che è necessario in casa nostra, in quanto quella che sarà l'organica revisione del problema dei tecnici delle Amministrazioni dello Stato ci avrebbe fatto giungere, ritengo, troppo in ritardo, rispetto alle esigenze del nostro Ministero.

Qualche rapido accenno, ora, su temi che pure hanno ampiamente interessato il Senato. Al fine dello sviluppo economico del Paese, dopo aver impostato la soluzione del problema delle autostrade e l'attuazione del piano orientativo Merlin per i fiumi, io ritengo che, nell'ordine delle priorità, si debba affrontare il problema dei porti e della navigazione interna. E ciò, ripeto, proprio ai fini dello sviluppo economico del nostro Paese.

Mi pare infatti che si stia presentando un pericoloso divario fra la curva rapidamente crescente dei traffici ed il lentissimo adeguamento delle nostre attrezzature portuali. Mentre un tempo vi erano porti italiani che si adoperavano perchè fossero dirottate verso di loro nuove correnti di traffico, ora essi non solo non avanzano più richieste del genere, ma sono quasi soffocati dalla crescente curva dei movimenti. Riconosciamo che in questo settore, purtroppo, siamo rimasti in arretrato, benchè si tratti di opere fra le più produttive, proprio perchè rappresentano un impiego di capitali che possono dare respiro ai traffici ed evitare strozzature veramente pericolose per l'economia generale del nostro Paese.

Spero di poter avere la soddisfazione di presentare presto (non voglio dire fra settimane, ma forse fra mesi) . . .

Z U C C A . Speriamo non siano anni.

Z A C C A G N I N I . *Ministro dei lavori pubblici.* . . . un apposito provvedimento di legge per provvedere almeno alle più urgenti ed indilazionabili necessità delle opere portuali.

Z U C C A . Si è sentito parlare di uno stanziamento di 25 miliardi. Sono assolutamente insufficienti. (*Interruzione del senatore Gombi*).

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Tutto è sempre insufficiente . . .

Z U C C A . Ma 25 miliardi sarebbero spaventosamente insufficienti.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Comunque, non so di cifre nè posso anticiparle: dirò solo che cercherò di compiere lo sforzo massimo, rendendomi interprete di una necessità che in questo momento ritengo prioritaria, anche se l'esigenza di coordinamento e visione organica dei problemi, nonchè di confronto tra le varie opere, pone degli evidenti limiti. Tuttavia, sono sempre d'avviso che sia preferibile attenersi alla norma pratica seguita dai buoni ed autentici sindacalisti, che ogni passo avanti è un passo avanti, secondo un insegnamento che del resto ho appreso proprio da un uomo della vostra parte, onorevoli senatori di parte comunista, dall'onorevole Di Vittorio, quando sedevo al suo fianco nei banchi della Commissione del lavoro della Camera.

Circa la navigazione interna, che ho volutamente collegato col tema dei porti, riconosco che bisogna almeno fare in modo che il senatore Buizza non debba più abbandonarsi a ricordi romantici e lontani di libri letti in gioventù. (*Ilarità*). Infatti credo che ormai sia veramente giunto il tempo di impostare anche qui la prima fase di una organica struttura. In fondo una prima im-



postazione ritengo sia stata data attraverso la realizzazione della rete autostradale, che, con l'adeguamento dei porti e della navigazione interna, costituisce un sistema veramente organico.

Il problema, in sostanza — e ne parlerò in sede di ordini del giorno più particolarmente — si riduce al rinnovo del finanziamento della vecchia legge per il canale navigabile Milano-Cremona-Po. Occorre però considerare anche le nuove prospettive che si aprono, in quanto vi è un fervore di iniziative che non dobbiamo mortificare, ma che anzi dobbiamo favorire avviandole a realizzazione. Intendo alludere, per esempio, al canale Ticino-Mincio, canale per acque chiare, come suol dirsi, che interessa Brescia, Bergamo, Milano ed in parte anche Verona. Vi è poi la realizzazione del sistema Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante, il quale deve essere anche urgentemente portato a compimento in quanto potrebbe costituire anch'esso una via sussidiaria del Po per la navigazione.

Vi è inoltre il problema, ormai già posto da tempo, dello sbarramento di Isola Serafini, che può portare il rigurgito fino a Piacenza permettendo anche a questa città di affacciarsi sul Po. Infine c'è da adottare una soluzione per il canale Verona-Mincio, in modo che anche Verona possa avere un suo accesso fluviale.

Sempre in questo quadro, però più proiettate nel futuro, vanno considerate le esigenze della regione piemontese ai fini di un collegamento delle sue città al sistema idroviario che in senso lato si può chiamare padano, in quanto fa perno sul nostro maggiore fiume.

Certo non nascondo, onorevoli senatori, che si tratta di problemi che, mentre ormai sul piano tecnico possono considerarsi affrontati e risolti, sul piano finanziario impegnano uno sforzo notevole ai fini della loro realizzazione pratica. Si tratterà perciò di impostarli organicamente e vedere poi di passare alla realizzazione in fasi successive. Ormai, comunque, si tratta di problemi maturi, ripeto, e saranno senz'altro risolti sia pur nei limiti finanziari che saranno posti di anno in anno.

G O M B I . Facciamo comunque il primo passo, poi si faranno gli altri.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Un primo passo, senatore Gombi, credo di averlo compiuto proprio io avviando ad una soluzione, che può considerarsi definitiva e che nella sua concretizzazione non subirà soste, il problema dello sbocco del Po, attraverso Ferrara, a Porto Garibaldi. Anche questo problema da tempo aspettava di essere risolto, ed io con i mezzi che ho a disposizione ho cercato di fare in modo che quest'opera fosse ripresa e garantita nel finanziamento onde assicurare un nuovo sbocco alla navigazione padana.

G O M B I . Adesso bisogna collegare Milano.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta di un sistema di navigazione estremamente importante sul piano economico perchè, una volta realizzato, collegherà tutti i più importanti centri della Valle padana da un lato con il mare e dall'altro addirittura con la Svizzera. Non sarebbe stato leale, però, da parte mia, onorevoli senatori, se avessi sorvolato sul pesante onere finanziario che questo sistema comporta.

Passando rapidamente ad un altro tema, mi sembra che quello dell'edilizia, ed in particolare dell'edilizia abitativa, abbia interessato molti oratori, e precisamente i senatori Menghi, Bardellini, Pesenti, Ottolenghi, Sacchetti, Di Grazia, Vaccaro, Barbaro, Merlin e Genco.

Come il relatore Buizza ha fatto rilevare diligentemente nella sua relazione, sono attualmente in corso di attuazione i programmi finanziati, per circa 60 miliardi, con la legge n. 408. Tale legge è stata poi integrata dalla legge straordinaria per la Calabria che prevede ulteriori stanziamenti, mentre sta per entrare in attuazione un primo programma di realizzazioni, per 20 miliardi, con la legge Zanibelli.

Come il Senato sa, è già stato sottoposto da me al C.I.R. lo schema di disegno di leg-

ge per un riordinamento di questa materia. Ritengo però che sia urgente risolvere alcune questioni di natura pregiudiziale, prima fra tutte quella sulle aree, già in discussione al Senato. Ho fatto compiere un calcolo, che non ho ancora esatto, ma che mi permette di affermare che il contributo concesso dallo Stato per l'edilizia popolare viene praticamente, in altissima percentuale, trasferito nelle tasche dei possessori delle aree fabbricabili. Io non credo che questa sia la funzione dello Stato e ritengo perciò che il problema delle aree vada urgentemente risolto: se si riesce a tagliare questi profitti, che non dirò illeciti ma certamente non dovuti, potremo con pari sforzo da parte dello Stato ottenere risultati più ampi.

Altro tema legato al precedente è quello della nuova urbanistica, argomento di grande importanza, per cui ringrazio i senatori che ne hanno trattato. Sono lieto di informare il Senato che la Commissione, di altissima competenza, incaricata di studiare il problema e che ringrazio per il diligentissimo lavoro compiuto, mi consegnerà proprio in questi giorni le sue conclusioni. Le avevo posto un termine indicativo, il 30 giugno; mi si consenta però di dare atto che il problema era talmente vasto che quasi mi sono stupito che i membri della Commissione stessa siano giunti, così rapidamente e con tanta armonia, pur trattandosi di appartenenti a diverse opinioni politiche, ad una conclusione altamente costruttiva. Debo dire a loro onore che hanno lavorato nel mese di luglio e nel mese di agosto; credo che più di questo non si potesse veramente pretendere.

Dopo aver raccolto anche l'opinione degli ambienti interessati (organismi professionali, ingegneri, architetti), sulle proposte formulate, spero di giungere presto ad una conclusione da sottoporre all'esame del Parlamento. È un tema importante, vasto, estremamente impegnativo, molto delicato anche per i problemi delle competenze degli enti locali. Come è noto, la Costituzione attribuisce alla Regione la competenza per questo piano, ma certamente le linee generali non possono che essere quelle del Governo. Problema di grande interesse, di fon-

do, da discutere prima di sviluppare una più vasta ed organica azione volta a mettere ordine nella politica edilizia del nostro Paese.

Vi è poi una terza esigenza, quella di una rilevazione esatta della situazione, come ha fatto anche presente il senatore Sacchetti. Ebbi occasione di sottoporre questo tema al Consiglio dei ministri, quando si parlò del censimento, e sono stato lieto di aver visto accolta la mia richiesta in merito ad un censimento esatto sulla situazione di fatto delle abitazioni. Disporremo così dei dati necessari sia per quanto riguarda la configurazione regionale, sia per altri elementi: la scheda è infatti minuziosa nei confronti della composizione dei nuclei famigliari, della natura delle abitazioni, della specie del rapporto locatizio, e così via, tutto ciò al fine di ottenere tutti gli elementi occorrenti per un rapido studio della situazione di fatto.

Altro tema che ha largamente interessato il Senato, è quello della viabilità.

Su questo argomento abbiamo lungamente discusso in occasione della legge sulle nuove autostrade e strade ed io credo di potermi richiamare alle dichiarazioni fatte allora. Vorrei solo dare atto di ciò che si sta facendo per l'attuazione delle autostrade: siamo in fase di convenzione con le società I.R.I. per poter dare via al gruppo di opere la cui realizzazione è prevista a carico di queste società; naturalmente nella convenzione verranno indicati anche i tempi e le priorità. Io so bene che sarà difficile accontentare tutti, verificandosi qui l'inconveniente che si nota quando dieci persone cercano di uscire insieme dalla stessa porta: se non ci si mette in fila non esce nessuno! Io cercherò di fare il vigile urbano con la massima imparzialità, non dico di poterci riuscire, ma certamente mi ispirerò al criterio della massima obiettività e della maggior riduzione dei tempi.

Circa le autostrade, sulla base dell'articolo 2 abbiamo raccolto tutte le richieste finora pervenute per 18 autostrade di lunghezza variante da 24 a 330 chilometri, per un complesso di 2.072 chilometri. Si tratta tra le altre, delle seguenti: Brennero-Modena; Savona-confine francese; Torino-Pia-

cenza; Sestri Levante-Livorno; Roma-Aquila; Fiumicino-Roma, eccetera.

**Dovremo anche qui rapidamente stabilire le priorità, tenendo conto della portata dei finanziamenti.**

Io assicuro inoltre l'attuazione della legge n. 126 sulla provincializzazione delle strade. C'è stato un periodo di rodaggio anche da parte dei nostri uffici, che ho sollecitato e trovato pronti a fare quanto possibile, ma che hanno dovuto attrezzarsi per una ingentissima mole di lavoro. Comunque, siamo ora in fase di attuazione.

Infine è mia intenzione, se il Senato è d'accordo, di riservare pressochè totalmente l'integrazione dei 13 miliardi previsti per il bilancio dell'A.N.A.S. al programma di statizzazione delle strade provinciali. Non oso dire che, così facendo, provvederemo a tutto, ma tale destinazione è necessaria perchè attualmente queste strade vengono abbandonate dalle Provincie, e non essendo state ancora assunte dall'A.N.A.S. vanno in deterioramento.

Per la viabilità minore abbiamo la benemerita legge Tupini n. 589, con la quale sono state finanziate opere per 63 miliardi, e la legge n. 647 per il centro-nord, per 115 miliardi di opere. Si tratta di un complesso notevole, ma la questione più urgente è quella di completare le opere già intraprese. Ci sono infatti molte strade già iniziate e rimaste a metà, perchè si è fatto un certo calcolo preventivo e, naturalmente, come quasi sempre capita, la lievitazione dei prezzi o un certo ottimismo nella previsione, hanno reso non possibile la completa copertura del programma.

A questo punto, accennandovi soltanto rapidamente per dimostrare che non è sfuggito alla mia attenzione, vorrei dire qualcosa sul problema del potenziamento del capitolo delle nuove costruzioni ferroviarie. Vi sono grosse questioni cui è stato accennato e grossi problemi che debbono essere risolti. Sono d'accordo soprattutto col senatore D'Albora che, se non erro, ne ha parlato: sono d'avviso, cioè, che ormai la vecchia polemica della concorrenza fra strada e ferrovia è fuori della realtà. Si tratta veramente di complementarità, si tratta di non

metterle in contrasto. Si potrà studiare se vi sono particolari tronchi ferroviari che possano essere sostituiti da una strada, però la ferrovia non soltanto deve rimanere; ma deve avere notevoli prospettive di potenziamento perchè il traffico ferroviario ha le sue caratteristiche, diverse da quelle del traffico stradale ma complementari ad esse. Quindi io non sono d'accordo con questo spirito di smobilitazione e ritengo si debba affermare chiaramente questo principio. Vi sono degli interessantissimi progetti di nuove ferrovie che veramente possono rappresentare un ulteriore importante incentivo allo sviluppo economico del nostro Paese.

Mi scuso di aver soltanto accennato a questo argomento, ma ho voluto esprimere il mio pensiero come un impegno ad operare in questo senso.

Desidero poi accennare, poichè alcuni senatori si sono soffermati anche su questo tema, al miglioramento della viabilità minore, della viabilità statale, della viabilità autostradale. Penso che questo sia da considerarsi un contributo necessario che noi dobbiamo offrire per il contenimento degli incidenti. Non accenno ulteriormente a questo tema se non per ringraziare ancora, dal banco del Governo, i vigili della strada per la loro opera diligente e veramente meritoria. Ho visto che essi vengono generalmente riconosciuti all'altezza del loro compito, anche per il tratto stesso, la cortesia, con i quali sanno agire. Vorrei che per tramite di queste mie parole qui in Senato essi sentissero la riconoscenza del Paese per questa loro opera che è specialmente impegnativa in certi momenti, ad esempio in occasione del Ferragosto, quando tutti vanno giustamente in ferie ed essi subiscono invece un notevole aggravio al loro lavoro. (*Vivi applausi*).

Resta tuttavia da tener presente che, nell'adeguamento che noi vogliamo ottenere degli strumenti obiettivi, cioè la strada o l'autostrada, alla circolazione, fondamentale rimane l'uomo, con le caratteristiche proprie della sua natura; purtroppo la cortesia che noi ci usiamo abitualmente a vicenda, per cui di fronte ad una porta restiamo molte volte vari minuti per invitare altri a passare per

primo, nel momento in cui saliamo su di un automezzo diventa scortesia assoluta, particolarmente nella questione delle precedenza, e ognuno prepotentemente cerca di ottenere il passo anche a rischio della propria e dell'altrui incolumità. Si tratta di un problema psicologico che potrebbe aprire un discorso molto più ampio sulla deleteria influenza che la potenza esercita sugli istinti inferiori dell'uomo. È un problema educativo importante. Fra pochi giorni spero si concluda quel concorso che è stato indetto attraverso la stampa, che qui ringrazio per la collaborazione data.

C I N G O L A N I . C'è il problema delle patenti...

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Lo affronteremo, perchè ritengo che veramente certi reati non cessino dall'essere reati per il fatto che sono commessi sulla strada e con l'automobile invece che con altri mezzi.

G E N C O . I limiti di velocità...

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Speriamo di poter discutere presto anche questo problema. Per ora cerco di procedere il più speditamente possibile.

G O M B I . Bisogna togliere i passaggi a livello.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Il passaggio a livello costituisce, oltre a tutto, un grosso intralcio alla circolazione. Anche questo problema deve essere affrontato.

L'esame, che mi auguro prossimo, del disegno di legge per i corsi d'acqua, consentirà un'approfondita discussione sui gravi problemi idraulici del Paese. Mi si consenta in questa sede di ringraziare il relatore Buizza e di rinviare a quella occasione una discussione più ampia su questo tema, che non vorrei però venisse sottovalutato. Del resto, la presentazione del disegno di legge ha costituito un'indicazione dell'importanza e del-

la priorità che viene attribuita al problema da parte del Governo.

Oltre a ciò la relazione presentata al Parlamento su quanto è stato fatto per l'aggiornamento del piano orientativo Merlin sui corsi d'acqua è valido elemento per la discussione e, se pure i fondi stanziati sono scarsi, spero almeno che ci venga consentito di spenderli al più presto per affrontare alcuni tra i temi più urgenti, ossia: scolmatori, Delta del Po, sistema Adige-Garda-Mincio-Tartaro-Canal Bianco. Su questo tornerò in sede di ordini del giorno, per dire che personalmente ritengo sia questo il problema più urgente da risolvere.

Quanto ai danni da calamità, informo il Senato che in attuazione, se non vado errato, di un ordine del giorno che fu qui presentato, ho predisposto un disegno di legge per la riparazione di danni dovuti appunto a calamità naturali, cercando però di farne uno strumento permanente al fine di evitare successive presentazioni di disegni di legge per singoli problemi o singoli sinistri, causa, spesso, di perdita di tempo ai fini degli interventi.

Per quanto riguarda le opere igieniche, debbo riconoscere che questo è un settore ancora molto arretrato. Anche qui, nonostante quanto è stato fatto, e con la benemerita legge Tupini, che ci ha consentito di affrontare tanti e tanti problemi, e con le leggi sul Mezzogiorno e le aree depresse, abbiamo problemi assai vasti da risolvere. Siamo di fronte a condizioni di arretratezza che non credo si possano imputare all'attuale classe politica, perchè sono problemi secolari, problemi che tuttavia emergono oggi con una vivacità maggiore, proprio in rapporto alle mutate condizioni economiche e al migliorato livello di vita. Queste esigenze si pongono, quindi, oggi, con maggiore urgenza, direi con maggiore coscienza della necessità di soddisfarle.

Tema importantissimo è anche quello degli ospedali. Loro sanno certamente che in questo campo vi è una deficienza gravissima nel nostro Paese; in proposito è in corso di elaborazione un disegno di legge che stiamo studiando insieme, io ed il collega Giardina, e mi auguro che su questo punto

si possa giungere rapidamente a una conclusione, anche perchè la carenza degli ospedali rappresenta un ingiusto limite alla realizzazione dell'assistenza sociale: molte volte infatti gli enti non hanno a disposizione gli strumenti per dare ai lavoratori quanto loro spetta di diritto. Su questo punto la mia convinzione è fermissima.

Anche gli acquedotti e le fognature costituiscono voci estremamente importanti e occorrerà tener conto delle numerosissime pressioni degli Enti locali e finanziare almeno in parte nuove opere oltre che completare quelle già iniziate e lasciate a metà. Mi auguro, e sono lieto di avere al mio fianco il ministro Pella, di avere su questo punto la solidarietà del Ministro del bilancio, per un generoso intervento che risolva questi gravi problemi.

Concludo, onorevoli senatori, scusandomi se con questa troppo rapida e sintetica replica ho trascurato alcuni dei temi svolti in sede di discussione. Su qualche punto interverrò in sede di ordini del giorno e a tale occasione ho rinviato anche altre questioni di carattere particolare. Molti interrogativi sono rimasti senza risposta; io però un compito mi ero proposto ed ho tentato di assolvere: tracciare un quadro non apologetico nè falsamente ottimista, ma reale e schietto, dell'attività e dei problemi del mio Ministero, muovendomi, del resto, sulla scia indicata proprio dal relatore Buizza, che ha esposto una relazione molto obiettiva.

Ho cercato doverosamente di mettere in evidenza il molto cammino ed i gravi sforzi compiuti dai miei illustri predecessori e da me, i problemi avviati a soluzione e quelli che restano da risolvere e che mi propongo di affrontare. Ho cercato di illustrare gli indubbi aspetti positivi e i motivi di legittima soddisfazione, nonchè quelli di preoccupazione e di insoddisfazione. Ho voluto con ciò rendere il dovuto omaggio al Senato e alla sua funzione di controllore e di guida del Governo. Mi sia consentito esprimere qui il mio sentimento di rispetto per quanti, valutando di questo quadro più le ombre che le luci, negheranno la loro approvazione, ma di porgere, ancor più, il mio sincero ringraziamento a coloro che, valutando, al

contrario, più le luci che le ombre (ed in particolare le mie personali manchevolezze), vorranno offrire il conforto del loro voto e della loro rinnovata fiducia. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni.*)

**P R E S I D E N T E .** Invito ora la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno presentati.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Onorevole Presidente, desidererei rispondere prima ad alcune questioni che non sono state prospettate in ordini del giorno e che, essendo di natura particolare, ho trascurato nel mio intervento.

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Il senatore Ottolenghi mi ha rivolto alcune richieste di precisazioni su questioni pratiche, concrete, riguardanti determinate procedure. Ho fatto fare delle indagini sulla situazione di quell'edificio scolastico per cui sono state depennate spese riguardanti le attrezzature. Se non sbaglio, dovrebbe trattarsi dell'Istituto commerciale per geometri di Fidenza per il quale era stata prevista una spesa di 150 milioni, ed il cui progetto non fu approvato non per il motivo riportato, ma perchè due aule erano orientate a nord. Nel modificare il progetto, però, si è andati oltre lo stanziamento previsto, per cui è stato necessario stralciare parte delle attrezzature e fra queste i famosi Crocefissi. Questo dovevo dire, assicurando che l'Amministrazione, nell'approvazione preventiva della spesa, si limita a stralciare quello che è necessario senza per questo rinviare, di norma, i progetti.

Circa la costruzione della sede dell'Istituto tecnico « Vittorio Bottego », la situazione sta nei termini da lei indicati; debbo però fare qualche precisazione. Si è trattato di un primo stralcio di 200 milioni, il progetto è stato trasmesso il 15 gennaio 1961 dal Provveditorato al Ministero ed il 14 marzo si è avuto il parere del Consiglio supe-

riore dei lavori pubblici, che però ha fatto alcuni rilievi ed osservazioni per cui il progetto ha dovuto essere rinviato al Provveditorato alle opere pubbliche. Successivamente il progetto è stato approvato ed il relativo decreto è stato emesso, ma con un certo ritardo poichè nel frattempo erano intervenute difficoltà in rapporto alla copertura, e per questo e per altri decreti pronti per la mia firma si è presentato lo scoglio della Corte dei conti. Ormai, comunque, il decreto è stato firmato e la questione si può considerare risolta.

O T T O L E N G H I . Il decreto verrà firmato presto?

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. L'ho già firmato; il decreto è stato fermo fino a luglio per le ragioni dette, e adesso è alla registrazione.

Circa il palazzo della Prefettura di Parma, è stato fatto tutto il possibile. La progettazione dell'opera è stata affidata a un libero professionista assai esperto e noto per le sue doti di architetto e di artista; penso pertanto che anche queste preoccupazioni, giustamente prospettatemi, possano ritenersi superate.

Il senatore Gaiani ha richiamato la mia attenzione sui problemi della viabilità del Delta Padano. Attualmente la situazione è questa: in base alla legge n. 635 sono stati disposti tre finanziamenti per tre diversi tronchi stradali; sono tuttavia necessari ulteriori interventi, che potranno essere finanziati attraverso la legge sulle aree depresse, come spero, questa legge potrà ottenere nuovi stanziamenti per il completamento delle varie opere. A tal fine mi accingo ad operare, desiderando soddisfare questa che è una delle più gravi necessità che si presentino nel Delta Padano in vista del suo sviluppo.

Il senatore Menghi, oltre che su altri problemi di carattere generale, si è soffermato sulla sistemazione di Piazzale Clodio in Roma e del Palazzo di giustizia. In realtà è stato necessario eseguire approfonditi studi per controllare l'idoneità delle fondazioni del grosso ed impegnativo edificio, in ri-

ferimento alla natura del terreno. Si è trattato di studi e di prove difficili, che hanno portato via tempo. Penso tuttavia che fosse nostro dovere compiere gli accertamenti con la massima diligenza perchè si tratta di opere di notevole peso ed è bene essere sicuri che il terreno potrà sostenerne il carico. Si è perso quindi un po' di tempo nella fase iniziale, ma probabilmente, così facendo, abbiamo scongiurato possibili disastri nella fase successiva dei lavori. Posso assicurare comunque che, essendo ormai esaurita anche questa fase iniziale, si può ora dare attuazione all'opera.

Il senatore Vaccaro ha richiamato l'attenzione del Governo sulla Cosenza-Paola: vecchio problema del quale purtroppo non sono ancora in grado di indicare la data della soluzione dato che il tracciato è stato modificato e che il nuovo progetto importa un aumento di spesa che eleva i 12 miliardi inizialmente previsti a 18 miliardi, secondo le richieste presentate dalle Ferrovie dello Stato. Desidero assicurare che terrò nella massima considerazione gli argomenti da lei prospettati, senatore Vaccaro, per la scelta del tracciato della Salerno-Reggio Calabria, ed a questo proposito assicuro il Senato che la questione sarà considerata con tutta priorità da parte dell'A.N.A.S. Cercherò di far iniziare molto rapidamente le opere, perchè si tratta di un completamento estremamente necessario.

I senatori Di Grazia e Barbaro hanno richiamato la mia attenzione sullo Stretto di Messina, tema estremamente importante anche perchè, quando la rete autostradale tirrenica sarà completata, e quando, spero contemporaneamente, lo sarà anche quella delle autostrade siciliane (loro sanno che in questi giorni è stata firmata la convenzione per la Messina-Catania, ed io mi auguro di dar inizio anche alla Catania-Palermo), la zona dello Stretto di Messina verrà a costituire una strozzatura formidabile. La Commissione nominata per lo studio del problema è già arrivata ad una sua conclusione il 30 giugno di quest'anno, ed ha suggerito di procedere ad ulteriori rilievi, a studi particolareggiati e a sperimentazioni, soprattutto per accertare se vi sono pratiche possi-

bilità di realizzazione del progetto, in relazione alla particolare natura sismica che purtroppo la zona presenta. Altro non posso dire, in quanto la questione attende ancora una definizione; posso però assicurare che essa non solo non viene trascurata ma che, pur rispettando le esigenze dei tecnici, sto sollecitando questi ultimi affinché finalmente precisino se il problema può essere affrontato e quale ne è la migliore soluzione tecnica. E per questi motivi che non posso impegnarmi per l'una o per l'altra soluzione (tunnel o viadotto).

Il senatore Guidoni ha richiamato la mia attenzione sul tema delle spiagge e sul problema della loro erosione. Desidero assicurare che, in sede di aggiornamento della legge n. 542 del luglio del 1907, cui intendo provvedere e che è già in fase di avanzato studio, vorrei modificare l'attuale disciplina legislativa, nel senso che la difesa possa essere fatta non soltanto per la tutela delle strade e degli abitati — come è attualmente previsto — ma anche per le spiagge in quanto tali, particolarmente se presentano interesse turistico.

Il senatore Merlin ha ricordato un problema — a parte altri di carattere generale — cui sono estremamente sensibile: quello della strada Romea. Egli sa che proprio recentemente è stato superato un ostacolo assai grave, cioè quello dell'inserimento urbanistico di questa strada nell'ambiente di Chioggia ed io sono grato della comprensione dimostrata dal Ministero della pubblica istruzione e in particolare dal Sovrintendente alle belle arti di Venezia. Attualmente sono in fase di esecuzione tutti i lavori a carico della Provincia, ma, al fine di risolvere il problema, ho predisposto un provvedimento per la statizzazione di questa strada poichè essa sarà assunta dall'A.N.A.S. Il provvedimento è in corso di perfezionamento sul piano formale e spero con questo che quanto non è stato possibile fare sulla base della legge sulle aree depresse, possa essere compiuto dall'A.N.A.S.

Per la Padova-Bologna, sono d'accordo che la realizzazione di quest'opera è urgente.

Al senatore Solari, che ha richiamato la mia attenzione sulla Udine-Tarvisio, ricor-

do che di questa strada era stata chiesta l'inclusione nel gruppo di autostrade da costruirsi dall'I.R.I. Poichè questo non è risultato possibile, essa verrà considerata nel gruppo di autostrade di cui tratta l'articolo 2.

Per la linea Bari-Metaponto, senatore Genco, è stato elaborato il progetto sulla base dello stanziamento di 20 miliardi e 100 milioni. Attualmente i competenti servizi del Ministero dei trasporti stanno esaminando la questione economica riguardante la gestione della linea. Circa il potenziamento del porto di Bari, sono d'accordo sull'importanza del tema. Ella sa quanto si sta facendo per consolidare il molo foraneo; vi è poi la darsena dei petroli, che dovrà pure essere completata. Io spero che con il programma di più urgenti realizzazioni le esigenze del porto di Bari potranno essere soddisfatte.

G A I A N I . E per il Delta padano?

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Facciamo presto a far la legge. Saranno pochi i denari, ma almeno potremo condurre avanti i lavori più urgenti.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dei vari ordini del giorno. Il primo è quello dei senatori Menghi, Carelli, Latini, Cadorna, De Bosio, Militeri e Vaccaro.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Risponderò anche all'ordine del giorno del senatore Merlin, perchè entrambi gli ordini del giorno trattano il problema dell'edilizia popolare e delle case per i senza tetto.

Il Governo è profondamente convinto dell'importanza di un nuovo finanziamento della legge n. 640, che consente di venire incontro alle situazioni più gravi con affitti accessibili da parte delle categorie economiche cui la legge stessa si rivolge. In questo senso dichiaro che posso accettare gli ordini del giorno come viva raccomandazione.

M E N G H I . La ringrazio vivamente.

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno del senatore Bonafini.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Per la strada « Regina » è stato approvato il progetto per 804 milioni, di cui 300 milioni sulla base della legge n. 589. Risultano da completare lavori per un importo di 250 milioni.

Circa i valichi con la Svizzera, ho invitato il Provveditorato a darmi elementi di studio in proposito.

Accolgo quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Bonafini, mantiene l'ordine del giorno?

**\* B O N A F I N I .** Onorevole Ministro, io vorrei pregarla, prima di pronunciarsi definitivamente su quest'ordine del giorno, di consentirmi alcune considerazioni, e rivolgo la stessa preghiera agli onorevoli colleghi.

Le ragioni per cui ho presentato l'ordine del giorno ritengo che non si possano collocare semplicemente tra le raccomandazioni che si fanno al Ministro come di consueto, poichè si tratta qui di realizzare veramente la costruzione di quei 4 chilometri di strada che sono indispensabili alla viabilità della costa occidentale del lago di Como.

Non tutti forse hanno presente la drammaticità della situazione in cui si trovano circa cento Comuni della zona, i quali sono condizionati esclusivamente da un'unica strada, date le caratteristiche geofisiche che essi presentano. Per questo motivo il Senato è chiamato ad affrontare il grave problema e ad indicare allo stesso onorevole Ministro la necessaria priorità con cui arrivare alla sua soluzione.

Voglio esporre soltanto alcuni dati. In Lombardia abbiamo oggi 1.270.000 autoveicoli ed è in atto un fenomeno di immigrazione notevolissimo: gli ultimi dati statistici indicano che dal 1958 al 30 giugno 1961 ben 300.000 unità di immigrati si sono riversati in Lombardia e soprattutto nella città di Milano. Come vedete, colleghi, le condizioni di circolazione dei cittadini di questi cento Comuni della Lombardia sono

diventate estremamente precarie almeno per tre mesi all'anno. Questi cittadini sono addirittura, in molti casi, nell'impossibilità di attraversare la strada che porta dal negozio all'abitazione, da questa alla Chiesa, in quanto c'è un serpente reboante che si snoda sulla strada dai primi di luglio fino ai primi di settembre, mentre anche nel corso dell'anno, particolarmente il sabato e la domenica, il traffico risulta intensissimo e congestionato.

Per questo, cento Sindaci si sono riuniti circa un mese e mezzo fa ed hanno denunciato la drammaticità della situazione, che incide fortemente sull'economia delle diverse comunità, in quanto gli stessi trasporti delle merci si svolgono con estrema difficoltà. Lo stesso sviluppo dell'economia turistica di quei Comuni, in alcuni casi loro unica risorsa, non ha più nessuna possibilità di accrescersi o di mantenere quelle posizioni che aveva raggiunto nel passato, in quanto è difficile che un turista si azzardi ad immergersi in quella bolgia infernale, particolarmente nel periodo estivo. In quella riunione i Sindaci convenuti — e badate che erano in massima parte democratici cristiani — hanno denunciato la situazione ed hanno deciso di prospettarla in chiari termini alla Provincia, al Prefetto e al Parlamento affinché si cercasse di avviare a questo intollerabile stato di cose.

Ripeto che in quella zona abbiamo un'unica strada: di qui la necessità di costruire una strada a monte per un tratto di soli 4 chilometri, onde consentire a quei cittadini di vivere nella normalità e di avere qualche prospettiva per l'avvenire, altrimenti prima o poi dovranno decidersi ad abbandonare i loro piccoli ma bei Comuni sul lago di Como.

Per questi motivi, onorevoli colleghi, io chiedo la votazione del mio ordine del giorno, perchè, diversamente, l'onorevole Ministro, accettandolo a titolo di raccomandazione, non farebbe altro che inserirlo nello ambito di tutte le altre raccomandazioni che gli pervengono, onde esso non troverebbe una immediata attuazione per avviare alla tragica situazione in cui si trovano, da molti anni a questa parte, tutti i Comuni del versante occidentale del lago di Como.



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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Io non conosco bene la situazione così come evidentemente la conosce il senatore Bonafini, ma mi sembra che qui non vi sia un problema di carattere finanziario. Infatti il progetto per la realizzazione di questa strada, che prevede un importo di 804 milioni, è stato finanziato per 500 milioni sulla legge n. 647 e per 300 milioni sulla legge n. 589. Si tratta, pertanto, di un problema di attuazione, e per questo io ho dichiarato di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, impegnandomi a vigilare affinché si giunga al più presto alla realizzazione dell'opera. Comunque, se il senatore Bonafini vuole far votare l'ordine del giorno, io non ho alcuna obiezione da fare, in quanto, ripeto, non si tratta di un problema finanziario, ma soltanto di un problema di attuazione che cercherò di seguire con la massima diligenza.

PRESIDENTE. Senatore Bonafini, insiste nella votazione del suo ordine del giorno?

BONAFINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Conti.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La situazione di queste strade è analoga a quella di tante altre la cui iniziale previsione di stanziamento è risultata non sufficientemente dotata. Accetto l'ordine del giorno con questa precisazione, persuasissimo della necessità e dell'importanza del programma. La speranza è di poter completare con il prossimo finanziamento della legge n. 647 le opere previste.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Conti e Zelioli Lanzini.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con lei, senatore Conti, che ha così realisticamente prospettato l'importanza della strada in questione. Come lei sa, attualmente sono in corso lavori di modesta portata, per circa 200 milioni, ai fini di un primo miglioramento. Desidero però aggiungere che è già stata predisposta ed inserita nel programma di ammodernamento una spesa, destinata a tale strada, che dovrebbe aggirarsi sui tre miliardi di lire. Con tale cifra si potrà realizzare veramente un notevole miglioramento. Naturalmente, lo stanziamento avverrà in esercizi finanziari successivi. L'importante è comunque che il programma sia stato approvato dall'A.N.A.S.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Conti, Bertone, Zelioli Lanzini e Baracco.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sulla Torino-Piacenza confermo la dichiarazione già resa, cioè che l'approvazione dell'emendamento Crollalanza, il quale inseriva nella legge sulle autostrade la vecchia cartina, non è assolutamente pregiudizievole per eventuali nuove iniziative non previste nella cartina stessa, come ad esempio questa di cui tratta l'ordine del giorno e che è stata da me richiamata nel leggere l'elenco delle autostrade che hanno chiesto il finanziamento in base all'articolo 2.

Circa la priorità, mi permetta di richiamarmi alla banale, ma efficace, similitudine della porta e di coloro che vogliono passare insieme.

PRESIDENTE. Senatore Conti, mantiene i tre ordini del giorno?

CONTI. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro e lo ringrazio. Mi dichiaro certo che queste tre strade saranno portate a compimento.

Per quanto riguarda la statale n. 45, prendo atto dell'inizio dei lavori, auspicando che si addivenga realmente all'ammodernamento di tale strada, quanto meno secondo il piano di massima già predisposto dal comparti-

mento di Genova, che reca un preventivo intorno ai 20 miliardi.

Circa il terzo ordine del giorno, ringrazio l'onorevole Ministro delle sue dichiarazioni, insistendo peraltro nel chiedere che nel primo piano di finanziamento sia compresa la Torino-Piacenza.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Di Grazia.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. È un argomento di grande importanza. Il Ministero dei lavori pubblici ha un suo compito, per quanto riguarda l'approvazione dei canoni d'affitto delle case popolari. Si tratta però sempre di un'esigenza di contemperamento di problemi spesso contrastanti. Ricordo tuttavia che la legge numero 640 fissa appena lo 0,50 per cento per le spese di gestione ed un limite modesto per i canoni di affitto.

Io avrò cura, comunque, di studiare ulteriori accorgimenti tecnici ed economici, atti a ridurre, per quanto possibile, i canoni d'affitto, specialmente per le categorie economicamente più deboli, pur essendo d'accordo con il senatore Merlin che non si debba regalare la casa a nessuno, ma che si debba, tuttavia, chiedere uno sforzo adeguato alla potenzialità economica di ciascuno.

Chiariti questi punti, accetto l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Senatore Di Grazia, mantiene l'ordine del giorno?

D I G R A Z I A . Avevo interesse a sottolineare una situazione, che è reale. Mi dichiaro comunque soddisfatto delle dichiarazioni del Ministro.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Zaccari.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Intendo assicurare al senatore Zaccari che è in fase di lavorazione il progetto per la sistemazione generale del tratto ligure, per una spesa di oltre 260 milioni. Sono

anche in corso studi per i miglioramenti da eseguirsi nel tratto piemontese della strada stessa.

Accetto quindi l'ordine del giorno.

Z A C C A R I . La ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore D'Albora.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Devo dare al senatore D'Albora una notizia che purtroppo non è molto lieta. In base ad una deliberazione del Ministero del tesoro, ai sensi dell'articolo 15 della legge 27 ottobre 1951, n. 1402, l'incremento statale per la costruzione di questa arteria ha un limite massimo di spesa di 2 miliardi. Con il finanziamento, già attuato da parte del Ministero dei lavori pubblici, di vari lotti (l'ultimo dei quali per un importo di 300 milioni è in corso di esecuzione) abbiamo raggiunto questo limite massimo di spesa. Io avrei, pertanto, esaurito il mio compito, se non per quanto riguarda la possibilità di interessarmi presso il Tesoro per ottenere un aumento a questo limite di intervento, dato che si tratta di un problema di estrema importanza.

D ' A L B O R A . La ringrazio. Si tratta di una strada di notevole importanza soprattutto per i servizi che potrà rendere alla città e al porto di Napoli.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Guidoni, relativo alla sistemazione stradale della provincia di Massa-Carrara.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Il tema dell'ordine del giorno del senatore Guidoni è molto interessante ed importante e si inquadra, come molto opportunamente egli ha ricordato, in quel programma che il Governo intenderebbe attuare studiando interventi particolari nel settore dell'Italia centrale. Le possibilità di intervento sono legate anche qui ad un ulteriore reperimento di fondi, ma riconosco valide le considerazioni esposte.

Accetto pertanto l'ordine del giorno del senatore Guidoni precisando per l'ultimo punto, quello relativo all'autostrada della Cisa, che questa autostrada, della quale riconosco l'assoluta importanza, è in fase di imminente realizzazione in quanto sono stati già approvati i progetti relativi a due lotti (da Fornovo all'imbocco nord della galleria), che sono in corso d'appalto, mentre il progetto per il terzo lotto sarà sottoposto quanto prima all'approvazione del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. Altri progetti sono in corso d'esame da parte dell'A.N.A.S. La strada comincia a profilarsi, a prendere il via.

G U I D O N I . Mi dichiaro soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Piola.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Attualmente il progetto è in fase di elaborazione assai avanzata. La spesa si aggirerà sul mezzo miliardo; e, non appena il progetto sarà pronto, disporrò per il suo finanziamento. Accetto pertanto l'ordine del giorno.

P I O L A . La ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Sono in corso attualmente opere per un ammontare complessivo di 300 milioni e si sono avuti buoni risultati per cui, sul piano tecnico, siamo confortati a proseguire nell'opera di difesa del litorale. La spesa per il completamento dei lavori è di circa 850 milioni e ad essa faremo fronte gradualmente, in rapporto alle disponibilità di bilancio ed alle altre esigenze.

C A R E L L I . Ringraziando il Ministro delle informazioni, vorrei raccomandargli di tener conto delle necessità della costa relativa alla provincia di Macerata.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Si tiene presente tutto l'Adriatico.

C A R E L L I . La ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Venudo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione. I lavori sono stati iniziati prima della seconda guerra mondiale e restano da costruire circa 11 chilometri e 500 metri di sede ferroviaria, con gli innesti alle stazioni di Portogruaro e di Udine. La spesa complessiva è di circa 7 miliardi e rientrerebbe in una delle opere cui ho accennato, parlando delle nuove costruzioni ferroviarie, opere che sono veramente importanti ed urgenti e che vanno ulteriormente finanziate e completate.

In questo senso accetto l'ordine del giorno come viva raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Indelli e Militerni.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Ho istituito un'apposita Commissione per la formulazione di un piano regolatore degli acquedotti. È anche questa una delle manifestazioni della buona volontà di mettere ordine per avere un orientamento organico negli interventi. Sono stati chiamati a far parte della Commissione, oltre a qualificati funzionari del Ministero, esperti della materia. Le conclusioni della Commissione spero siano presto messe a disposizione del Ministero. Se non sarà sufficiente l'acqua di fonte, potremo anche ricorrere a quella del mare, ma debbo dire che, da un punto di vista igienico, generalmente si preferisce utilizzare acqua pura di fonte.

I N D E L L I . Ringrazio l'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Ottolenghi.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Debbo dire che accetto questo ordine del giorno come viva raccomandazione perchè veramente il tema è molto importante. Si pone adesso, al riguardo, anche un problema di scelta, in quanto la ditta Vela ha avanzato domanda per avere un rinnovo della concessione. In tale sede terrò veramente molto presenti le considerazioni qui illustrate dal senatore Ottolenghi.

O T T O L E N G H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O T T O L E N G H I . Vorrei fare una precisazione. L'onorevole Ministro ha parlato di una concessione richiesta dalla ditta Vela. Io ho già accennato, nell'intervento dell'altro giorno, al fatto che questa ditta non usufruisce che in parte minima delle acque di questo canale. Ho anche detto che la ditta Vela invoca la priorità di concessione affidandosi ad argomenti quanto mai capziosi, che non hanno il benchè minimo fondamento dal punto di vista tecnico, giuridico e amministrativo.

Su questo punto debbo richiamare l'attenzione del Ministro, perchè non si tratta di valutare la sostanza, il merito del diritto vantato dalla ditta Vela (diritto che comunque sarebbe completamente neutralizzato dal preminente interesse pubblico) bensì si tratta di valutare, anche sul piano tecnico-amministrativo, la non prorogabilità di una concessione che è definitivamente scaduta.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Io ho inteso dire che vi è una procedura che non posso modificare e ho detto che, in quella sede, terrò particolarmente presenti gli argomenti che ella ha svolto. Ho ascoltato attentamente il suo intervento ed ho perfettamente presente la situazione, a parte gli aspetti igienici che ella ha richia-

mato. Ma la mia posizione è diversa dalla sua: ella può fare affermazioni che io debbo poi considerare in sede tecnica.

O T T O L E N G H I . Allora non posso altro che raccomandare al Ministro di seguire personalmente la questione.

P R E S I D E N T E . Seguono due ordini del giorno del senatore Oliva.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. A questi due ordini del giorno credo di aver risposto in sede di discussione generale. Per quanto riguarda la statizzazione di strade provinciali, mi propongo di attingere all'ultima riserva che abbiamo a disposizione, in quanto si è dovuto prima affrontare il problema che ritenevo più urgente, quello di un'adeguata manutenzione delle strade già in carico. Mi sono detto: provvediamo prima ad una migliore manutenzione, poi vedremo di assumere altri oneri cui provvedere. Questa è la linea cui mi sono attenuto.

In merito all'altro problema, ho già detto che spero di poter al più presto presentare al Parlamento un disegno di legge che affronti almeno settorialmente, per quanto riguarda i lavori pubblici, il problema dei funzionari.

P R E S I D E N T E . Senatore Oliva, mantiene gli ordini del giorno?

O L I V A . La risposta dell'onorevole Ministro a proposito della statizzazione non è che mi soddisfi, perchè la prospettiva dei 13 miliardi è sicura sulla base delle disposizioni di legge adottate dal bilancio del Tesoro. Mi permetto però di far presente all'onorevole Ministro che gli Enti locali, i quali hanno un esercizio che inizia il 1° gennaio, si trovano in questo modo esposti a dovere ulteriormente provvedere a delle spese per il prossimo esercizio, perchè i 13 miliardi non saranno disponibili se non nel corso del 1962.

Quindi io pregherei l'onorevole Ministro di voler accettare l'ordine del giorno, cosa che formalmente non ha detto, nel senso di

procedere alla statizzazione in tempo perchè al 1° gennaio 1962 le Provincie non debbano provvedere alle spese di manutenzione, che poi, di solito, come il Ministro sa, si fanno nella stagione estiva, anche se in realtà lo stanziamento per i lavori di prima sistemazione e per la presa in consegna avverrà con qualche ritardo. Le Provincie hanno bisogno di conoscere in tempo la situazione; infatti se aspettiamo la legge dei 13 miliardi, esse almeno, per regolarità amministrativa, dovranno provvedere a spese che non sono, nè politicamente, nè moralmente, a loro carico, perchè ormai sono trascorsi due anni.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno con queste sue precisazioni.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Samek Lodovici e Corbellini.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Ho qui una risposta piuttosto circostanziata che riassumerò rapidamente.

In sostanza, sono esatti molti dei rilievi mossi. Desidero affermare che cercheremo di far procedere il programma organico degli acquedotti milanesi nella maniera più rapida, provvedendo anche ai finanziamenti, ove sia possibile, sulla legge n. 147.

In merito alla costruzione del canale scolaratore delle piene a nord-ovest di Milano, questo è proprio uno di quei problemi sui quali si potrà intervenire successivamente alla legge di regolamentazione dei corsi di acqua.

La possibilità di ottenere dalle Provincie dei prefinanziamenti su leggi non ancora approvate mi sembra di difficile attuazione. Si potrà però cercare con le Amministrazioni provinciali qualche *escamotage*.

P R E S I D E N T E . Senatore Corbellini, mantiene il suo ordine del giorno?

C O R B E L L I N I . Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Seguono due ordini del giorno del senatore Merlin. Sullo stesso problema prospettato dal primo ordine del giorno del senatore Merlin è stato presentato un ordine del giorno da parte del senatore Masciale. Prego l'onorevole Ministro di pronunciarsi anche su questo ordine del giorno.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero informare il Senato che abbiamo provveduto, secondo quanto prescriveva la legge, alla costituzione del Comitato di attuazione previsto dalla legge stessa e alla nomina del suo presidente nella persona dell'onorevole Enrico Parri.

Questo Comitato, secondo quanto previsto, ha predisposto un regolamento, che io ho approvato e che adesso è al concerto degli altri Ministeri. Il Comitato stesso si è già riunito per impostare una prima attuazione del programma, per cui, penso, non si avranno ritardi.

Circa l'osservazione del senatore Masciale sul fatto che nel nostro bilancio non sono stanziati somme riguardanti questa legge, debbo precisare che è il Tesoro che contrae i mutui. Le obbligazioni assunte col Consorzio di credito per le opere pubbliche vengono quindi iscritte nel bilancio del Tesoro, sia per quanto riguarda il debito sia per quanto riguarda gli ammortamenti. Al Ministero dei lavori pubblici compete la somma, che è messa a sua disposizione presso la Banca del lavoro. Il conto è intrattenuto in questa maniera e può quindi stare tranquillo: la questione non presenta difficoltà neppure per la parte finanziaria.

P R E S I D E N T E . Senatore Masciale, mantiene l'ordine del giorno?

M A S C I A L E . Signor Presidente, mi dichiaro parzialmente soddisfatto. Infatti, circa la prima parte dell'ordine del giorno, non mi resta che prendere atto della costituzione del Comitato.

Resta però la questione fondamentale, che è contabile. Sul bilancio del Tesoro esiste la scrittura contabile relativa a questo mutuo: meraviglia il fatto che sul bilancio dei Lavori pubblici non appaia il relativo stan-

ziamento dei 20 miliardi. Il Ministro afferma che l'operazione è eseguita dal Ministero del tesoro, che i fondi restano presso la Banca nazionale del lavoro; tuttavia, un controllo ci vuole, sull'operazione. Su quale bilancio dello Stato deve figurare, in entrata, per 10 anni, questa somma di 20 miliardi?

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Sul bilancio del Ministero del tesoro.

M A S C I A L E . E allora sul bilancio del Tesoro che è stato presentato avrebbe dovuto risultare una scrittura in uscita e una altra in entrata, mentre nel bilancio che la Camera ed il Senato hanno approvato questa scrittura in entrata non esiste. Io ero certo che la questione fosse di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Dunque, questa mattina il signor Ministro mi dà una risposta positiva per un verso e negativa per un altro. Perciò ripeto la domanda: dove sono i 20 miliardi? Ci si risponde: presso la Banca nazionale del lavoro. Ma domando ancora: su quale bilancio deve figurare questa scrittura in entrata? Attendo una risposta. Se non l'avrò, sarò costretto a risollevarne il problema un'altra volta. Per questi motivi, mi dichiaro insoddisfatto, almeno per questa seconda parte.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori De Bosio e Merlin.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Sui fondi della legge n. 622 del prestito nazionale, sono stati assegnati 9 dei 20 miliardi per proseguire la sistemazione dello scolmatore Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante. Tali opere dovranno consentire lo scarico di almeno 150 metri cubi al secondo e contemporaneamente sottrarre la città di Mantova al rigurgito delle piene del Po. I lavori, appaltati per circa 7 miliardi, sono condotti con tutta la celerità possibile. I sopralluoghi da me compiuti sul posto avevano lo scopo di accertare l'opportunità di dare alle imprese un premio di acceleramento (al quale generalmente io sono restio) per poter ottenere, con una riduzione dei

tempi tecnici, di terminare quei lavori almeno prima delle piene autunnali, che sono le più gravi, in considerazione del fatto che il sistema sarà completato col 1962.

Con questo primo gruppo di opere attualmente in costruzione si potrà dare una certa sicurezza a Mantova. Il programma dovrà quindi naturalmente essere completato con la massima urgenza; su ciò sono pienamente d'accordo. I finanziamenti potranno essere concessi in sede di approvazione della nota legge che è già all'esame del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Seguono tre ordini del giorno del senatore Mammucari.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Rispondo su tutti e tre gli ordini del giorno. Ho ascoltato con molta attenzione, senatore Mammucari, il suo intervento e condivido totalmente le sue considerazioni e le sue indicazioni. Parte delle richieste da lei presentate potrà essere accolta in sede di nuova legge sull'urbanistica, altre richieste potranno invece essere studiate in sede amministrativa. Consento sui problemi che ella ha enunciato e accolgo i suoi ordini del giorno proponendomi di realizzarli, ripeto, per quanto riguarda la legge, con la nuova legge urbanistica e, per le altre parti, attraverso interventi di ordine amministrativo.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Vergani.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Il tema è indubbiamente scottante, ma è uno dei casi in cui bisogna seguire determinate procedure. Penso che il senatore Vergani si riferisca al fabbricato Alfa costruito a Pavia. Fu rilasciata dal Comune la licenza edilizia, ma, mentre si era in fase di accertamenti per eventuale annullamento della licenza stessa, in quanto in contrasto con il piano regolatore, l'Amministrazione comunale adottò un nuovo piano regolatore, che consentirebbe quella costruzione. Questo piano è stato portato al Consiglio superiore dei lavori pubblici ed è attualmente all'esame

del Consiglio di Stato. Così stando le cose, e poichè il nuovo piano sancisce la regolarità del fabbricato, il Ministero non può che attendere l'esito del piano stesso. Ove le nuove prescrizioni non dovessero essere approvate, allora il Ministero potrà esaminare se sussistono nella specie quei motivi di interesse pubblico che la costante giurisprudenza ha posto a base per l'annullamento d'ufficio.

**PRESIDENTE.** Senatore Vergani, mantiene l'ordine del giorno?

**VERGANI.** L'onorevole Ministro ha enunciato una teoria molto interessante, in base alla quale in una città che ha un piano regolatore vigente, ma ne ha in elaborazione un altro, chiunque può costruire come vuole in attesa che il nuovo piano sani la situazione. C'è un piano regolatore operante ed il palazzo è stato costruito con una licenza rilasciata abusivamente due anni or sono. A due anni di distanza il nuovo piano regolatore non è ancora diventato legge. Questi due anni di irregolarità possono essere coperti dalle nuove norme urbanistiche? Se si stabilisce questo, non so quale anarchia potrà regnare in tutte le città nelle more di approvazione di un nuovo piano regolatore. Mi pare quindi che la risposta confermi che oggi in Italia chi ha soldi la può fare in barba alle leggi e che per i ricchi non ci sono carabinieri nè Prefetto.

Non posso quindi essere soddisfatto della risposta.

**PRESIDENTE.** Insiste pertanto sull'ordine del giorno?

**VERGANI.** Non insisto, ma la risposta del Ministro dimostra come questi sia complice dell'irregolarità.

**PRESIDENTE.** Il Ministro si è riservato di intervenire a seconda dell'esito del nuovo piano regolatore.

Segue l'ordine del giorno del senatore Gaiani.

**ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici.** Il problema è reale. Vi sono opere

che vanno completate, altrimenti si rischia di compromettere quelle già realizzate. In questo senso ho fatto finanziare dal Magistrato alle acque altri lavori per 6 milioni e mezzo, ma mi propongo di rivedere la questione nel suo insieme, anche perchè nel piano di sistemazione del Delta padano il trasferimento di quell'abitato è elemento essenziale.

Quindi, accetto l'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno del senatore Bruno.

**ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici.** Questa strada, come lei sa, è tra quelle da statizzare ed è elencata nel piano predisposto in base all'articolo 15 della legge n. 126. Cercherò pertanto di tenerla presente in sede di compilazione dei programmi che verranno realizzati con i 13 miliardi che utilizzeremo a questo scopo.

**PRESIDENTE.** Senatore Bruno, insiste nell'ordine del giorno?

**BRUNO.** Non insisto, ma vorrei pregare l'onorevole Ministro di fare in modo, intanto, di disporre i lavori di asfaltatura di un tratto di 20 chilometri di quella strada, andando così incontro al desiderio della popolazione. Si tratta precisamente dei 20 chilometri di strada che vanno da Colonna di Prodo a San Venanzo.

**ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici.** Vedrò di occuparmene.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno dei senatori Angelilli, Azara e Monni.

**ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici.** Il problema del porto di Civitavecchia è tra i più importanti ed urgenti, ed io stesso mi sono recato sul posto per rendermi conto della situazione.

Per quanto riguarda la demolizione dello sporgente del Marzocco, i lavori sono in corso. Purtroppo è la demolizione del Molo Lazzaretto che presenta delle difficoltà, in quanto da parte del Ministero della pubblica istruzione sono state mosse opposizioni poi-

chè quel molo presenta un interesse artistico e monumentale. Su di esso, infatti, insiste una costruzione di età romana e vi sono resti di impianti rinascimentali.

Stiamo, comunque, cercando di risolvere il problema con il massimo rispetto per le esigenze artistiche e tentando, contemporaneamente, di rendere funzionale il porto mediante la eliminazione degli ostacoli di cui è fatto cenno nell'ordine del giorno: spero che potremo arrivare rapidamente ad una conclusione.

La spesa occorrente per attuare il piano regolatore di Civitavecchia, come ella sa, è di 7 miliardi, ed anche questa è un'opera da rinviare ad un eventuale futuro finanziamento di una nuova legge sui porti. Per il momento, comunque, stiamo facendo tutto quanto ci è possibile con i mezzi ordinari, intervenendo in favore delle necessità più urgenti.

P R E S I D E N T E . Senatore Angelilli, mantiene l'ordine del giorno?

A N G E L I L L I . Ringrazio l'onorevole Ministro delle sue comunicazioni. Quella della demolizione del molo Lazzaretto è una esigenza indilazionabile, come ha sottolineato egregiamente il collega senatore Monni. Quel molo non rappresenta, in fondo, che un resto archeologico di scarsa importanza, mentre è indispensabile assicurare alle navitraghetto, che con il primo ottobre cominceranno il regolare servizio con la Sardegna, una manovra facile soprattutto con l'approssimarsi del periodo invernale.

Ringrazio l'onorevole Ministro delle assicurazioni che ci ha fornito, anche nel corso delle sue dichiarazioni, per quanto riguarda la legge sui porti italiani e mi auguro che Civitavecchia abbia un adeguato riconoscimento affinché possa rispondere in pieno alla sua funzione di porto di Roma e del Lazio e di naturale sbocco delle comunicazioni della Sardegna con il Continente.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Angelilli.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto quest'ordine del gior-

no come raccomandazione, in quanto il problema delle comunicazioni della Capitale con il suo *hinterland* e quindi, in particolare, con le zone di Civitavecchia, Viterbo, Rieti e Latina, è un grosso problema che io ho fatto mettere allo studio da tempo. Non posso anticipare per ora nessuna conclusione definitiva a questo riguardo, ma le esigenze che Ella ha prospettato nell'ordine del giorno, senatore Angelilli, verranno tenute nella massima considerazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Angelilli, mantiene l'ordine del giorno?

A N G E L I L L I . Anche su questo ordine del giorno non insisto per la votazione, in quanto le dichiarazioni dell'onorevole Ministro mi rassicurano pienamente. Egli stesso, del resto, ha riconosciuto l'esigenza di una sistemazione e di un adeguamento della rete stradale in un fascia di cento chilometri intorno a Roma, così come ha riconosciuto la necessità di un raccordo dell'autostrada Civitavecchia-Roma con Viterbo per Orvieto e Terni, ciò che risponde ad esigenze estremamente sentite nella zona.

P R E S I D E N T E . Seguono i due ordini del giorno del senatore Zannini.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda la rimozione dei binari sulla statale 258, faccio osservare che non si tratta di opera di competenza nostra. Io mi farò carico di interessarmi in questo senso, e penso che anche il senatore Zannini potrà aiutarmi in tale direzione: non appena, cioè, interverrà la richiesta rimozione, noi addiverremo al completamento dei lavori, che già stiamo compiendo per un importo di 150 milioni, utilizzando l'ambito stradale attualmente impegnato dai binari.

Per quanto concerne il secondo ordine del giorno, mi risulta che all'ospedale di Rimini sono stati concessi 40 milioni per un primo lotto di lavori di ampliamento; l'Amministrazione dell'ospedale ha poi chiesto un ulteriore stanziamento di 150 milioni. Debbo però osservare che sembra che l'opinione pubblica riminese si stia attualmente orien-



tando verso un'altra direzione, chiedendosi se, piuttosto che ammodernare ed ampliare l'ospedale esistente, non convenga trasferirlo. Sarebbe quindi opportuno conoscere esattamente il punto di vista degli interessati e penso che lo stesso senatore Zannini possa farsene interprete, onde decidere se ulteriori stanziamenti convenga destinarli al completamento dell'attuale ospedale o non invece predisporli per la costruzione di un nuovo complesso.

So comunque quanto sia importante il problema per la città di Rimini, anche tenendo conto delle necessità connesse con la notevole affluenza estiva dei turisti.

P R E S I D E N T E . Senatore Zannini, mantiene i suoi due ordini del giorno?

Z A N N I N I . Non insisto e ringrazio l'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Jannuzzi.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Il problema sollevato dall'ordine del giorno ed al quale io non ho potuto dedicare in sede di discussione generale il dovuto spazio (me ne scuso), è molto grosso sia dal punto di vista igienico-sanitario, sia da quello urbanistico ed industriale.

Non sto a ricordare i lavori che sono già in corso per un migliore rifornimento idrico della zona. Quest'estate particolarmente secca ha indubbiamente aggravato il disagio della vastissima popolazione interessata, che conta 4 milioni di abitanti.

Per quanto riguarda il Destra Sele, l'Ente acquedotto pugliese ha chiesto una concessione di derivazione di tali acque. L'Ente è stato autorizzato ad eseguire opere di reperimento delle sorgenti, cosa che sta facendo. La soluzione definitiva del problema non potrà comunque esser vista che in sede di considerazione generale degli interessi anche di altre regioni e di altre zone. Dovranno essere vagliate le varie esigenze che esistono, ferma però restando la necessità, che il senatore Jannuzzi ha qui opportunamente denunciato, di adeguare l'intero sistema dell'acquedotto pugliese mediante un pro-

gramma che finanziariamente è molto impegnativo (anche se il senatore Jannuzzi ha avuto l'abilità di fare una divisione *pro capite* che sdrammatizza almeno apparentemente il problema).

Al fondo, comunque, vi è la realtà di una esigenza estremamente urgente, sia per quanto riguarda la captazione di altre sorgenti, sia per quanto riguarda il potenziamento e in particolare il raddoppio del canale principale.

Sul piano formale, non posso che dichiarare di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, visti i grandi impegni finanziari che esso comporta. Credo però che dalle mie parole il senatore Jannuzzi abbia compreso come io sia convinto dell'urgenza e dell'importanza dell'opera.

P R E S I D E N T E . Senatore Jannuzzi, mantiene l'ordine del giorno?

J A N N U Z Z I . Ringrazio l'onorevole Ministro per le assicurazioni datemi, delle quali credo che le popolazioni interessate debbano fare il maggior conto.

I problemi che avevo posto sono tre.

Innanzitutto c'è stata un'assegnazione provvisoria, con decreto 5 maggio 1958, delle acque di Destra Sele all'Acquedotto pugliese.

L'onorevole Ministro dice: si stabilirà poi se questa assegnazione debba o meno divenire definitiva. Ma la mia richiesta di assegnazione definitiva è legata a una richiesta di finanziamento di opere per le quali è stato presentato il progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora urge stabilire se l'assegnazione provvisoria debba o meno divenire definitiva, perchè urge sapere se le opere progettate debbano o non debbano attuarsi.

Poichè mi pare scontata presso noi tutti la convinzione che l'Acquedotto pugliese abbia bisogno al più presto di una nuova dotazione di acqua oltre quella proveniente dalle fonti del Calore, e poichè è necessario sapere donde questa dotazione aggiunta debba essere presa, segue che, se l'acqua deve prendersi dalle fonti di Destra Sele, la progettazione di opere di cui ho parlato ha ra-

gione di essere. Altrimenti bisognerebbe progettare altre opere, in altra località. Perciò una decisione sulla soluzione da adottare non può essere ulteriormente dilazionata.

Secondo problema, quello del raddoppio del canale esistente, dopo la presa di Andria e fino a Cassano Murge. È una questione di carattere tecnico perchè il canale ha una capacità, come ho detto, di 6.500 litri al minuto secondo fino alla presa di Andria, poi ha una capacità di 3.800 litri al minuto secondo. Se si immette l'acqua del Calore nel canale principale, la quantità di acqua che il canale deve addurre sarà di 6.500 litri al minuto secondo. Il che vuol dire che dopo la presa di Andria, il canale, sarà insufficiente se non sarà raddoppiato.

Il terzo punto non presenta un carattere di così grave e impellente urgenza, come i precedenti, ma è in relazione all'economia generale e allo sviluppo agricolo e industriale del Mezzogiorno e quindi i problemi che vi sono connessi non possono essere trascurati o ritardati. Si tratta di dotazioni d'acqua per l'irrigazione e per i bisogni industriali che possono essere prese dall'invaso del Pertusillo, nel quale basta elevare la diga da 80 a 100 metri per consentire un invaso destinato a dare la disponibilità di altri 3.000 litri al minuto secondo. Questi possono essere dati all'Aquedotto Pugliese per gli scopi industriali, così come ritenuto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Concludendo, in ordine di gradualità e di urgenza: il problema più immediato è quello del raddoppio del canale da Andria a Cassano Murge. Il secondo, ma non meno importante, è quello della maggior dotazione di acqua da prendersi dalle fonti di Destra Sele o altrove. Non voglio dare dispiaceri al collega Indelli, che è della provincia di Salerno, però dico che il problema deve essere risolto. Se non si dà alle Puglie l'acqua della fonte di Destra Sele, si dia altra acqua, ma le opere si facciano in relazione alla concessione che sarà stabilita. Altrimenti il progetto sospeso dinanzi al Consiglio superiore dei lavori pubblici potrà anche essere approvato, ma resterà inutilizzato.

Il terzo problema, quello della diga del Pertusillo non è meno importante ed urgente, e va anche affrontato.

Dalle assicurazioni datemi dall'onorevole Ministro, dagli eloquenti consensi espressi dagli onorevoli colleghi durante la prima discussione del mio ordine del giorno e durante questa mia breve replica, sono tratto a ritenere sostanzialmente accolte le mie istanze che, perciò, senza bisogno di esplicito voto, affido alle decisioni più rapide degli organi competenti. (*Applausi*).

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno del senatore Busoni.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Come il senatore Busoni sa, questo problema è stato largamente dibattuto. Non so perchè qualcuno abbia detto che è stato poi risolto, direi quasi, di nascosto; certo è stato risolto in un periodo di vacanze, ma il Parlamento stava ancora lavorando quando il Consiglio di amministrazione ha messo il tema all'ordine del giorno ed ha deciso per l'approvazione di questa variante. Desidero precisare che questo è stato fatto per motivi che sono apparsi a tutti obiettivi, in quanto l'andamento altimetrico presenta ora, in luogo del valico di S. Pancrazio, a quota 440, un valico a quota 320 con un abbassamento di circa 120 metri e un apprezzabile minore mole di gallerie e opere d'arte, ciò che ha fatto considerare questo tracciato come tecnicamente preferibile.

È pur vero che resta ancora il problema di cui ella si fa portavoce col suo ordine del giorno, quello dei collegamenti dell'autostrada con le zone interessate dal precedente tracciato, ma debbo farle presente che è nello stesso interesse della autostrada che quelle località non restino svincolate dal suo tracciato.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Busoni, mantiene l'ordine del giorno?

**B U S O N I .** Non chiedo naturalmente che sia messo in votazione, anche perchè l'ordine del giorno tendeva ad avere delle dichiarazioni ufficiali da parte del Ministero su questa nuova decisione, che ufficialmente non era mai stata resa nota.

Debbo tuttavia deplorare che a febbraio, da parte del Ministero, mi sia stato comunicato che il tracciato originario sarebbe rimasto quello, con esclusione della variante aretina e che poi, improvvisamente, dopo qualche mese, sia intervenuta la nuova decisione che, naturalmente, ha scontentato tutti gli abitanti di una zona, che ritenevano ormai di poter contare sul passaggio dell'autostrada. Per questo ho chiesto almeno che, anche per attutire la loro delusione, siano fatti dei raccordi che consentano a quegli abitanti di poter accedere agevolmente all'autostrada; e spero che questo almeno si possa fare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei fare una precisazione, perchè potrebbe sembrare che vi sia stata una certa contraddizione. Debbo perciò dichiarare che, quando si decise il tracciato delle valli, venne approvato un progetto di massima, ma questo non ha impedito e non impedisce... (*interruzione del senatore Busoni*). Non è possibile che l'approvazione di un tracciato di massima escluda *a priori* varianti.

BUSONI. Nella vostra risposta era detto che si erano esaminate anche le varianti e che erano state escluse, compresa quella aretina.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il fatto è che su questa variante si è riflettuto e la si è scelta per ragioni obiettive di carattere tecnico-economico. D'altronde, le ho detto che è interesse dell'autostrada e della Pubblica Amministrazione che quelle popolazioni possano servirsi dell'autostrada.

PRESIDENTE. Seguono quattro ordini del giorno del senatore Barbaro.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il primo tema, quello della

soppressione delle baracche, è estremamente importante e sono già in corso interventi, in base alla legge 640, per un onere finanziario di 2.300 milioni. In virtù poi dell'altra legge che ho ricordato, la 705, è stata destinata un'altra somma di 1.300 milioni per la costruzione, in Reggio Calabria, di altri alloggi da assegnare a famiglie di baraccati. Con questo non si elimina il problema delle baracche, ma si dà un buon colpo per la soluzione del problema stesso. Quindi credo di poter dire che questo ordine del giorno lo stiamo accettando coi fatti; vedremo di completare l'opera in seguito.

Il secondo ordine del giorno riguarda la ripresa dei lavori di completamento del porto di Reggio Calabria: queste opere richiedono una spesa di 1.450.000.000, alla quale non possiamo far fronte con la normale dotazione di bilancio; tuttavia è intendimento della nostra Amministrazione di portare a termine nel più breve tempo possibile l'attuazione del piano regolatore di questo porto. Spero che questi lavori potranno venire eseguiti con le nuove disponibilità di cui dovrebbe essere dotata la Cassa del Mezzogiorno in forza dell'articolo 4.

Circa la zona industriale, dichiaro di accettare il suo ordine del giorno. L'istruttoria di attuazione del piano regolatore per la zona industriale è conclusa ed, esperite la gara di appalto dei lavori e le altre formalità, assicuro che darò disposizioni per l'inizio dei lavori. Accetto, quindi, questo suo ordine del giorno.

L'ultimo ordine del giorno solleva un tema già ampiamente illustrato da lei in sede di discussione sulle autostrade. Desidero dirle che non ritengo minimamente di contrastare quanto ella dice circa questa duplice autostrada, però i programmi che possiamo attuare non ci consentono di fare questo. Ad ogni modo, la sua idea potrà essere un germe per il futuro.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, mantiene l'ordine del giorno?

BARBARO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro, che ringrazio della cortesia e della sensibilità an-

cora una volta dimostrate nell'accettare gli ordini del giorno da me presentati.

Quel che riguarda gli sbaraccamenti è inutile che lo illustri ulteriormente; è triste, in verità, che dopo cinquant'anni, nella zona di Reggio, vi siano ancora 1.035 baracche, che vanno bruciate, distrutte; altrimenti sarà un gravissimo sconcio, che non si può più tollerare!

Per quanto si riferisce al porto di Reggio, come ella mi conferma, la spesa non è affatto esagerata. Noi ci troviamo con un sempre crescente e incoraggiante traffico; e questo non fa altro che confermare quello che diceva nel suo brillante discorso. Il traffico del porto di Reggio è tanto in aumento che noi non riusciamo quasi più a trovare un metro lineare di banchina libera. La mia preghiera, perciò, trattandosi di una cifra modesta ed essendoci una urgenza assoluta, è che i lavori siano fatti al massimo in due esercizi, altrimenti non riusciremo a soddisfare le esigenze del traffico, che naturalmente aumenta sempre maggiormente grazie alla zona industriale, che è oramai un fatto compiuto!

Per il quarto ordine del giorno, che si riferisce alla più importante autostrada che ci sia, non solo in Italia — e questo è riconosciuto tanto dall'O.N.U. come dal M.E.C. — non credo davvero di chiedere molto quando chiedo che questa grande autostrada, che è bipartita sino a Salerno e sino a Bari, sia spinta sino allo Stretto per poi proseguire verso la Sicilia e passare in Africa.

È questa un'autostrada non solamente di carattere nazionale ed internazionale, ma anche di carattere intercontinentale, e quindi bisogna affrontarla e completarla con la dovuta urgenza, anche se costa molto. È questo un preciso e inderogabile dovere nell'interesse della stessa civiltà umana, veramente concreta e palpitante!

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Ragno e Barbaro.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. La Orientale Sicula è compresa tra quelle da ammodernare. La strozza-

tura di cui ella parla al chilometro 19 sarà certamente eliminata. Debbo far presente che il programma di ammodernamento di questa strada dovrà essere armonizzato con la prossima costruzione dell'autostrada Messina-Catania, perchè evidentemente sono due programmi che si svolgono complementariamente.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, mantiene l'ordine del giorno?

B A R B A R O . Ringrazio delle assicurazioni date.

P R E S I D E N T E . Seguono tre ordini del giorno del senatore Spagnolli.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. I primi due argomenti sono di carattere generale e ritengo di aver risposto, sia pure insufficientemente, in sede di replica. Per quanto riguarda il terzo ordine del giorno, riconosco che trattasi di un tema molto importante: il patrimonio delle strade ex militari rischia di deteriorarsi gravemente, mentre potrebbe essere utilizzato sia a fini economici che a fini turistici. Alla loro conservazione tuttavia si potrà provvedere in sede di nuovi finanziamenti delle leggi vigenti. Quindi non posso fare altro che accogliere questo ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Seguono due ordini del giorno del senatore Pajetta, il secondo dei quali presentato insieme con il senatore Grampa.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda il primo ordine del giorno, ho già risposto. Per la Milano-Laghi rispondo che l'opera è di una tale importanza che certamente verrà inserita fra le prime che dovranno essere eseguite. Per quanto riguarda poi la statizzazione della « Verbano orientale » e della strada del « Valico di Porto Ceresio », rispondo che essa è prevista nel piano predisposto per la statizzazione delle strade provinciali. Spero di poter infine considerare, in occasio-

ne degli ulteriori finanziamenti di cui ho già parlato, ad integrazione del programma dell'A.N.A.S., anche la sistemazione della 233, « Varesina ». Conosco quella strada e la ricordo molto bene. L'A.N.A.S. ha già disposto un primo importo di 380 milioni per opere indispensabili da eseguire nei tratti che debbono considerarsi assolutamente insufficienti. Io desidererei, in rapporto all'elevato sviluppo del traffico che ho potuto constatare, tenere presenti queste esigenze, sempre nei limiti delle disponibilità di bilancio, e ciò anche perchè, ripeto, ho avuto la possibilità di rendermi personalmente conto dell'importanza di quei lavori e della fondatezza degli argomenti che sono stati qui esposti.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Pajetta, mantiene gli ordini del giorno?

**P A J E T T A .** Signor Presidente, signor Ministro, ho una raccomandazione da fare a proposito del canale navigabile Milano-Cremona-Po (si dovrebbe anzi dire: Milano-Venezia). Dal senatore Gombi è stato presentato un disegno di legge del quale ho avuto notizia in questo momento, che ha il numero 1353, e che ha per oggetto l'aggiornamento dei necessari finanziamenti. Vorrei però fare osservare che vi si parla soltanto della linea Milano-Cremona-Po, mentre io pregherei di prendere in considerazione tutto il tracciato, da Locarno a Venezia, in accordo, se necessario, con le autorità svizzere, così da poter risolvere il problema una volta per sempre, stabilendosi quando e come l'opera potrà essere eseguita.

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno dei senatori Zanardi e Gaiani.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Al problema dei ponti a chiatte sul Po hanno già accennato, in generale, anche altri senatori, sottolineandone il carattere negativo ai fini della navigazione interna. Indubbiamente, se vogliamo passare ad una fase pratica di realizzazione della navigazione padana, bisogna eliminare questo tipo di ponti. Ho già preso impegno alla Ca-

mera di procedere il più rapidamente possibile in questo senso, per quanto riguarda i ponti di nostra competenza, cioè quelli lungo le strade statali, ma non è questo il caso del ponte di cui all'ordine del giorno, che pertanto non può entrare, per ora, in questo piano. Si potrebbe però esaminare un progetto che ne consentisse il finanziamento sulla base della legge n. 589, senonchè la spesa verrebbe a gravare fortemente sugli enti locali (le due provincie di Parma e di Cremona hanno già eseguito peraltro una opera di questo genere). Altrimenti si potrebbe studiare un programma sulla base della legge n. 647 per le zone depresse, con la spesa a totale carico dello Stato.

Accetto pertanto, senatore Gaiani, il suo ordine del giorno con questi chiarimenti, impegnandomi per lo studio di una possibile soluzione di questo problema.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Gaiani, mantiene l'ordine del giorno?

**G A I A N I .** Onorevole Ministro, la soluzione da cercarsi deve essere quella del finanziamento a totale carico dello Stato, perchè è da escludere che i due Comuni rivieraschi, Castelnassa e Sernide, possano provvedere.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Sono le Provincie che debbono intervenire, non i Comuni.

**G A I A N I .** Sarà difficile anche per le Provincie. Perciò è lo Stato che deve intervenire.

**Z A C C A G N I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Studieremo le varie possibilità.

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

Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio nel testo risultante dalle variazioni contenute negli stampati n. 1665-*bis* e 1665-*ter*, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno

chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

*(Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, con i relativi riassunti per titoli e per categorie.*

*Parimenti senza discussione, sono approvati i capitoli dell'annesso bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, con i relativi riassunti per titoli e per categorie).*

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

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

#### Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1961-62 è autorizzata la spesa di lire 17.715.000.000 di cui, lire 45.000.000 per la concessione del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, previsto dalla legge 25 aprile 1957, n. 35; lire 100.000.000 per il completamento della sede della Corte dei conti in via Baiamonti in Roma; lire 250 milioni per la esecuzione dei lavori di completamento della Casa internazionale dello studente in Roma; e lire 17.320.000.000 per provveder:

a) a cura ed a carico dello Stato, e con pagamenti non differiti, a lavori di carattere straordinario concernenti sistemazioni, manutenzioni, riparazioni e completamento di opere pubbliche esistenti nonchè al saldo del completamento dei lavori connessi con lo svolgimento delle Olimpiadi del 1960;

b) al recupero, alla sistemazione ed alla rinnovazione dei mezzi effossori, nonchè alle escavazioni marittime,

c) alle necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità, ai sensi del regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2389, convertito nella legge 15 marzo 1928, n. 833, e del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010,

d) alla esecuzione di opere pubbliche straordinarie a pagamento non differito di competenza di enti locali dell'Italia meridionale ed insulare, in applicazione del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589;

e) agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi organiche, ivi compresi quelli dipendenti dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589;

f) alla concessione di contributi previsti dall'ultimo comma dell'articolo 56 della legge 10 aprile 1947, n. 261, per l'ampliamento e il miglioramento di ospedali, convalescenziari e luoghi di cura;

g) alla spesa per l'esecuzione di lavori per consolidamento e trasferimento di abitati, disposti ai sensi della legge 9 luglio 1908, n. 445, e successive estensioni e modificazioni;

h) alle opere rimaste da eseguire nelle regioni colpite da alluvioni dal 1° gennaio 1951 al 15 luglio 1954, già previste dalla legge 9 agosto 1954, n. 636, ed alla concessione di contributi di cui alla legge stessa.

*(È approvato).*

#### Art. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1961-62 la spesa di lire 13.520.000.000 — di cui lire 830.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607 — per provvedere, in relazione ai danni prodotti da eventi bellici, alla riparazione ed alla ricostruzione di beni dello Stato, agli interventi di interesse pubblico, nonchè in base alle disposizioni vigenti contenute nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543 — integrata per quanto riguarda il ripristino degli edifici di culto e di quelli degli enti di beneficenza e di assistenza, dal decreto del Presidente della Repubblica 27 giugno 1946, n. 35, e dal decreto legislativo del Capo

provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, n. 649, ratificati, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 1950, n. 784, e, per quanto attiene agli edifici di culto diversi dal cattolico, dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 736 — nel decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240, nei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e 21 ottobre 1947, n. 1377, ratificato, con modificazioni, dalla legge 19 ottobre 1951, n. 1217, nella legge 25 giugno 1949, n. 409, modificata, per quanto riguarda i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, e nelle leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607:

a) alla ricostituzione dei beni degli enti pubblici locali e delle istituzioni pubbliche di beneficenza ed assistenza, e degli edifici di culto, degli edifici scolastici delle scuole governative industriali, commerciali, agrarie ed artistiche di proprietà delle scuole stesse, nonché dei beni delle Università e degli Istituti di istruzione superiore;

b) alla concessione di contributi in capitale ai proprietari che provvedono direttamente alle riparazioni dei propri alloggi danneggiati dalla guerra;

c) alla concessione di contributi straordinari in capitale previsti dal primo e secondo comma dell'articolo 56 del predetto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

d) alla manutenzione straordinaria, riparazione e completamento degli alloggi per i senza tetto, costruiti ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

e) alla esecuzione dei piani di ricostruzione.

(È approvato).

#### Art. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1961-62 la spesa di lire 2.500.000.000 per provvedere alla concessione di contributi per la costruzione di nuove chiese in attuazione della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

(È approvato).

#### Art. 5.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1961-1962, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, 25 giugno 1949, n. 409, 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607, il limite di impegno di lire 760.000.000 di cui:

1) lire 10.000.000 per la concessione del contributo trentacinquennale dell'uno per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408, a favore di Comuni ed Istituti autonomi per le case popolari;

2) lire 550.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607, per la concessione:

a) di contributi costanti da pagarsi ai sensi delle citate leggi 25 giugno 1949, numero 409, 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607, ai proprietari che provvedono alla ricostruzione dei loro fabbricati distrutti da eventi bellici oppure agli Istituti mutuanti ai quali i proprietari stessi si sono rivolti per procurarsi i fondi necessari;

b) dei contributi rateali ai sensi del punto secondo dell'articolo 39 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, ai proprietari che provvedono alla riparazione dei fabbricati ad uso di abitazione danneggiati dalla guerra;

3) lire 200.000.000 per l'attuazione dei piani di ricostruzione degli abitati danneggiati da eventi bellici di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402.

(È approvato).

#### Art. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1961-62 i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

1) sovvenzioni e contributi dipendenti dal testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, da leggi speciali e dalla legge 29 maggio 1951, n. 457, lire 100.000.000;

2) concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche d'interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del primo comma dell'articolo 1 e del primo comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 1.470.000.000, di cui:

a) per opere stradali ai sensi dell'articolo 2 della citata legge n. 589, e dell'articolo 2 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 135.000.000, destinate, per lire 67.500.000, all'Italia meridionale e insulare;

b) per opere marittime da eseguirsi ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 589, lire 5.000.000;

c) per opere elettriche da eseguirsi ai sensi dell'articolo 10 della citata legge numero 589, modificato dalla legge 9 agosto 1954, n. 649, lire 60.000.000, destinate per lire 30.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, modificata dalla legge 9 agosto 1954, numero 649, lire 400.000.000 destinate, per lire 200.000.000, all'Italia meridionale e insulare;

e) per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione interna degli acquedotti e per la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognature nei Comuni contemplati nell'articolo 6 della legge 29 luglio 1957, n. 634, e nell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635, modificato ed integrato dalla legge 2 luglio 1960, n. 677, lire 800.000.000 destinate per lire 600.000.000 alle località di cui all'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) per la costruzione e l'ampliamento di edifici per sedi municipali ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, modificata dall'articolo 3 della legge 9 agosto 1949, n. 649, nonchè per la costruzione, sistemazione e restauro degli archivi di Stato, ai sensi della legge 19 luglio 1959, n. 550, lire 70.000.000.

(È approvato).

Art. 7.

Per l'esercizio finanziario 1961-62 è autorizzata la spesa di lire 2.000.000.000, per il completamento di opere di pubblica utilità in applicazione dell'articolo 59 della legge 29 aprile 1949, n. 264, e dell'articolo 73 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e per l'impianto di nuovi cantieri scuola.

(È approvato).

Art. 8.

Agli oneri dipendenti dall'applicazione della legge 9 maggio 1950, n. 329, concernente la revisione dei prezzi contrattuali, si provvederà, per le opere manutentorie, a carico degli stanziamenti dei correlativi capitoli di parte ordinaria del bilancio e, per le opere di carattere straordinario, comprese quelle di cui ai decreti legislativi luogotenenziali 22 settembre 1945, n. 676, e 12 ottobre 1945, n. 690, a carico degli stanziamenti corrispondenti alle autorizzazioni di spesa fissati negli articoli precedenti.

(È approvato).

Art. 9.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, le variazioni compensative connesse con l'attuazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 2 gennaio 1952, n. 10, 15 luglio 1954, n. 543, e 29 luglio 1957, n. 635, concernenti l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale e della legge 9 agosto 1954, n. 638, relativa alla sistemazione dei fiumi e torrenti.

Parimenti, in relazione alle leggi 18 marzo 1958, n. 240, e 24 dicembre 1959, n. 1149, che, rispettivamente, trasformano il Magistrato per il Po in organo dell'Amministrazione attiva ed istituiscono il Provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Friuli-Venezia Giulia, il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, è



autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio, sia in conto competenza che in conto residui, connesse con l'attuazione delle dette leggi.

Il Ministro del tesoro è altresì autorizzato a provvedere, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, con propri decreti, alle variazioni nello stato di previsione della entrata ed in quello della spesa del Ministero dei lavori pubblici concernenti l'applicazione del decreto presidenziale 17 gennaio 1959, n. 2, articolo 21, primo comma, che disciplina la cessione in proprietà degli alloggi di tipo economico e popolare.

(È approvato).

#### Art. 10.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, alla ripartizione del fondo iscritto al capitolo n. 231, ai sensi della legge 25 aprile 1957, n. 309, concernente la costruzione di edifici giudiziari in Roma, Napoli e Bari.

(È approvato).

#### Art. 11.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'esercizio finanziario 1961-62, annesso alla presente legge.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a ripartire, con propri decreti, fra i capitoli dello stato di previsione della spesa della suindicata Azienda, per l'esercizio finanziario 1961-62, concernenti gli oneri di carattere generale, il fondo iscritto al capitolo n. 58 del detto stato di previsione. Gli eventuali prelevamenti dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di personale e di carattere generale, nonchè le conseguenti iscrizioni ai capitoli del bilancio dell'Azienda predetta delle somme prelevate, saranno disposti con decreti del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del Tesoro.

Tali decreti verranno comunicati al Parlamento unitamente al conto consuntivo dell'Azienda stessa.

(È approvato).

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Annunzio di interrogazioni

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

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

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno disporre che la Commissione provinciale per l'accertamento dei contributi agricoli unificati di Rovigo provveda alla revisione della decisione, presa nella seduta del 22 settembre 1961, non conforme alla legge che disciplina la materia di accertamento e accreditamento dei contributi agricoli.

Il 22 settembre 1961 infatti la Commissione provinciale per l'accertamento dei contributi agricoli unificati di Rovigo, con voto contrario dei soli rappresentanti dei lavoratori, ha deciso di valersi della facoltà, prevista dall'articolo 5 del decreto-legge 23 gennaio 1948, n. 59, di adottare il sistema di accertamento dei contributi unificati e dei lavoratori agricoli basato sulla rilevazione della effettiva occupazione della mano d'opera agricola.

Nella nota ministeriale n. 38 29604/A/5/C del 10 agosto 1961, indirizzata al Prefetto di Rovigo, con la quale il Ministero del lavoro « dispone » senza ulteriori indugi, a fare tempo dall'anno agrario 1961-62, di adottare l'effettivo impiego da parte della Commissione provinciale l'interrogante chiede di sapere se intenda che tale sistema venga adottato anche per le donne cointeressate della provincia di Rovigo.

Si chiede, altresì, di conoscere perchè il sistema dell'effettivo impiego abbia valore

solo per i braccianti e non anche per le compartecipanti individuali, come ha deciso la Commissione provinciale di Rovigo, mentre nella provincia di Ferrara è stato adottato il sistema dell'effettivo impiego per tutti i lavoratori, compartecipanti comprese.

Essendo il rapporto di compartecipazione di Rovigo uguale a quello di Ferrara, non si comprende perchè la Commissione per i contributi unificati di Rovigo non abbia applicato, come a Ferrara, l'effettivo impiego anche per le compartecipanti.

Infine, si chiede di sapere se il Ministro sia a conoscenza del fatto che a Rovigo la Commissione provinciale determina gli elenchi anagrafici delle compartecipanti senza tenere conto delle norme di legge e come intenda fare per mettere fine a questo stato di cose dannoso per i lavoratori agricoli (2598).

GAIANI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se e quali provvedimenti o iniziative intenda prendere in relazione alla situazione esistente in campo bieticolo.

Come è noto, mentre già nelle zone del Sud le aziende sono alla vigilia delle semine, e per il Centro Nord è pure opportuno conoscere come disporre i piani colturali, in tale campo, a tutt'oggi, esiste assoluta carenza contrattuale ed anche legislativa.

Perdurando tale situazione, si avrà per la prossima campagna ancora una volta la conseguenza di assicurare l'assoluta preminenza del monopolio industriale, che resterà arbitro sia per le semine che, conseguentemente, per imporre le norme del ritiro ed i prezzi delle bietole.

I profondi turbamenti avvenuti negli ultimi anni nelle zone bieticole non potranno che ripetersi, così pure i danni alle aziende contadine e alla economia agricola di intere regioni (2599).

BOSI

Al Ministro della pubblica istruzione: il giorno 8 marzo 1961 il Ministro assicurò i maestri elementari collocati a riposo prima

del 1955, il cui trattamento pensionistico fu stabilito per gli insegnanti elementari andati in pensione dopo la suddetta data, che presto sarebbe stato provveduto alla riliquidazione delle loro pensioni in maniera da porli in posizione paritaria con gli altri pensionati della medesima categoria.

A tutt'oggi però ogni promessa fatta non si è tradotta in realtà.

Si chiede pertanto se il Ministro intenda provvedere affinché si proceda alla riliquidazione delle pensioni sopra indicate, venendo così incontro alle legittime aspettative di una categoria di cittadini che ha compiuto tutto il suo dovere nell'adempimento del delicato compito affidatole dalla collettività nazionale (2600).

GRAMEGNA

#### Ordine del giorno per le sedute di martedì 3 ottobre 1961

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi martedì 3 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della 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. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1613) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 12,50).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari