

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 27 GIUGNO 1962

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,  
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

#### INDICE

<b>COMMISSIONE PERMANENTE:</b>	
Elezione di Vice Presidente . . . . .	Pag. 26526
<b>DISEGNI DI LEGGE:</b>	
Annunzio di presentazione . . . . .	26526
Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	26527
Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti . . . . .	26526
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti . . . . .	26527
Trasmissione, deferimento all'esame di Commissione permanente e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 2073 . . . . .	26489
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (1902) (Seguito della discussione):	
ANGELILLI . . . . .	26524
BARBARO . . . . .	26494
BONAFINI . . . . .	Pag. 26520
BUSONI . . . . .	26516
CERABONA . . . . .	26481
CHABOD . . . . .	26471
GENCO . . . . .	26505
GRANZOTTO BASSO . . . . .	26498
LEPORE . . . . .	26525
MACAGGI . . . . .	26517
MAMMUCARI . . . . .	26490
MERLIN . . . . .	26499
MONNI . . . . .	26522
OLIVA . . . . .	26508
OTTOLENGHI . . . . .	26473
PAJETTA . . . . .	26489
PICCHIOTTI . . . . .	26526
ROMANO Antonio . . . . .	26514
ROMANO Domenico . . . . .	26519
SPAGNOLLI . . . . .	26484
ZACCARI . . . . .	26513
<b>INTERROGAZIONI:</b>	
Annunzio . . . . .	26528



## Presidenza del Presidente MERZAGORA

**PRESIDENTE**. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta di ieri.

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

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

**Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (1902)**

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 ».

E iscritto a parlare il senatore Chabod. Ne ha facoltà.

**CHABOD**. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, vorrete scusarmi se mi occupo di problemi che possono anche sembrare territorialmente limitati, particolari, di esclusivo interesse regionale. Me lo impone anzitutto una ragione: l'urgenza.

Nell'agosto del 1963 il traforo del Gran San Bernardo sarà aperto al traffico; il Monte Bianco seguirà entro breve tempo. Abbiamo dunque poco più di un anno per provvedere.

Ma vi è soprattutto una seconda e più decisiva ragione: la connessione con altri problemi nazionali. Si parla oggi di piani, di programmazione, di organizzazione sistematica. La legge sulle autostrade è fondata per

l'appunto su un piano, e prevede un trattamento particolare per le grandi arterie di collegamento con la rete stradale europea. I problemi particolari, di cui vi parlerò brevemente, si presentano dunque come gli anelli di una stessa catena: occuparsi degli anelli significa occuparsi della catena.

In quest'Aula, il 12 marzo scorso, ho esposto al Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani, i problemi della viabilità valdostana; ho letto un ordine del giorno, approvato dal Consiglio regionale, con cui si invoca l'intervento del Governo per la loro pronta soluzione. Il Presidente del Consiglio mi rispose assicurando « di aver preso buona nota delle mie preoccupazioni per il sistema viario in corrispondenza dei nuovi trafori, e di aver già sollecitato e ottenuto risposta dal Ministro competente per una esatta messa a punto dello stato delle occorrenze, per risolvere il problema ». Ne fummo tutti lieti, ad Aosta e nella Valle.

Subito dopo vedemmo attivare i primi lavori d'allargamento e sistemazione della statale 26, e fummo informati dell'approvazione delle varianti di Courmayeur e della cosiddetta circonvallazione Nord di Aosta. Ma quei lavori sono ormai fermi, dopo qualche chilometro realizzato a tempo di primato, da un impresario sportivo, che voleva finire quel nuovo tratto per il giro d'Italia, (e lo ha realmente finito). Nè mi consta che il problema più grave, il problema dell'autostrada, sia stato concretamente risolto.

Nello scorso autunno si era richiesto alla Regione di costituire una società con altri enti. La società, costituita o in via di costituzione, non ha però ancora potuto iniziare il suo funzionamento, perchè — sempre a quanto mi consta — non si conosce ancora l'ammontare del contributo statale: non si è quindi ancora potuto scegliere ed approvare il tracciato, e si è ancora ben lontani dall'effettivo inizio dei lavori. Sarei quindi grato all'onorevole Ministro di vo-

ler rassicurare l'opinione pubblica della Valle, che è ansiosa di vedere finalmente fatti concreti perchè sa di quelle tali scadenze di cui parlavo: un anno ed un mese per il Gran San Bernardo, poco più per il Monte Bianco. È pertanto necessario e urgente assicurare lo smaltimento del relativo traffico: per evitare che i trafori funzionino a senso unico, per evitare che quanti vengono in Italia facciano paragoni poco lusinghieri: chi entra in Valle d'Aosta entra in Italia, non vorrei che dovesse rimpiangere le vie d'accesso francese e svizzera. Poichè sono in tema di viabilità, mi consenta, onorevole Ministro, di intrattenerla telegraficamente su altri due problemi regionali, che però incidono anch'essi su problemi nazionali. Intendo riferirmi anzitutto all'applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126, di cui si è occupato il nostro ottimo relatore, senatore Buizza, nella sua chiara relazione, esponendo con la consueta precisione e obiettività alcuni dati che debbono far meditare. Scrive il senatore Buizza che nella concessione dei contributi previsti dalla legge 126 vi sono state « differenze di trattamento che non si spiegano, specialmente perchè la legge ha stabilito, per il contributo, il limite massimo dell'80 per cento ». Il senatore Buizza espone diverse cifre e richiama uno studio del senatore Amigoni, in base al quale io posso affermare che, se altre provincie hanno avuto solo il 21 o il 23 per cento, la Regione valdostana, che in sostanza è una provincia a questi effetti, ha avuto lo zero per cento. Vi è una tabella nello studio del senatore Amigoni, a pagina 9, in cui vi sono tutte le varie regioni con le varie percentuali, 60, 58, 70, 80 per cento, ed infine una voce: « Aosta, sviluppo chilometrico, 143.372, spesa ammessa 2 miliardi 770 milioni; contributo dello Stato: zero ». Non pare che siffatta esclusione possa trovare giustificazione nel fatto che la Valle d'Aosta è costituita a Regione a statuto speciale, perchè tutte le altre tre Regioni a statuto speciale figurano nell'elenco dei beneficiari di contributi: con una percentuale del 70 per cento per il Trentino Alto Adige, dell'80 per cento per la Sicilia e la Sardegna. Vero è che la Valle d'Aosta non è più provincia ma Regione, ma

non è meno vero che l'attuale Regione valdostana rappresenta la continuazione dell'antica provincia d'Aosta. Lo dispone espressamente l'articolo 1, comma terzo, del decreto legislativo luogotenenziale 7 settembre 1945: « I beni, diritti, obbligazioni e rapporti della provincia d'Aosta sono trasferiti alla Valle d'Aosta ». Non meno vero che la legge n. 126 non prevede l'esistenza di strade regionali, come noi comunemente ma impropriamente le chiamiamo, ma soltanto quella di strade statali, provinciali, comunali.

Pertanto, nel nostro particolare caso, quelle che noi chiamiamo strade regionali non sono altro, in diritto, che strade provinciali e cioè strade che « allacciano al capoluogo della provincia i capoluoghi dei singoli Comuni » (articolo 4 legge 12 febbraio 1958, n. 126). Rilevo infine che il relativo piano, che era stato chiesto alla Regione con nota ministeriale del 24 gennaio 1959, è stato trasmesso fin dal luglio 1959. Tanto è vero che in quella certa tabella elaborata dal senatore Amigoni, figura una « spesa ammessa » di 2 miliardi 770 milioni. Ora, se si ammette una spesa, pare a me che non ci debba poi essere un contributo « zero », quando tutte le altre provincie d'Italia hanno avuto il contributo cui avevano diritto.

Ultimo argomento è quello dell'effettivo passaggio tra le strade statali di almeno una delle quattro strade ex regionali, o meglio ex provinciali, che sono state classificate come statali. Con decreto ministeriale del 27 marzo 1959 sono state incluse fra le statali le seguenti strade turistiche valdostane: 124, 125, 126 e 127. Lo stesso decreto prevede che l'effettivo passaggio tra le statali venga disposto successivamente con decreto del Ministero dei lavori pubblici: l'articolo 2 della legge del 1958 dispone che vengano classificate come statali le strade che allacciano alla rete statale « centri di particolare importanza industriale turistica e climatica ». La Regione ha appunto chiesto che almeno una di tali strade passi concretamente fra le statali. Saremmo altrimenti in questa condizione: che le comunali diventano regionali senza contributo alcuno, mentre le regionali, che dovrebbero diventare statali, non lo diventano, con insopportabile

aggravio per la Regione. Fra le quattro, dovrebbe divenire subito statale la Chatillon-Breuil-Cervinia. La Regione ha provveduto, a sue spese, ad aprirvi un traforo nel punto pericoloso; la strada è perciò in perfette condizioni, non è una pista, è prevista come statale e noi chiediamo che lo diventi davvero.

Onorevole Ministro, la ringrazio per la sua cortese attenzione e le sarò grato delle assicurazioni che vorrà darmi: tenendo conto anche del fatto che non ho abusato della sua pazienza, perchè l'orologio dice che ho parlato soltanto 12 minuti, e mi sono così mantenuto negli stretti limiti consigliati dalla discrezione e dalla stagione.

Grazie a tutti.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Ottolenghi. Ne ha facoltà.

**OTTOLENGHI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il tempo a mia disposizione è così ristretto che io mi limiterò ad accennare per sommi capi ad alcuni argomenti essenziali sui quali mi preme richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro e dell'onorevole Sottosegretario, riservandomi tuttavia di soffermarmi un pò meno brevemente sui rapporti tra lo Stato e gli Enti locali.

Vi sono due o tre questioni che meritano di essere messe a fuoco. Comincerò da un rilievo di carattere generale: ho già avuto occasione più di una volta di osservare che la legge n. 589 del 3 agosto 1949, non trova applicazione ed io mi sono chiesto come e possibile che un provvedimento regolarmente votato dal Parlamento non trovi asilo nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Mi sono chiesto, cioè, come mai il Ministero dei lavori pubblici, ogni qualvolta si chiede un contributo in applicazione di questa legge n. 589, risponda sistematicamente che una certa opera è stata ammessa al contributo previsto da quella legge in quanto rientra esattamente nelle previsioni di essa, ma che il contributo, in concreto, non può essere dato perchè... mancano i fondi!

Ho già rilevato, in una amichevole conversazione avuta con il Ministro, che questo fenomeno si ripete un po' troppo frequentemente. Infatti, non ho difficoltà ad anniettere io stesso che per il primo anno, quando cioè viene proposta la domanda di contributo, non vi siano fondi; ammetto che per il secondo anno sia già stato predisposto un piano di finanziamento e che l'opera richiesta non possa ancora beneficiare del contributo; e poichè sono... molto buono, posso arrivare persino ad ammettere che anche per il terzo anno si possa verificare una situazione di particolare difficoltà.

Ma, onorevole Sottosegretario, mi consenta di dire che non capisco come ciò possa avvenire per il quarto, per il quinto, per il sesto anno!

Ciò sta a dimostrare in modo clamoroso che c'è uno sfasamento nel bilancio: o è il bilancio che è impostato male, cioè non tiene conto di questi contributi che devono essere dati agli Enti locali, o è il Ministero che dimentica l'esistenza di una legge votata dal Parlamento, la quale deve trovare applicazione, e non può essere svuotata del suo contenuto.

E parlo per cognizione di causa; ho avuto più di una volta chiari esempi d'una vera e propria disapplicazione della legge n. 589. Tra gli altri, cito a caso quello di un Comune della provincia di Parma, il Comune di Felino il quale ha fatto domanda per essere ammesso al contributo per costruire la fognatura. Notate che la fognatura per il Comune di Felino è particolarmente importante perchè, (e chi non lo sapesse è da me invitato personalmente a venire a fare un assaggio) i famosissimi salami di Felino si confezionano (è ovvio) mediante macellazione, e la macellazione dà dei detriti, e i detriti devono essere eliminati. Vedete dunque che, se il Comune di Felino chiede una fognatura, non la chiede per fare un lusso, bensì per un motivo di igiene la cui importanza non ha bisogno d'essere sottolineata.

Anche il Ministero, ben s'intende, risponde che la fognatura di Felino è un'opera la quale rientra perfettamente nella legge numero 589, ed è perciò ammessa al contributo, ma aggiunge, come al solito, che non ci

sono fondi. E non ci sono per l'anno 1958, per il 1959, per il 1960 e così via; non ci sono mai!

Onorevole Sottosegretario, peccherò forse di ingenuità, ma la prego di darmi finalmente una spiegazione, di rispondermi perchè, se vi è una legge la quale dispone determinati stanziamenti per determinate opere, essa rimane sempre inoperante; a meno che quegli stanziamenti prendano annualmente un'unica direzione obbligata e si esauriscano in questa direzione. Ma anche questa spiegazione non mi sembrerebbe sufficiente; rimarrebbe pur sempre un vero e proprio conflitto tra la legge 589 e il bilancio annuale del Ministero.

Sorvolo su molti altri argomenti, facendo mie le raccomandazioni che ho letto nell'ampia ed esauriente relazione del senatore Buizza il quale ha puntualmente raccolto tutti i rilievi che sono stati fatti dalla VII Commissione, di cui faccio parte; e lo ringrazio di avere ascoltato e accettato i suggerimenti che venivano da ogni parte della Commissione.

Diviene perciò superfluo parafrasare le molteplici raccomandazioni che già si leggono nella relazione; sarebbe un perder tempo inutilmente. Però mi permetta, onorevole Sottosegretario, di dire che nella stessa relazione di maggioranza ci sono tali e tanti rilievi da poter essere tranquillamente fatti propri da qualunque opposizione, o da qualunque settore di minoranza.

Quando, ad esempio, si parla dell'insufficienza in genere degli stanziamenti per la grande mole di opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici, quando si denuncia in particolare l'esiguità degli stanziamenti per il Magistrato del Po, che a me sta particolarmente a cuore, in quanto essi si riferiscono proprio al Magistrato del Po di Parma, quando si lamenta l'insufficienza del personale tecnico, o quando ci si duole delle lungaggini procedurali, o della mancata attuazione di determinate disposizioni di legge, ci troviamo tutti perfettamente d'accordo, e il discorso può essere fatto dalla maggioranza come dalla minoranza: mi sembra che si tratti di critiche che possono essere fatte proprie da qualunque settore.

Non insisto quindi su questo argomento e vado oltre, telegraficamente, sperando di poter concludere il mio intervento nei limiti che mi sono posti. A conclusione però di questa prima parte, mi sia lecito dare atto all'onorevole Ministro e all'onorevole Sottosegretario qui presente, che i loro personali interventi molte volte sono valsi ad eliminare quegli inconvenienti dei quali parlavo sopra. Io ringrazio entrambi per questi personali interventi. Rilevo però che la questione di fondo rimane immutata, anche se la personale buona volontà, l'intelligenza e il dinamismo di questi dirigenti del Ministero hanno potuto qualche volta eliminare degli inconvenienti piuttosto seri che si erano riscontrati nelle procedure amministrative.

Per quel che riguarda le strade, le autostrade, il problema delle comunicazioni in genere, che è stato accennato anche esso nella relazione Buizza, potrebbe apparire superfluo tornare su argomenti dei quali tante volte si è parlato in quest'Aula; però non mi sembra vano ripetere ancora una volta che, se vogliamo fare qualcosa di buono e serio in materia di comunicazioni, bisogna fare un piano organico delle autostrade; bisogna che le autostrade siano coordinate fra loro. Ho già parlato, veramente, anche su questo tema in altra occasione, ed ho rilevato, ad esempio, che l'autostrada della Cisa, quella la cui costruzione si è iniziata in questi giorni, dovrebbe essere collegata logicamente con l'Autostrada del Sole. Non è possibile costruire un tronco autostradale che elimini bensì la parte di montagna costituita dal valico appenninico congiungendo Fornovo a Pontremoli, ma che da un lato non sia collegato con la pianura padana (e quindi all'Autostrada del Sole) e dell'altro lato non possa raggiungere la via Aurelia nei pressi di Sarzana.

Così, per quanto riguarda la famosa autostrada Brennero-Verona, la quale dovrebbe innestarsi con l'Autostrada del Sole, mi sia lecito ricordare — non certo per campanilismo, poichè sarebbe mortificante agitare questioni meschine in un'Aula così austera — che l'autostrada del Brennero ha la fun-

zione specifica di convogliare i traffici verso il mare Tirreno, non verso l'Adriatico, al quale si può giungere attraverso altre arterie. Se infatti si deve far proseguire l'autostrada Brennero-Verona fino all'Emilia — e non mi interessa nemmeno di precisare il punto di incrocio con l'Autostrada del Sole — la logica e la geografia ci impongono di considerare che una autostrada la quale scenda dal nord verso la pianura padana, deve necessariamente, ineluttabilmente dirigersi verso il mare Tirreno, perchè questa è la direttrice specifica dei traffici che scendono dall'Europa centrale alla ricerca di uno sbocco nel Mediterraneo. È inutile quindi che città e contrade si contendano il privilegio di trovarsi sull'incrocio tra la futura autostrada del Nord e quella del Sole. Occorre una cosa sola: che esso si trovi in un punto il più possibile vicino all'imbocco della Cisa, cioè all'autostrada che dovrà portare verso il Tirreno e che dovrà perciò essere la virtuale e logica continuazione della Brennero-Verona, formando così un'unica grande via di comunicazione diretta tra il Brennero e il Tirreno. Mi sembra che di fronte all'evidenza di questa impostazione tutti i campanilismi, le ambizioni, le rivalità, e le questioni di malinteso orgoglio debbano cedere il passo di fronte al superiore e assorbente interesse nazionale.

Codice stradale: vedete che io procedo telegraficamente!

P I C C H I O T T I . *Per ignes!*

O T T O L E N G H I . *Veramente per ignes, caro Picchiotti. Quando si parla del Codice stradale, siamo veramente sui carboni ardenti; e ne siamo in parte responsabili anche noi della settima Commissione che abbiamo dovuto, ad un certo momento, approvarlo con poche varianti, apportandovi qualche frettoloso emendamento e che abbiamo dovuto, (onorevole Ministro Corbellini, anche lei è un po' responsabile perchè allora era Presidente della Commissione) raccomandare di inserire, nel regolamento, delle vere e proprie norme di carattere sostanziale, per nulla regolamentari; e ne è derivato un pletorico regolamento che è*

praticamente un secondo codice della strada. È una materia che dovrà ben presto essere revisionata dal punto di vista tecnico e giuridico; ma per quello che interessa specificamente l'argomento del quale ci occupiamo oggi, dirò che non saranno mai abbastanza sufficienti gli studi per prevenire gli incidenti stradali. La materia della prevenzione è quanto mai ampia e interessa giuristi, psicologi, tecnici, e in genere tutti coloro che studiano i problemi della circolazione stradale; non è quindi possibile una trattazione affrettata. Però anche su questo punto debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sull'urgenza di adottare particolari accorgimenti per prevenire gli incidenti stradali; e uno di questi accorgimenti è lo sviluppo della rete stradale italiana. Basta accennare all'argomento per intendersi.

Ci sarebbero da fare delle osservazioni, pur senza muovere accuse a chicchessia relativamente a certi servizi periferici, che non sempre sono pronti ad intervenire quando vi sono delle necessità impellenti. Ho avuto occasione di rilevare ritardi e trascuratezze molte volte inspiegabili. Vi è, ad esempio, una frana in una certa zona dell'Appennino parmense e non riesco a sapere se gli uffici intendono o meno porvi riparo, o comunque quali ostacoli impediscono di attendere alle necessarie riparazioni. Si tratta di inconvenienti di carattere particolare i quali però assurgono a problema generale quando si tratti di un sistema che va corretto; e penso che dal centro si possano eliminare inconvenienti siffatti.

Altro argomento: è in elaborazione una nuova legge urbanistica. Non sarà mai abbastanza raccomandato al Ministero di presentarla al più presto possibile, posto che l'attuale legge urbanistica risale al 1942. Essa è quindi una legge ormai antica, e i piani regolatori delle nostre città hanno bisogno di essere resi funzionali, cioè di adeguarsi alle esigenze della tecnica moderna, e quindi di prevedere una rete completa di distribuzione di servizi sociali. Bisogna dunque far presto, anzitutto presentando al Parlamento il progetto di una nuova legge urbanistica, in secondo luogo approvando quanto meno i piani regolatori presentati dal-

le singole città. Tutti sappiamo quali sono le vicende di questi piani: vengono rimbalzati dal Provveditorato alle opere pubbliche al Ministero e viceversa, e poi vengono di nuovo rimandati con osservazioni eccetera. Accade così che nella mia città (scusate se adduco questo esempio, ma lo faccio perchè mi è familiare e perchè credo che altrettanto avvenga in altre città) cioè nella città di Parma tutta l'attività edilizia è ferma perchè si attende l'approvazione del piano regolatore. Parma è stata una delle prime città a proporre un piano regolatore, ma questo piano incontra continue difficoltà di carattere burocratico e non giunge all'approvazione nonostante gli sforzi veramente eroici del Sindaco e degli uffici comunali. La conseguenza è facile da immaginare; poichè non si può andare al di là di una certa altezza nelle costruzioni, quasi tutti i cantieri devono sospendere il lavoro quando gli edifici raggiungono quell'altezza, in attesa che venga concessa una deroga da parte del Ministero oppure che arrivi la sospirata approvazione definitiva del piano regolatore. Ma il Ministero ora nega le deroghe, ed io devo insistere perchè esse vengano ancora concesse per la città di Parma, sia pure in casi eccezionali e di comprovata necessità, dopo gli eventuali controlli che il Ministero può eseguire attraverso i suoi uffici periferici. È questa una necessità sia per coloro che hanno bisogno di una abitazione sia soprattutto per la mano d'opera che troppo spesso rimane inoperosa a causa della sospensione dei lavori.

Un argomento che non posso trascurare, direi quasi per ragioni sentimentali, in quanto io sono un appassionato marinaio, sia pure dilettante, è quello delle opere marittime. Troppo poco ci occupiamo di opere marittime in quest'Aula; eppure l'Italia è un Paese tipicamente marinaro, è una Nazione che, per il suo sviluppo costiero, per la sua posizione nel Mediterraneo, ha sempre avuto, e dovrebbe sempre avere una posizione preminente in fatto di marineria. È quindi necessario formulare quella che io non esiterei a definire una vera e propria politica portuale.

Se infatti non attrezziamo adeguatamente i porti è perfettamente inutile che invo-

chiamo dal Ministro della marina mercantile provvidenze per potenziare la flotta, cioè sovvenzioni per la costruzione di nuove navi. Abbiamo bisogno, è vero, di navi, abbiamo bisogno di adeguarci alle marine più moderne, di contenere la prepotente, giovanile vitalità di certe marine che si affacciano al Mediterraneo, come quella jugoslava e quella greca; ma abbiamo bisogno anche e soprattutto di porti, perchè senza la possibilità di ricezione delle navi queste rischierebbero di rimanere inutilizzate.

Non mi riferisco a questo o a quel porto, non agito questioni di interesse locale; affermo che tutti i porti i quali meritino di essere valorizzati, devono meritare anche l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici. E non si aspetti la sollecitazione di questo o quel parlamentare in quanto rappresentante di un determinato collegio; si tenga ben presente che vi sono dei porti naturali o comunque dei porti che con una spesa relativamente limitata possono essere attrezzati per ospitare navi di un certo tonnellaggio e si curi la sistemazione di essi. Si farà opera di saggia amministrazione perchè la sistemazione dei porti significa non soltanto lavoro per la nostra gente di mare ma anche possibilità di ulteriore sviluppo della nostra flotta e quindi valorizzazione della nostra marina mercantile. È un circolo vizioso, si capisce; ma se avremo dei buoni porti potremo avere anche una buona flotta, anzi una flotta sempre migliore.

Ho promesso di procedere per sommi capi e di non soffermarmi troppo a lungo sui singoli argomenti per non far perdere tempo prezioso al Senato; a buon intenditor bastano poche parole. Ed io so di parlare ad uomini competenti e soprattutto ad uomini che hanno coscienza del bene pubblico. Consentitemi quindi di sottolineare piuttosto vivacemente questo argomento delle opere marittime e di passare oltre, anche perchè basta un accenno ad un argomento di tal genere per comprendere quale importanza esso possa avere nell'economia generale del nostro Paese.

Si è parlato stamane da parte del collega Sacchetti — ed anche piuttosto lungamente — del problema della cooperazione; anche questo è veramente un problema che

meriterebbe un approfondito esame anche da parte mia, se non altro perchè la nostra Costituzione ha solennemente affermato la vitale importanza della cooperazione nell'economia nazionale. Infatti, l'articolo 45, recita: «La Repubblica riconosce la funzione sociale della cooperazione a carattere di mutualità e senza fini di speculazione privata. La legge — quella legge che purtroppo non è ancora venuta, una delle tante di attuazione che attendiamo — ne promuove e favorisce l'incremento con i mezzi più idonei e ne assicura, con gli opportuni controlli, il carattere e le finalità». La riprova di questa funzione sociale mi è stata offerta proprio in questi giorni, a Parma, dove, esattamente il 21 giugno, ha avuto luogo un convegno di artigiani organizzato dalla Camera di commercio: e proprio in questo settore artigianale, che sembra il più tipicamente individualista s'è agitato il tema fondamentale della cooperazione e si sono lanciate le basi per una organizzazione cooperativa anche del lavoro artigiano. Se l'artigiano vuole sopravvivere (ha avvertito il relatore) occorre che si adatti ad una forma associativa nuova, moderna, elastica, la quale, pur salvando l'individualità del singolo artigiano, lo faccia diventare partecipe di una grande famiglia quale è la cooperativa.

Così abbiamo visto sorgere la cooperativa degli autotrasportatori, la cooperativa dei sarti e delle sarte, e già altre cooperative stanno per essere costituite.

Ho avuto occasione anche nella mia vita politica, oltre che nella mia vita professionale, di rilevare quanto siano utili queste cooperative; e ne ho già parlato in occasione della discussione di un precedente bilancio con riferimento alle isole demaniali esistenti lungo il Po, e alle cosiddette alluvioni di quel fiume, che sono tutte in concessione a cooperative di braccianti, di lavoratori...

**P R E S I D E N T E .** Senatore Ottolenghi, la prego di non dilungarsi troppo, dati i limiti entro i quali deve essere contenuto il suo intervento...

**O T T O L E N G H I .** Ho errato nel calcolare il tempo che mi sarebbe stato neces-

sario; pensavo che il mio discorso, che pur conduco molto rapidamente, potesse essere più breve.

Concludo pertanto subito il tema della cooperazione, limitandomi a invocare il ripristino di una legislazione per l'edilizia popolare e cooperativa. Occorre sviluppare la cooperazione specialmente in questo settore. Si potrebbe anzi addirittura affidare a cooperative di produzione e lavoro la costruzione degli edifici delle cooperative di abitazione; accentuando, in sostanza, il carattere cooperativistico di queste attività, riunendole e fondendole opportunamente, si potrebbero ottenere dei vantaggi e dei risultati quanto mai soddisfacenti.

Non si deve d'altra parte dimenticare la possibilità di costruire in serie (eventualmente anche in materia plastica, secondo studi in corso e che sembrano avviati a felice soluzione) case prefabbricate. Il ministro Bosco, quando dirigeva il Dicastero della pubblica istruzione, ci invitò a visitare una rassegna di scuole prefabbricate esposte a Roma; ho avuto poi occasione di constatare che un Paese in pieno fervore di vita come Israele costruisce addirittura villaggi per emigranti con case prefabbricate. Mi pare dunque che questo settore meriti tutta l'attenzione del Governo; e per incoraggiare gli studi sui prefabbricati si potrebbe anche stanziare un fondo annuale sul bilancio del Ministero. Certo è che il sistema cooperativistico può dare in questo campo fecondi risultati. La cooperazione è infatti la forma moderna e più agile che coglie tutti gli aspetti sociali ed economici del progresso che si sviluppa in quest'epoca con straordinaria rapidità.

Non ho purtroppo maggior tempo per sviluppare il tema della cooperazione: mi limito perciò a richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di attuare una organica politica della casa avvalendosi del sistema cooperativistico, il che presuppone una politica creditizia in favore delle cooperative. E sarà questo il modo migliore per infrenare la speculazione sulle aree fabbricabili, della quale abbiamo parlato in altra occasione.

E veniamo ora a parlare dei rapporti tra lo Stato e gli enti locali.

Uno dei problemi più gravi che stanno di fronte al Ministero dei lavori pubblici è indubbiamente quello della costruzione degli edifici scolastici. All'atto della costituzione del Governo Fanfani, che tante speranze ha suscitato nel Paese, si disse autorevolmente a chiare lettere che il problema scolastico assumeva un ruolo determinante nell'attività del nuovo Governo.

Abbiamo appreso con vivo compiacimento dell'avvio a soluzione del problema della retribuzione agli insegnanti, che servirà a dare maggiore tranquillità nell'ambito della scuola, mentre l'approvazione del piano stralcio da parte di un ramo del Parlamento ha costituito un avvenimento di estrema importanza per l'avvenire dell'istruzione pubblica del nostro Paese. Al Ministero dei lavori pubblici compete però il compito fondamentale di approvare, vigilare e incentivare la costruzione degli edifici per le scuole di ogni ordine e grado.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro sul grave problema dell'istruzione professionale e sulla necessità di un più massiccio intervento da parte dello Stato per costruire aule e laboratori destinati a questo tipo di istruzione, tenendo conto che la popolazione scolastica di questo settore è in continuo e pressante aumento.

Gli Enti locali e particolarmente le Province sono impegnati a progettare e costruire Istituti tecnici di ogni tipo avvalendosi delle provvidenze di legge che consentono ad essi un congruo contributo da parte dello Stato.

Occorre però che il Ministero tenga presenti due esigenze fondamentali:

1) completare il finanziamento di tutti gli edifici già iniziati al fine di permetterne la più sollecita possibile entrata in funzione;

2) ammettere al contributo gli Enti locali per l'intero importo delle spese sostenute ivi comprese le maggiori spese che nel corso dell'opera si rendono indispensabili, particolarmente per l'intervenuto aumento nelle spese di esecuzione: aumento delle tariffe della mano d'opera, aumento del costo del materiale.

Infatti accade che gli Enti locali ottengano l'approvazione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, di un edificio completo di

aule, laboratori, palestre, servizi, eccetera, ma il finanziamento viene conferito a stralci successivi con arresti nell'attività della costruzione che creano gravi inconvenienti al fine della soluzione dei problemi scolastici.

Vorrei fare un esempio concreto: a Parma l'Amministrazione provinciale ha iniziato la costruzione di ben tre edifici, tutti e tre assolutamente indispensabili per far fronte alle necessità scolastiche. Si tratta di due Istituti tecnici per geometri e ragionieri, uno a Parma e uno a Fidenza, e di un istituto tecnico industriale a Parma.

Mentre l'istituto di Fidenza è finanziato pressochè per il totale dell'opera, i due istituti di Parma, l'uno industriale e l'altro per geometri e ragionieri, sono stati ammessi a contributi, a norma della legge n. 645, soltanto per un terzo circa del loro importo totale.

L'Istituto tecnico industriale di Parma, già in avanzata fase di costruzione, è finanziato per un importo di circa lire 270.000.000 mentre l'opera verrà a costare complessivamente lire 700.000.000. Analogo rapporto fra costo totale e ammissione al contributo esiste per l'Istituto tecnico per geometri e ragionieri (lire 300.000.000 di ammissione al contributo per un importo di oltre 750 milioni complessivi).

Tra pochi mesi l'Istituto industriale avrà completata la costruzione delle aule, ma come si può far funzionare una scuola senza gli annessi laboratori e i servizi indispensabili? Insisto quindi su un concetto già altre volte manifestato, e cioè che il Ministero, prima di dare l'avvio a nuove opere, debba provvedere al completamento delle opere in corso.

Mi sembra che questa sia una misura indispensabile, così come si rende necessario, per venire incontro alle difficoltà degli enti locali, consentire che gli eventuali aumenti di spese riscontrati nel corso di effettuazione dell'opera, siano ammessi a contributo quando — bene inteso — gli organi di controllo dei Provveditorati alle opere pubbliche e degli Uffici del Genio civile ne abbiano riscontrato la legittimità. Accade sovente infatti che a causa del ritardo nell'approvazione delle opere programmate (come ho già avu-

to occasione di dire, l'iter burocratico è piuttosto pesante) intervenga un aumento nei prezzi, con evidente danno per le Amministrazioni, le quali devono far luogo in questi casi alle così dette aste o licitazioni, che si concludono quasi sempre con un aumento sui prezzi base fissati nel progetto. Propongo pertanto che il Ministero esamini la possibilità di ammettere a contributo anche questo aumento quando ne sia stata constatata l'equità e la legittimità dagli organi di tutela.

Il Ministero dei lavori pubblici quindi, d'intesa col Ministro della Pubblica istruzione, proceda ad un riesame di questo problema della costruzione degli edifici scolastici dando chiare direttive alle amministrazioni locali e agli uffici periferici, senza peraltro rallentare l'opera delle costruzioni quanto mai indispensabili per dotare il nostro Paese del numero di aule e di laboratori di cui ha estremamente bisogno.

Vorrei ora passare ad un altro argomento ugualmente importante per i rapporti tra l'Amministrazione statale e gli Enti locali.

Mi riferisco all'applicazione della legge numero 126 per la viabilità minore.

Sollecito vivamente il Ministero ad approvare con procedura di urgenza i progetti che vengono inviati dalle amministrazioni provinciali per la sistemazione straordinaria delle strade già previste nei piani di provincializzazione.

Su questo argomento mi sono già lungamente intrattenuto in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici del precedente esercizio finanziario. Devo però constatare che, se anche qualche progresso è stato fatto, molto rimane da fare per rendere più sbrigativa e sollecita l'approvazione dei progetti e l'emanazione dei decreti. Devo aggiungere, per doverosa esattezza, che il Ministro Zaccagnini, rivolse, nello scorso anno, una nota ai Provveditori alle opere pubbliche e agli uffici del Genio civile per sollecitare l'approvazione dei progetti, e questa iniziativa ha sortito un ottimo effetto; tuttavia il Ministero dovrebbe ora emanare, con maggiore scioltezza, i decreti relativi al finanziamento in modo da assicurare la pronta esecuzione delle ope-

re. Il ritardo nell'autorizzare le Amministrazioni provinciali all'esecuzione di queste importanti opere, determina egualmente nuovi problemi finanziari per l'aumento del costo delle opere da effettuarsi.

Ma non soltanto una sollecitazione, bensì anche un invito devo rivolgere all'onorevole Ministro: occorre un maggior coordinamento fra la visione finanziaria del problema delle strade di cui alla legge 126 e la visione tecnica dello stesso problema. Mi spiego meglio: le Amministrazioni provinciali sono invitate — pena la non approvazione dei progetti — ad effettuare opere di sistemazione estremamente onerose nelle strade ex comunali: ad esempio, si chiede un'ampiezza di almeno sei metri per le strade oltre le banchine di un metro e mezzo, la eliminazione o la rettifica di gran parte delle curve, il rifacimento delle opere d'arte, eccetera; e queste richieste sono normalmente giustificatissime, specie per le strade più importanti. Senonchè queste opere dovrebbero essere effettuate (e ciò è un vero paradosso) entro limiti di spesa che non consentono di finanziare tutte le modifiche tassativamente suggerite dagli organi del Ministero dei lavori pubblici alle Amministrazioni provinciali; di guisa che a questo punto le possibilità sono due: o ci si limita nelle spese, eliminando le maggiori opere che vengono richieste, oppure si aumenta il finanziamento a favore delle Amministrazioni, le quali dovrebbero provvedere non già alla semplice sistemazione di queste strade, bensì addirittura al loro rifacimento, o per lo meno alla loro radicale trasformazione.

È vero che le Amministrazioni provinciali di tutta Italia avevano chiesto un contributo globale, che è stato concesso, ma è altresì vero che questo preventivo è stato compilato tre anni fa sulla base di valutazioni non corredate da progetti e senza prevedere gli interventi ministeriali cui dianzi accennavo, intesi ad ampliare le opere da effettuarsi sulle strade.

Sarebbe necessario che lo Stato reperisse nuovi finanziamenti da concedersi alle Province per questo titolo, e allora il problema si risolverebbe nel modo più egregio, con soddisfazione generale.

Altro motivo di grave preoccupazione che io indico all'attenzione particolare del Ministro Sullo — aderendo pienamente a quanto si legge nella relazione — è quello del versamento alle Amministrazioni provinciali del contributo per la manutenzione delle strade ex comunali previsto dalla legge numero 1014, pari a lire 300 mila al chilometro per le strade ex comunali passate alle Province. Si tratta di un problema di notevole importanza. Voi tutti sapete che le Amministrazioni comunali, specie nei piccoli centri di montagna e di collina, non sono assolutamente in grado di provvedere ad una ordinaria manutenzione stradale; sapete che sono state giustamente tolte le prestazioni di mano d'opera a carico dei cittadini con la citata legge n. 1014, ma sapete altresì che il traffico è in aumento anche su queste modeste strade comunali. Ne deriva che è necessario migliorare il fondo stradale, istituire servizi di segnaletica, quasi inesistenti, cioè sistemare queste arterie e renderle idonee alle moderne esigenze. Per questo noi tutti abbiamo salutato il trasferimento di una parte delle strade comunali alle Province come un fatto di estrema importanza.

La corresponsione delle 300 mila lire per chilometro da parte dello Stato, prevista in modo preciso dalla legge, avrebbe garantito un miglioramento della manutenzione stradale. Se non vado errato il primo contributo da parte dello Stato avrebbe dovuto essere corrisposto a partire dal 1° luglio 1960; siamo ormai al luglio 1962, le Amministrazioni provinciali hanno assunto in carico un chilometraggio notevole di strade, ma ancora il contributo non è stato corrisposto, nonostante le nostre più vive sollecitazioni. Io stesso ricordo di aver presentato a suo tempo una interrogazione in proposito al Ministro Zaccagnini.

Allo stato attuale mi risulta che le Amministrazioni provinciali hanno di fatto sospeso la provincializzazione di strade proprio perchè i famosi contributi non arrivano.

È arrivata viceversa, in luogo del contributo, una circolare del Ministero che richiede numerosi adempimenti burocratici per accertare il titolo delle Province ad otte-

nere il contributo; ed è giunta anche notizia, per fortuna non in forma ufficiale, secondo la quale il Ministero dei lavori pubblici non disporrebbe di tutti i fondi necessari per far fronte al tassativo impegno di legge. È esatta questa notizia o si tratta di falso allarme? Su questo punto pregherei il Ministro onorevole Sullo di voler rispondere perchè si tratta di un problema che interessa non soltanto centinaia di Amministrazioni, ma milioni di utenti della strada. Ricordiamoci infatti che non soltanto la grande viabilità autostradale e delle strade nazionali ci deve interessare, ma che anche il miglioramento della rete viaria minore — obiettivo del resto perseguito dalla legge n. 126 — deve starci particolarmente a cuore.

E io credo, signor Ministro, che molti problemi si potranno risolvere con il decentramento su basi regionali del nostro sistema amministrativo e con una maggiore autonomia, in attesa dell'Ente regione, ai Provveditorati delle opere pubbliche e alle Amministrazioni locali.

Occorrerebbe però non intralciare o arrestare minimamente lo sforzo che compiono le Amministrazioni elettive e gli Uffici periferici in attesa di riforme funzionali all'interno del Ministero.

Occorre andare avanti rispondendo sempre con la massima sollecitudine alle richieste che gli Enti locali, i quali sono il perno della vita delle nostre provincie, formulano nell'interesse delle popolazioni rappresentate.

Onorevoli colleghi, ho finito. Mi sono limitato a una sommaria indicazione dei tanti argomenti che interessano questo bilancio, senza avere la possibilità di svolgerli adeguatamente per mancanza di tempo. Ma so di parlare a uomini esperti e preparati per i quali è sufficiente un semplice accenno.

Ed ho fiducia che essi accetteranno le mie modeste osservazioni, tratte dall'esperienza e suggerite dal desiderio di contribuire, nell'interesse generale, al miglioramento e al progresso del nostro Paese. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Cerabona, il quale, nel cor-

so del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

invita il Governo a disporre con urgenza la costruzione della ferrovia Bari-Altamura-Matera-Metaponto, ritenuta già di primaria importanza per l'economia regionale e per la vita delle zone depresse del sud, che attendono, sin dall'unità d'Italia, l'attuazione della promessa rinascita del Mezzogiorno, che ha come problema essenziale quello delle comunicazioni e dei trasporti »;

« Il Senato,

impegna il Governo a completare gli studi sul porto di Metaponto e ad intraprendere la sollecita costruzione per l'avvenire del nostro Mezzogiorno ».

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

C E R A B O N A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, avrei voluto annoiarvi con un discorso di indole generale sul bilancio e sulla politica del Ministero dei lavori pubblici, perchè essendovi oggi due Ministri dell'Italia meridionale si faccia sì che convergano tutte le loro forze e i loro intelletti a guardare i problemi dell'Italia del Sud, con concretezza e con serietà particolare. Ma siccome mi vado convincendo che le discussioni sui bilanci servono poco ed è come parlare nel deserto, credo più utile illustrare i due ordini del giorno di carattere particolare con la preghiera che vengano tenuti effettivamente presenti. La sorte degli ordini del giorno è quella di finire per essere accettati come raccomandazione. Da quando sono alla Camera ed al Senato ho avuto una quantità di accettazioni come raccomandazione; però da tanti anni non ho visto una volta sola che la raccomandazione sia stata accolta, il che significa o che non si è tenu-

ta presente o che la si è intesa una pura formula: il Ministro fa buona figura accettando l'ordine del giorno, il parlamentare è lieto che il suo ordine del giorno sia stato accolto come raccomandazione e le cose restano come prima. La verità è che gli ordini del giorno bisognerebbe portarseli al Ministero, studiarli, fare qualcosa che indichi che veramente si pongono in atto gli ordini del giorno accettati.

Se questa speranza io posso coltivare, dirò qualche parola, non lunga, sui miei due ordini del giorno, che attengono a problemi particolari della nostra Italia meridionale.

Critica d'indole generale: nel Sud non si spende o si spendono pochissimi soldi. Si votano finanche alcune leggi che giacciono dimenticate in archivio. Ne ricordo una, l'ultima, sui Sassi di Matera. Trovo nella relazione, così bene scritta e così ben numerata, nella tabella n. 3, « spese per la esecuzione di opere varie di carattere straordinario ». La legge fu votata il 21 marzo 1958, Presidente della 7ª Commissione il senatore Corbellini. Dunque, legge n. 222 del 21 marzo 1958, rinsanamento dei Sassi di Matera. Sento già esclamare: allora qualcosa si fa; come si può dire che non si fa nulla? Eccovi la legge! Contiamo: 1959, 1960, 1961, 1962: quattro anni fa si è votata la legge, dopo quattro anni il Ministero dei lavori pubblici imposta nel bilancio 200 milioni per i sassi di Matera! Tali 200 milioni servono appena per spolverare le porte delle vecchie case! Chiedo: è serio trattare così l'Italia meridionale? Questa domanda rivolgo a tutti i parlamentari meridionali, di qualsiasi settore. È serio tutto questo? Lo dirà il Senato. Ma io penso che il Ministero dei lavori pubblici, così come oggi è composto, con un Ministro, che è meridionale, e con il Sottosegretario, che vive nel Mezzogiorno, vorrà scrollare questa inerzia ed operare per il Sud.

L'onorevole Massari, in un discorso, che ho letto nella raccolta degli atti parlamentari dal 1861 al 1870, parlò delle rovine dell'Italia meridionale. In occasione della celebra-

zione del centenario ho riletto quel discorso: egli disse allora su per giù quello che ora sto dicendo io, che si faceva poco o nulla per l'Italia meridionale e auspicava che qualcosa di serio si fosse concretato per le strade, le condutture d'acqua potabile, l'agricoltura, la vita civile del Sud. La buonanima di Massari, se risuscitasse, si chiederebbe come mai dopo cento anni, possa essere necessario ripetere e richiedere le stesse cose. Se mi pungesse vaghezza, potrei leggervi quel che lui disse e farlo passare per un mio discorso, tanto è attuale quello che pronunciò l'appassionato meridionalista.

Ad un secolo di distanza siamo in condizioni deplorabili. Ferrovie, zero. Il ministro Corbellini, che conosce la storia ferroviaria, ricorderà che dal 1882 in poi non si è costruito un palmo di ferrovie nella gran parte dell'Italia meridionale! Furono costruite, a stenti, nel 1891 le Ofantine, che fecero elevare a Giustino Fortunato, un imno agli ingegneri ed alla tecnica italiana; dopo di che, l'Italia meridionale non ha avuto un metro di strada ferrata!

G E N C O . Le Calabro-Lucane vennero fatte! È vero che sono secondarie, però...

C E R A B O N A . Accolgo l'interruzione. Ai tempi di Zanardelli, nel 1902-1904: ecco l'epoca in cui sorsero le Calabro-Lucane; ma sapete che tempesta vi fu e vi è per quelle ferrovie? Quelle non sono ferrovie: si può dire che sono piccoli tratturi. Le ferrovie Calabro-Lucane sono state una calamità per l'Italia meridionale: si disse di voler dare delle ferrovie, e si costruirono tronconi non collegati fra loro che non servono a nulla. Si pensa di fare leggi speciali per varie regioni; ne dovremo presentare un'altra per la Basilicata. La verità è che quelle sono la parodia delle ferrovie. E questo non è soltanto il mio parere. L'onorevole Corbellini è un valoroso tecnico e potrà confermare che vi sono autorevoli giudizi a sostegno di quanto affermo. Ma ritorniamo alla Bari-Matera-Metaponto. Ho

avuto parecchio tempo fa una lettera di un alto esponente della amministrazione ferroviaria che mi assicurava che sarebbe stata messa in opera con priorità la Bari-Altamura-Matera-Metaponto; ma è un secolo che si attende. (*Commenti*).

Discutiamo senza preconcetti di parte: si chiede una ferrovia che unisca due mari, il mare Jonio e il mare Adriatico, ed unisca il Sud al Nord rapidamente; si tratta di una ferrovia che servirà alla nuova plaga agricola che si va formando, il Metapontino, quella zona che dovrebbe essere florida, e nella quale vivono a stento operosi assegnatari che coltivano affannosamente la terra e che non hanno ancora un palmo di ferrovia.

Noi stiamo gridando da secoli — e la parola « secoli » indica l'ansia della lunga attesa — che si costruisca la ferrovia e che il Gocci dica se veramente si vuole rinnovare, se dovrà essere una politica nuova quella che si intende fare, se si sente il palpito dei lavoratori, delle classi povere del Sud, dei pezzenti del Sud, se questa politica nuova si vuole onestamente fare. Ed è una politica nuova quella che occorre: fatti e non parole. Diversamente non farete che quel che si è fatto per tanti anni, illudendo il Mezzogiorno, che non accetterà supinamente una politica canzonatoria.

M A S C I A L E . Perché non l'ha fatta lei quando era Ministro dei trasporti?

C E R A B O N A . Questa interruzione mi è stata fatta qualche altra volta. L'accetto; ma l'onorevole Corbellini mio successore, vi dirà che, quando ero Ministro dei trasporti, non potevo far nulla se non riattare le linee spezzate dagli Alleati e distrutte dalla guerra; vero, onorevole Corbellini?

C O R B E L L I N I , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Esatto.

C E R A B O N A . Non potevo far altro; ho lasciato le ferrovie, ed è l'onorevole Corbellini che ve lo dirà, in condizione di

avanzata ricostruzione, un canovaccio su cui si poteva ben operare. Si potevano mettere da parte i rami secchi e costruirne dei nuovi. È una bella frase: abolire i rami secchi, ma come potrete abolire quelli che avete ricostruito da poco?

La Napoli-Barletta, come l'abolite, se la avete rifatta? Dovevate distruggerla, romperla e ricostruirla con visione nuova. Problema tecnico quello delle ferrovie che l'onorevole Corbellini forse, avrebbe potuto risolvere, come avrebbero potuto risolverlo gli altri miei successori. Ma, sfortunatamente per l'Italia nel Sud poco o nulla è stato fatto: rimediate!

Vi è un Governo nuovo, dunque vi sono aspirazioni da parte dei poveri cittadini del Sud! ... (Commenti del senatore Jorio).

Caro collega, quando vi è chi non mangia un pezzo di pane e gli altri mangiano non si possono fare commenti!

Venite incontro alle popolazioni del Sud che immiseriscono, perchè non vi è commercio, non vi sono industrie! Volete industrializzare il Sud? Non scherziamo! Ferrandina ha avuto il metano, ma come si potrà andare avanti se non si vuole costruire proprio la ferrovia che dovrà congiungere l'Italia al Metapontino, se esistono in Lucania strade rotabili che occorrerà completamente rifare?

Lasciate andare; anche le autostrade, sono una corbellatura così come programmate per il Sud! Le autostrade sono per le lussuose macchine; esse non danno il pane ai piccoli Comuni, ai Comuni che sono nell'interno senza efficienti comunicazioni.

E questo l'errore, l'errore tecnico delle comunicazioni italiane! Vi sono le ferrovie rivierasche: la Napoli-Taranto-Salerno, a tre metri dal mare (e lasciamo andare la inutilità in caso di guerra); e vi è la ferrovia, lungo la costa adriatica. Ma nell'interno dell'Italia cosa c'è, da quali ferrovie è percorso il Paese? Quali strade rotabili spaziose, ben costruite, quali superstrade vi sono? Quale dei Ministri ha avuto il pensiero — per usare una parola gentile — il pensiero italiano, di guardare al sud? Eppure lo si afferma in tutti

i discorsi che è una larga plaga depressa il Sud! Sì l'industrializzazione! Ma come? Quattro ciminiere che fumano in un punto, e miseria dilagante intorno!

Quelle popolazioni non hanno possibilità di muoversi, non possono avere facili scambi di idee e di prodotti

I Borboni ebbero la concezione di non voler costruire strade perchè dicevano che non bisognava unire i cittadini, bisognava tenerli lontani: quanto meno si fossero visti e quanto meno si fossero conosciuti, tanto meglio sarebbero andati i Governi

Ora, proclamate di essere un Governo democratico; ma la democrazia significa libertà, significa giustizia! (Interruzione del senatore Jorio).

E già, sono proprio interruzioni del genere che rovinano l'Italia! E non dovrebbero essere sulla bocca di senatori coscienti difensori del Sud, che ha dato molto alla Patria, molto alla guerra e dà molte tasse. È povera gente che soffre e langue nella miseria! Questa è la verità!

Se ciò si scrivesse nel cuore di ognuno di voi, onorevoli senatori, e se voleste onorare il Sud, venendo a compiere una sincera inchiesta, tornereste scontenti e non fareste esclamazioni nel sentire le parole che escono dal cuore di un uomo del Sud che vi chiede giustizia per la miseria di quelle terre e vi chiede, per tornare all'ordine del giorno, una importante ferrovia. Non ci risponde che volete studiare ancora ...

**I M P E R I A L E .** È stata approvata anche dalla Commissione.

**C E R A B O N A .** Ed ora c'è il ministro Sullo che è un meridionale, della nostra terra. Ci dimostri che egli guarda alla sua casa, non per rendere un favore, ma per adempiere un dovere che il figlio ha verso la madre che è in rovina, e che aspetta da tempo un atto di giustizia!

Il Ministro Sullo, faccia vedere come rappresenta la nuova concezione per quello che devono essere i lavori pubblici nell'Italia meridionale.

E passiamo al porto di Metaponto.

Mi si dice che sono in corso degli studi. Vi rimando ad un libro di Michele La Cava, fratello del noto Ministro, sul porto di Metaponto; chi ha volontà di studiare un po' il passato, si accorgerà che il problema già da tempo fu preso in considerazione.

Il porto di Metaponto apre il traffico con i Paesi dell'Africa settentrionale, può essere l'emporio del mare Jonio, può essere la vita per le regioni del sud, per la Puglia, la Basilicata, la Calabria. Studiate e, se potete farlo subito, fatelo. Questo figlio del Sud affannosamente vi dice: compite un atto di giustizia, costruite il porto di Metaponto per dare fede al Mezzogiorno, per dare vita alle zone depresse. Se le genti del Sud resteranno ancora col mulo e col carretto e se per andare da Napoli a Bari si impiegheranno oltre cinque ore di treno, quelle zone non si riavranno mai. Abbiamo solo due treni da Napoli a Bari: uno alle sette per arrivare a mezzogiorno, l'altro la sera. Due soli treni cosiddetti rapidi per unire le due grandi città del Sud; per il resto, treni lumaca o treni merci.

**S P A S A R I**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si è iniziata l'autostrada.

**C E R A B O N A**. Non mi parlate di autostrade: beati coloro che potranno andare in macchina sulle autostrade. Non è l'autostrada che risolve il problema, è la ferrovia. Avete dato loro la seconda classe, ma dovete dare i treni perchè, se si perde il treno del mattino, occorre rimandare il viaggio all'indomani.

Un senatore del nord mi ha interrotto. Rispondo: voi conoscete poco o nulla dei nostri problemi e del nostro isolamento; non avete il diritto di parlare delle condizioni in cui vive il Mezzogiorno d'Italia.

**P I C C H I O T T I**. Ma contano i fatti, non le chiacchiere.

**C E R A B O N A**. All'avvocato Picchiotti piacciono i fatti e quasi dice a me: perchè non costruisci tu le ferrovie? Infatti la

conclusione logica della interruzione è questa: le ferrovie le devi fare tu. Hai ragione, non diamo colpa al Governo; le farò io: sei contento? Ho accontentato anche l'avvocato Picchiotti, spero che il Governo contenti le popolazioni del Mezzogiorno. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

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

**S P A G N O L L I**. Onorevole Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, un modo per esprimere concretamente il giusto ed obiettivo apprezzamento al buon lavoro che, nel settore delle opere pubbliche, è stato svolto e ci si propone di svolgere da parte del Governo, e in particolare dal Ministro dei lavori pubblici, ritengo possa essere quello di offrire suggerimenti e proposte utili, cooperando così positivamente all'ulteriore potenziamento e perfezionamento di un settore che costituisce uno dei cardini su cui si impernia lo sviluppo sociale ed economico della Nazione.

Temi e problemi ci sono offerti dalla relazione del senatore Buizza che con la sua nota competenza ci ha sinteticamente, ma con molta efficacia, offerto un quadro pressochè completo del settore e delle sue specifiche esigenze, dal grave problema del progressivo impoverimento dei quadri amministrativi e tecnici, a quello delle pesanti procedure di natura tecnico-amministrativa richieste per l'esecuzione di opere pubbliche, dal problema della riforma della legge urbanistica alla richiesta di un piano per l'edilizia popolare che tenga particolarmente conto del problema delle abitazioni malsane, al problema dell'edilizia scolastica prefabbricata, eccetera.

Con felice intuito l'onorevole relatore ha rinunciato ad essere analitico; non voglio contravvenire io a questo encomiabile criterio di sintesi. Mi limiterò pertanto ad aggiungere, al sincero compiacimento per l'opera fino ad oggi svolta e per la visibile volontà del Governo, e del Ministro in special modo, di sempre più perfezionarla, alcune considerazioni desunte da personale esperienza.

La situazione di disagio nella quale viene a trovarsi ogni giorno di più il servizio tecnico del Ministero, per l'impossibilità tra l'altro di immettervi nuove leve, ha una sensibile, giustificata eco nella relazione della Commissione competente e non può ovviamente non trovare meditata considerazione, come del resto l'ha già trovata anche in passato, e in particolare lo scorso anno in quest'Aula, dove sono ancora vive le parole quanto mai oneste e leali dell'onorevole Zaccagnini il quale ammoniva che « se andiamo avanti così, purtroppo tra cinque o dieci anni al massimo potremo avere leggi perfette ma non avremo più gli uomini per applicarle ».

Gli imponenti programmi di opere pubbliche che ci stanno dinnanzi accentuano ancora più l'esigenza di funzionari e tecnici valenti e preparati e rendono estremamente urgente e grave il problema. Ma a nulla varrebbe concludere la gravità del problema, sulla quale nessuno può dissentire, se non si indicassero modi possibili di soluzione. Al riguardo potrebbe essere per intanto studiata, con carattere d'urgenza, la possibilità di regolare il trattamento economico del personale tecnico dei Lavori pubblici con criteri analoghi a quelli in uso nell'Avvocatura dello Stato. Ma è evidente che una soluzione organica e duratura del problema debba essere ricercata nell'ambito del più grande problema della riforma profonda ed effettiva dell'Amministrazione pubblica.

È in questo più vasto ambito che potrà essere colta la possibilità di equilibrare la retribuzione dei dipendenti statali a quella dei dipendenti delle aziende private e a partecipazione statale, nonché la possibilità di ricercare pertanto realmente, mediante la selezione, l'efficienza dell'Amministrazione pubblica, in quanto è evidente che fintanto che mancheranno organici provvedimenti di larga semplificazione dell'Amministrazione, ogni iniziativa resterà arenata per la materiale impossibilità di trovare la necessaria copertura della maggiore spesa.

L'onorevole relatore non ha tralasciato di ricordare un altro problema che, come il precedente, è altrettanto a noi noto: il rinnovo cioè delle norme tecniche amministrative che regolano l'esecuzione delle opere

pubbliche; problema a cui si deve aggiungere l'altro ancora più vasto di un maggiore coordinamento e di una più chiara programmazione delle opere pubbliche stesse.

In questo settore, infatti, lo Stato nelle grandi linee si muove ancora oggi sulla base di una dimensione delle attribuzioni e dei rapporti tra Stato e cittadini superata ormai da decenni, sulla base cioè della situazione esistente quando l'attività e l'azione statale erano preminentemente circoscritte all'assolvimento di compiti primari per assicurare un'ordinata vita sociale.

Nonostante sia idealmente bene indirizzata l'azione dello Stato, viene così a mancare spesso ai suoi fini di ordine sociale ed economico, e non vi è dubbio che a limitare il conseguimento di risultati concreti e incisivi contribuisca proprio, da un lato, la mancanza di un'azione che sia scientificamente programmata, coordinata, dinamica, tecnicamente economica, dall'altro la esistenza di procedure tecnico-amministrative accentrate e pesanti, nonché la mancanza di appropriate strumentazioni e metodologie di intervento.

Per contro, esperienza e obiettive constatazioni ci indicano quotidianamente che la azione dello Stato per conseguire, nei tempi e nei modi voluti, l'ulteriore sviluppo economico-sociale del Paese esige innanzi tutto che iniziative di interventi consimili, o comunque orientati, sia pure attraverso modalità diverse, ai medesimi fini, siano tra loro organicamente coordinate. Esige poi che i singoli interventi trovino inquadramento non in una programmazione generica, ad orecchio, bensì in una programmazione aderente alle realtà di cui è indispensabile sempre approfondire, anche ai fini tecnico-operativi, le molteplici e specifiche componenti, che noi sappiamo essere peraltro eterogenee e variabili nello spazio e nel tempo.

È d'altro canto evidente che premessa inderogabile al soddisfacimento delle esigenze ora accennate è lo svolgimento di appropriate indagini preliminari da condurre con ordine e chiarezza di temi e di fini, con rigore scientifico, con criteri di valutazione omogenei e costanti.

Ho motivo di dubitare che, in una società in trasformazione come la nostra, sia sufficiente, ad esempio, valutare analiticamente le necessità alloggiative e predisporre adeguati programmi di intervento sulla base dei dati offerti dall'ultimo censimento della popolazione o, per quanto concerne le abitazioni per i lavoratori agricoli dipendenti, dei dati offerti dal servizio dei contributi unificati in agricoltura, e così, per il settore scolastico, dei limitati dati che, con sforzo encomiabile, raccolgono gli uffici competenti della Pubblica istruzione. Sono dati quanto mai utili, che possono rappresentare però solo dei punti di partenza come sommario ed elementare accertamento di un aspetto della realtà, dello stato di fatto, ma che mancano di approfondimento, di proiezione nel futuro, di inquadramento nelle componenti di natura sociale ed economica della realtà ambientale.

Altrettanto ho motivo di dubitare, ad esempio, che possa vedersi attuato in Calabria il trasferimento degli abitati, previsto dalle leggi speciali a favore di questa regione, senza preliminari e serie indagini e studi.

D'altro canto c'è ancora da rilevare che, per lo più, è proprio la mancanza di tali studi, e quindi l'impossibilità di esprimere delle valutazioni motivate, che vieta la ricerca e l'impostazione di soluzioni tecniche e realizzative che siano adeguate, da un lato, alle finalità che ci si propone di conseguire, e dall'altro tecnicamente economiche.

Le poche iniziative sperimentali attuate in questo campo ci confermano che, laddove la programmazione degli interventi ha trovato un supporto in indagini preliminari, non solo è stato possibile tentare di dar vita, anche in situazioni compromesse, a complessi organicamente strutturati sul piano urbanistico proiettati verso le esigenze del futuro, ma è stato possibile anche tentare, sul piano tecnico-operativo, la ricerca di metodi più razionali e dinamici, e perciò stesso più economici.

Sono mortificato, al riguardo, di far ricorso sempre, per delle esemplificazioni, a mie dirette esperienze e ricordare gli studi dell'U.N.R.R.A.-Casas, e fra questi — tanto

per citarne uno — quello condotto in Calabria per conto del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, del quale si è già iniziata la traduzione parziale in una serie di organici interventi. Ne ho parlato già un'altra volta in Aula, ed ho presentato questo studio.

Per quanto concerne infine le procedure tecnico-amministrative, mi limito soltanto a ricordare che, ad esempio, per la legge n. 640, le prescrizioni relative ai soli compiti di pre-progettazione e progettazione impongono per ogni singola pratica ben 24 passaggi da ufficio a ufficio con una ampiezza dei cosiddetti tempi tecnici morti oscillante da 6 a 18 mesi. A tale inconveniente, oltre che ad altri motivi, si può in parte far risalire il fenomeno delle difficoltà incontrate e spesso delle incapacità da parte dei cittadini e di molti Enti locali minori ad avvalersi delle generose provvidenze predisposte dallo Stato e votate dal Parlamento, e conseguentemente la sfasatura tra le disponibilità dei mezzi generosamente allestiti e la capacità di utilizzarli nelle condizioni di tempo e di modo più favorevoli.

Relativamente ad alcuni dei temi accennati la 7ª Commissione ha avanzato, da parte sua, alcune precise richieste che debbono riscuotere il nostro unanime consenso: in particolare per la revisione, l'aggiornamento e lo snellimento delle procedure, per la presentazione al Parlamento, insieme allo stato di avanzamento della spesa, dello stato di avanzamento dei lavori, per una sollecita discussione ed approvazione della legge urbanistica. Alla luce di quanto sopra esposto mi sia consentito a conclusione di questo argomento prospettare l'opportunità: a) che venga sollecitata la conclusione degli studi inerenti alla redazione dei testi unici e che, nella semplificazione delle procedure e nell'adeguamento e ammodernamento delle strutture, non si tralasci di valutare le esigenze prime prospettate; b) che nella formulazione di nuovi provvedimenti ci si preoccupi già di soppesare concretamente la parte strumentale al fine di evitare che anche per nuove iniziative i lodevoli intendimenti politici e finalistici possano restare frustrati da difficoltà e impossibilità di na-

tura operativa; quando discuteremo il Piano della scuola vedremo qualche esempio concreto al riguardo; c) che il problema degli studi e delle indagini trovi più adeguate considerazioni per quanto concerne le leggi già in atto con appositi e più consistenti stanziamenti di bilancio; guardate l'articolo 43 a pagina 23 e vi renderete subito conto della insufficienza dal punto di vista finanziario, sia a questo titolo che per quanto concerne futuri provvedimenti prevedendosi già le somme da destinare a tale scopo; d) che per rendere le provvidenze dello Stato maggiormente operanti sul piano pratico, e più facilmente accessibili agli Enti locali minori ed agli stessi cittadini ci si avvalga di Enti intermedi o ausiliari che, peraltro, possono essere fatti valere agevolmente come mezzo per conseguire anche un alleggerimento delle funzioni esecutive degli organi centrali e periferici del Ministero. Ciò potrà consentire allo Stato di attendere proficuamente ai suoi compiti di programmazione generale e di controllo, lasciando invece, a tali strumenti — con ampia visuale — i compiti connessi alla realizzazione degli interventi. Di tali organismi, inoltre, lo Stato potrebbe opportunamente avvalersi per la determinazione programmatica degli interventi al livello provinciale e regionale, ove lo Stato stesso non sempre è in grado di facilmente operare.

D'altro canto lo Stato non ha bisogno, a questo fine, di istituire strumenti ed organismi nuovi. Essi già esistono e spesso attendono solo di essere seriamente impegnati, di essere chiamati a responsabilmente operare, avendo già sperimentato e vissuto (come posso dire per l'U.N.R.R.A.-Casas), l'insieme dei problemi di cui io ho fatto cenno.

Mi sia consentito ancora di soffermarmi su un aspetto particolare di questo vasto quadro di esigenze a carattere generale, e cioè sul problema delle percentuali, per spese generali, che il Ministero dei lavori pubblici riconosce agli organismi che sono incaricati di attuare i vari programmi edilizi in atto.

Come è noto tale percentuale è fissata attualmente nel 4 e 5 per cento a seconda

che si tratti di opere interamente finanziate dallo Stato, ovvero di opere per le quali lo Stato concede un contributo pluriennale.

Nei primo caso (legge 640, legge 705) tale percentuale è destinata a coprire le spese per il reperimento delle aree, per la progettazione, per gli atti di appalto, per la direzione dei lavori.

Nel secondo caso (legge 408, legge 1327, legge 645 per l'edilizia scolastica) la percentuale di cui sopra deve coprire anche le spese generali inerenti alla stipulazione dei mutui con i quali gli enti concessionari finanziano la realizzazione delle opere. L'esperienza dimostra — e sono intuibili le ragioni — che tali percentuali sono sufficienti a coprire le effettive spese generali degli enti solo nei casi di lavori concentrati in appalti di notevole importo. Tenendo conto delle attuali tariffe professionali (decurtate del 25 per cento per i lavori finanziati dallo Stato) le spese generali per un intervento edilizio di 50 milioni si aggirano, in media, su lire 2 milioni 700 mila, su un importo, cioè, corrispondente ad una percentuale del 5,40 per cento e, quindi, superiore alle due percentuali riconosciute dal Ministero. Peraltro la inadeguatezza delle percentuali riconosciute trova conferma dal raffronto con le percentuali applicate, per le opere edilizie, dall'I.N.A.-Casa e dalla Cassa per il Mezzogiorno. La prima applica, infatti, percentuali variabili dal 4,06 per cento, per cantieri superiori ai 500 milioni, all'8,88 per cento per cantieri inferiori ai 20 milioni; la Cassa, percentuali variabili dal 6 per cento al 10 per cento.

Il contenimento delle percentuali applicate dal Ministero entro così inadeguati indici si ripercuote, come è ovvio, sulla qualità delle opere, in quanto gli enti incaricati si vedono costretti a limitare al massimo il ricorso all'opera di liberi professionisti, a ricorrere frequentemente alla ripetizione di progetti *standard*, a retribuire i professionisti ai minimi contrattuali, a ridurre al minimo la sorveglianza dei cantieri. Per di più, con le recenti norme per il riscatto degli alloggi viene ora a mancare agli enti incaricati la possibilità, esistente nel passato, di coprire nel tempo le maggiori spese

generali sostenute con i margini della gestione degli alloggi.

Mi permetto pertanto di segnalare caldamente all'onorevole Ministro l'opportunità di introdurre un sistema di percentuali graduato secondo l'importo dei lavori, portando la percentuale al 5 per cento per i lavori superiori ai 100 milioni, ed al 6 per cento per i lavori inferiori ai 100 milioni, mantenendo naturalmente, nel contempo, il criterio di un ulteriore 1 per cento per quei lavori (legge 408, legge 645) che comportano la stipulazione di mutui con le conseguenti incombenze amministrative e legali.

L'attuazione di tali varianti potrebbe essere disposta: per la legge n. 640 ed affini con un decreto interministeriale (Lavori pubblici-Tesoro), come già è avvenuto nel 1957, in base all'articolo 4 della legge n. 640 citata; per le leggi n. 408 e 645 con l'autorizzazione — mediante apposita circolare — ai Provveditori alle opere pubbliche ed agli Uffici del genio civile ad applicare o meglio a riconoscere le nuove percentuali sull'importo delle opere da finanziare.

Altra variante auspicabile è quella, infine, relativa ad un abbassamento dal 25 al 10 per cento della riduzione delle tariffe professionali per i lavori finanziati dallo Stato. L'insieme di questi semplici provvedimenti — sui quali faccio appello alla nota sensibilità dell'onorevole Ministro — accoglierebbe una vecchia e viva esigenza degli Istituti autonomi case popolari, dell'U.N.R. R.A.-Casas e degli enti che operano per conto dello Stato nel settore edilizio e consentirebbe loro un più ampio ricorso ai professionisti privati ed una maggiore cura nella progettazione e nell'esecuzione delle opere. Per altro verso si verrebbe incontro ad una sentita aspirazione degli ordini professionali, che hanno sempre considerato come un peso ingiustificato la riduzione del 25 per cento delle tariffe.

Un ultimo argomento su cui, nonostante la brevità che mi sono proposta, ritengo doveroso soffermarmi un attimo è quello relativo all'eliminazione delle abitazioni malsane.

Il bilancio al nostro esame si discosta di poco dagli stanziamenti del precedente esercizio per una compensazione tra maggiori e minori oneri. Tra i minori oneri è registrata

l'incidenza di 15 miliardi annui della legge n. 640 e n. 966, riguardanti l'eliminazione delle abitazioni malsane.

Molto opportunamente alla 7ª Commissione il relatore, nel rinnovare la richiesta di un piano per l'edilizia popolare, ha posto l'accento sul problema in argomento e sulla necessità di prorogare la relativa legge e rinnovare lo stanziamento.

Ritengo superfluo, da parte mia, soffermarmi sugli aspetti sociali del problema della casa, che è uno di quei fondamentali valori cui lo Stato ha fino ad oggi indirizzato molteplici cure e destinato mezzi cospicui. Le mutate condizioni economico-sociali del Paese hanno indubbiamente attenuato le pressanti esigenze che caratterizzavano sino a qualche anno addietro il settore degli alloggi. È peraltro evidente che oggi in una graduatoria di priorità il problema della casa non ha più la preminenza che gli si attribuiva negli anni decorsi. Purtuttavia il problema è ancora vivo, anche se circoscritto settorialmente, e la sua esistenza riscuote ampia considerazione nei due rami del Parlamento, dove la conoscenza diretta delle situazioni ambientali consente di attribuire alla media nazionale, pressochè vicina ad un vano a persona, desumibile dall'ultimo censimento, il limitato valore di una media statistica. Cioè è una media statistica come tale buona, ma bisogna guardare sotto ad essa per vedere le reali consistenze alloggiative di molta parte ancora dei nostri fratelli.

La conoscenza diretta degli ambienti porta infatti a rilevare che alla saturazione del mercato edilizio, registrata in certi settori, non corrisponde un totale soddisfacimento dei bisogni, in particolare nel settore dei meno abbienti, di coloro che appaiono impossibilitati a sopportare non solo il gravame di un eventuale canone di riscatto, ma neanche, spesso, l'onere di un medio fitto di locazione.

D'altronde proprio il Ministro dell'epoca, onorevole Zaccagnini, lo scorso anno, rilevava al VII Congresso degli Istituti autonomi case popolari che la provvida legge Romita, n. 640, aveva inciso nella soluzione del problema delle abitazioni malsane solo per il 20-25 per cento. E debbo interpretare co-

me una conferma di tale asserzione le decine e decine di lettere e richieste che pervengono all'Istituto case popolari e all'U.N.R. R.A.-Casas da Comuni e da autorità provinciali e da parte di privati.

Tutto ciò a me sembra che confermi ulteriormente l'esigenza che la legge n. 640 venga tempestivamente prorogata e che nuove opere e programmi vengano rapidamente predisposti anche per le classi meno abbienti del Paese, con una visione — mi permetto di aggiungere — ancora più accentuatamente sociale ed umana, che tenga peraltro conto dell'esigenza di integrare adeguatamente gli interventi edilizi con attività di servizio sociale. Bisogna non solo, infatti, costruire i muri, ma preoccuparsi di coloro che vanno ad abitare queste case e che, provenendo da grotte, caverne o case malsane, hanno veramente bisogno di essere aiutati a rientrare nella società alla quale apparteniamo. Ciò al fine di facilitare la costituzione di consapevoli consorzi umani, organicamente inseriti nel contesto sociale.

Non tocco altri argomenti e concludo, formulando l'augurio che l'onorevole Ministro, del quale si deve lodare l'intelligente intraprendenza, non mancherà di valutare le considerazioni che mi sono permesso di prospettare.

Onorevoli colleghi, gli impegnativi compiti cui lodevolmente il Ministero dei lavori pubblici attende per garantire l'ulteriore progresso economico e sociale del Paese vogliamo che non manchi, anche in questa circostanza, all'onorevole Ministro ed al Governo il conforto del nostro positivo assenso. *(Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni).*

**Annuncio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati e di deferimento all'esame di Commissione permanente; approvazione di procedura urgentissima**

**P R E S I D E N T E .** Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Autorizzazione dell'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1962-63 ». (2073).

Comunico altresì che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il suddetto disegno di legge all'esame della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro).

Ha chiesto di parlare il senatore Bertone.

**B E R T O N E .** Chiedo che per questo disegno di legge sia adottata la procedura urgentissima.

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi osservazioni metto ai voti la richiesta della procedura urgentissima. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvata).*

**Ripresa della discussione**

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

**P A J E T T A .** Sarò telegrafico. Con il primo argomento vorrei esprimere una viva preghiera; mi rivolgo anche e specialmente al Ministro Corbellini, perchè si tratta di un argomento di cui è bene a conoscenza e che lo interessa direttamente.

Intendo parlare del raddoppio dell'autostrada dei laghi. Ne abbiamo parlato in tutti i passati bilanci, se ne parla in tutti i momenti, certi giornali di Milano hanno già anche pubblicato il progetto per il quadrifoglio all'uscita di Milano. Tutti ne conoscono l'importanza, tutti sanno che in provincia di Varese sono immesse quotidianamente dieci nuove autovetture e quindi tutti possono immaginare quale sia il traffico che si svolge su questa autostrada Milano-Varese e che ha diramazioni per Bergamo e Brescia, per Como, per Sesto Calende, diramazioni cioè per tutti i laghi: di Garda, di Como, di Lugano, di Varese e per il Lago Maggiore.

Mi richiamo anche a un ordine del giorno che ha presentato il senatore Bonafini e che ho firmato io pure. Il traffico su questa autostrada è diventato impossibile, e non soltanto impossibile, ma pericolosissimo; pur-

troppo io stesso ne ho avuto una ben triste esperienza.

Pertanto, vorrei pregare l'onorevole Ministro e l'onorevole Sottosegretario perchè intervengano affinchè il raddoppio dell'autostrada dei laghi, che è la più importante d'Italia, venga iniziato.

Quando noi arriviamo nella nostra regione sentiamo lamenti da tutte le parti: tutti ci dicono che abbiamo affermato che l'autostrada si deve fare, ma che invece i lavori non incominciano mai.

Non so se l'incarico sia stato demandato all'A.N.A.S. o alla società che ha assunto la costruzione dell'Autostrada del sole. In ogni modo, qualunque sia l'ente incaricato, è necessario che il Ministro intervenga perchè i lavori siano incominciati immediatamente.

I progetti sono pronti: rivolgo quindi una viva preghiera al qui presente ministro Corbellini — che è molto bene al corrente di questa situazione di cose — ed all'onorevole Sottosegretario perchè abbiano a provvedere in maniera che si possa iniziare subito la costruzione del raddoppio dell'autostrada dei laghi.

E passo al secondo argomento. Ho promesso di essere brevissimo, chiedendo solo cinque minuti per il mio intervento: rimarrò in questi limiti.

L'argomento concerne la costruzione del canale navigabile Venezia-Locarno. Anche il relatore senatore Buizza ne ha parlato a pagina 24 della sua relazione.

Si tratta di un tema sul quale mi sono intrattenuto anche negli anni passati, in occasione della discussione del bilancio dei Lavori pubblici. Lo stesso problema hanno del resto già trattato altri colleghi, fra i quali il senatore Gombi e il senatore Zelioli Lanzini. Occorre quindi decidersi o per il sì o per il no.

**C E C C H E R I N I**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il progetto è stato approvato stamane dalla Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati.

**P A J E T T A**. Benissimo; sapevo che era in discussione. Anche circa un mese fa vi è stata un'adunanza presso il Ministro

dei trasporti onorevole Mattarella e vorrei proprio insistere perchè si addivenga ad una conclusione. Se il Ministero riconosce la necessità e l'interesse nazionale e internazionale di costruire questo canale navigabile, facciamola finita una buona volta: si aggiorni il progetto e si stabilisca un piano per la sua realizzazione che non porti le cose allo infinito. Diversamente il canale di Venezia-Locarno diverrà una favola.

Può darsi che il Ministero non ne voglia far nulla. In tal caso sarebbe bene cessare dallo spendere quei 950 milioni circa che vengono spesi annualmente per mantenere delle strutture che dovrebbero servire per un canale destinato a non essere costruito. Sarebbe bene allora impiegare quelle somme altrove.

Ora, però, dal Sottosegretario mi è stata data un'assicurazione. Mi complimento con coloro che qui rappresentano il Governo e voglio pertanto sperare che un'opera così importante sia dal punto di vista nazionale che internazionale possa avere la più completa e sollecita realizzazione. (*Applausi dal centro*).

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

**M A M M U C A R I**. Signor Presidente, voglio porre, sia pure brevemente, una questione non trattata nella relazione del collega Buizza nè sollevata dagli interventi che si sono avuti sinora nella nostra discussione. Il problema potrebbe apparire di carattere locale, ma, a nostro parere, investe responsabilità di carattere nazionale ed è quindi, necessario che si debba un chiarimento per quanto ha riferimento agli orientamenti governativi concernenti il modo di risolvere il problema stesso. Parlo del piano regolatore di Roma.

Sono note le vicende ultime, che hanno ancora una volta interessato intensamente l'opinione pubblica romana: la richiesta avanzata al Commissario prefettizio Diana di dare la sua approvazione al piano regolatore, emendato dalla Commissione dei cinque, con le relative norme di salvaguardia ed il rifiuto, da parte del Commissario stes-

so, di dare la sua approvazione al piano, rinviando tutta la discussione sull'argomento al Consiglio comunale testè eletto.

Il problema, che si è posto non è di secondaria importanza, perchè, a seconda dell'impostazione del piano regolatore di Roma, abbiamo implicazioni diverse di carattere nazionale, sia per quanto ha riferimento agli oneri, che il Governo dovrà affrontare per la città di Roma, sia per quanto concerne il modo di espansione e le caratteristiche della città stessa. Altro elemento di implicazione: abbiamo sospeso la discussione della legge speciale per Roma anche in vista di un chiarimento concernente il piano regolatore; è evidente che la legge speciale potrà subire delle modificazioni a seconda della natura di questo piano. Vi sono anche implicazioni di carattere più generale: economiche e morali. Più volte abbiamo discusso al Senato della città di Roma, delle forze, che regolano il suo sviluppo e più volte abbiamo assistito, specialmente nell'Italia del nord, a critiche sia alla politica amministrativa che si attua a Roma che all'attività di carattere speculativo, che anima, e direi dirige, l'espansione della città di Roma. Il nome di Roma non ne è uscito bene.

Voglio accennare ad un elemento che può orientare l'impostazione del piano regolatore: la speculazione enorme sulle aree edificabili che origina la lotta di interessi, che è al centro delle discussioni intorno al piano regolatore, e le pressioni, che vengono esercitate da privati, famiglie, società, organismi laici ed ecclesiastici, proprietari di aree fabbricabili per tentare di imporre una linea, piuttosto che un'altra, di espansione della città.

Noi ignoriamo, nonostante che il Parlamento abbia in esame la legge speciale, ogni cosa in merito al piano regolatore di Roma, e allora vorremmo chiedere, data la travagliata storia del piano stesso, quali sono stati gli orientamenti, che hanno spinto il Ministro Sullo ad emanare un decreto legge la cui efficacia scadrà nel prossimo dicembre e quale fosse l'urgenza nell'emanazione di que-

l'urgenza, come mezzo per porre termine ad una situazione di anormalità indiscutibile esistente nella città di Roma.

Questa è la prima questione, che vorremmo porre in modo formale, cioè quali sono state, non dico le pressioni, ma quali sono stati i criteri, che hanno spinto il Ministro Sullo ad emanare il decreto-legge.

La seconda questione concerne gli orientamenti, che hanno determinato gli emendamenti apportati al piano regolatore Ciocchetti in base anche ad alcune osservazioni e proposte fatte e suggerite dal Ministero dei lavori pubblici.

Noi ignoriamo questi particolari, non certo di secondaria importanza. Vorremmo, perciò, avere un chiarimento, se è possibile — anche per le implicazioni più generali di riflesso nazionale e legislativo, di cui il Parlamento dovrebbe assumere responsabilità precise a seconda il prevalere di questa o quella impostazione del piano regolatore stesso — circa il lavoro svolto dalla Commissione dei cinque e circa i punti chiave sui quali vi è stata controversia o accordo.

C E C C H E R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si è deciso alla unanimità.

M A M M U C A R I . Siccome il piano regolatore è stato discusso lungamente al Consiglio comunale dando luogo a dibattiti-fiume e a convegni di ogni genere, mentre sui lavori della Commissione dei cinque nulla si è saputo, tranne alcune dichiarazioni fatte dall'architetto Piccinato e in contrapposto altre dichiarazioni fatte dall'onorevole Natoli, e quanto dibattuto da un convegno promosso dal settimanale « L'Espresso », sarebbe opportuno che il Parlamento, sia pure nei limiti del possibile e del consentito, fosse informato su tali lavori.

La terza richiesta che noi vorremmo avanzare riguarda le conseguenze che può avere l'applicazione del decreto legge del ministro Sullo e quindi l'impostazione del piano regolatore stesso sulla legge speciale per Roma; perchè, ripeto, la discussione sospesa,

dovrà essere ripresa, in quanto uno dei primi atti, che, a quanto si sa, verrà compiuto dai vari Gruppi del Consiglio comunale nei confronti del Parlamento, sarà quello di richiedere la discussione immediata al Senato dei due disegni di legge, che riguardano

Roma. Sarebbe, pertanto, opportuno conoscere il legame che si svilupperà tra la situazione, che si è venuta a determinare con le ultime traversie del piano regolatore e il succo dei provvedimenti contenuti nella legge speciale per la città di Roma.

## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue M A M M U C A R I). Ultima questione. Siccome vi sono determinati orientamenti anche da parte del Ministero dei lavori pubblici circa i piani regolatori intercomunali e regionali, sarebbe opportuno conoscere in che modo il piano regolatore di Roma, di cui, ripeto, ignoriamo nella fase attuale, le nuove caratteristiche — auguriamoci che siano veramente nuove — tiene conto degli orientamenti di carattere più generale contenuti nel piano intercomunale. Questo collegamento ha per il Lazio un enorme valore, data la posizione di Roma nella Regione. Vorremmo altresì conoscere quali sono i legami che il piano regolatore può avere con il piano regolatore regionale.

Queste sono le questioni, che ho voluto porre, proprio perchè ritengo che il Parlamento debba essere, nei limiti del possibile, informato in merito ad una materia tanto controversa, che ha importanti riflessi di carattere nazionale.

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

Si dia lettura degli ordini del giorno.

G E N C O , Segretario :

« Il Senato,

considerata l'urgenza che si elimini lo sconcio addirittura intollerabile, e che è senza altri precedenti in Italia, di circa seicento appartamenti del disciolto Ente edilizio di Reggio Calabria, danneggiati dalla guerra

e rimasti nelle medesime condizioni in cui i bombardamenti li hanno lasciati;

considerata l'esistenza ancora nella zona di Reggio di più di 1.000 baracche, che debbono essere distrutte una buona volta e per sempre,

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

« Il Senato,

considerato con grande soddisfazione il rilevantisimo aumento del traffico nel porto di Reggio, che rende difficile disporre spesso di banchine libere;

riconosciuta la necessità che, mediante l'assegnazione di un ulteriore adeguato finanziamento, nel più breve tempo possibile sia posta la parola "fine" a questa opera, che si trascina da oltre un cinquantennio,

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

« Il Senato,

considerata l'assoluta urgenza, che la zona industriale a nord di Reggio Calabria, oltrechè quella a sud, sia messa al più pre-

sto in condizioni tali da poter ospitare gli importanti e numerosi impianti industriali, per cui sono state fatte le pratiche necessarie e relative;

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

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

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

#### « Il Senato,

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

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

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

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

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

considerato, ancora una volta, il fatto essenziale, che, se è giusto che esse siano sdoppiate da Bologna verso il Sud nell'Autostrada del Levante lungo il versante Ionico-adriatico, e nell'Autostrada del Sole lungo il versante tirrenico, è almeno altrettanto giusto che esse proseguano bipartite, sia a sud di Bari, sia a sud di Salerno, per ricongiungersi entrambe nello Stretto, e cioè nel centro del Mediterraneo, e in prossimità della Sicilia;

considerato, che tale soluzione è oggi resa molto più agevole dal fatto che per la Ionica sono in corso lo studio e il progetto della super-strada di 12,50 metri di larghezza, giacchè basta aggiungere a tale super-strada, e per tutto il percorso, altri tre metri di larghezza per consentire e realizzare la trasformazione di tale super-strada in autostrada, magari con pedaggio,

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

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

ilia, e perciò anche con il Centro del Mediterraneo »;

« Il Senato,

considerato che una delle ragioni più profonde delle persistenti difficoltà economiche del Mezzogiorno d'Italia è costituita, oltretutto dalla rarefazione del risparmio, — la cui densità è minima rispetto a molte altre zone italiane e del mondo, — dalla rarefazione delle comunicazioni, che anemizza, come un soffocante laccio emostatico, tutta la vita economica del Sud;

considerata la conseguente, preponderante importanza del perfezionamento, del rimodernamento e, soprattutto, dell'acceleramento di tutte le grandi vie di comunicazione, siano esse ferroviarie, o autostradali, le quali, tra l'altro, correndo prevalentemente lungo i meridiani, sono di gran lunga le più importanti tra le comunicazioni nazionali ed europee;

considerata anche la necessità di migliorare i collegamenti fra il Continente e la grande isola di Sicilia, che meritano di essere sempre maggiormente curati, perfezionati e accelerati;

esprimendo tutte le sue perplessità per le progettate costruzioni sullo Stretto di ponti, o di istmi, che attirerebbero l'offesa nemica nel caso di deprecabilissime ostilità, impedirebbero i rapidi spostamenti di eventuali armate navali, non sosterranno le sollecitazioni sismiche e aerodinamiche, frequenti nella zona, e soprattutto comprometterebbero irreparabilmente la navigazione maggiore e più importante in quel mare, per il quale è passata, passa, e passerà la più grande storia nostra, e la più alta e feconda civiltà umana;

considerando che i canali nel mondo specialmente moderno si aprono sempre, ma non si chiudono mai, per ovvie ed evidenti ragioni, come dimostrano quelli di Suez e di Panama, che hanno cambiato la vita stessa del mondo moderno,

impegna il Governo a orientare, semmai, gli studi verso il progetto e la costruzione della galleria, la quale con andamento elicoidale, e con 30 chilometri circa di lun-

ghezza, di cui soltanto 3,2 sotto mare, a quota meno 300, e con pendenza del 2 per cento che consenta le massime possibili velocità, colleghi il centro continentale di Reggio con il centro insulare di Messina a servizio delle 4 grandi ferrovie e autostrade, che vi fanno capo, e cioè la jonico-adriatica, la tirrenica, la orientale e la settentrionale sicula; e ciò con una spesa complessiva di circa 100 miliardi, senza assolutamente danno per alcuno, e con grande vantaggio per i grandi e sempre crescenti traffici, e per le importanti e paradisiache zone, che vi sono molto direttamente interessate ».

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

**B A R B A R O**. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, amico Spasari, onorevoli senatori, brevissimamente, come è mia abitudine e come è imposto dallo orario, illustrerò i miei ordini del giorno. Farò come il terremoto del 1908: comincerò leggermente per poi arrivare a parlare in maniera vorticosa. Allora il terremoto provocò un disastro; qui invece si tratta di risolvere importanti problemi. (*ilarità*).

Mi corre anzitutto l'obbligo di porgere un cordiale saluto all'illustre collega senatore Romano Domenico, che proprio oggi è stato eletto, per la sua competenza e la sua grande capacità, Presidente della 7ª Commissione. Rivolgo a lui i migliori auguri, come conterraneo oltre che amico, di fecondo e proficuo lavoro!

Accenno poi brevemente alla relazione fatta con saggezza e competenza dall'amico Buizza, in collaborazione col collega Amigoni, relazione che merita di essere considerata come interessante e coraggiosa soprattutto per quanto concerne il problema della perequazione dei lavori pubblici nelle diverse zone d'Italia. È questo un punto importante perchè purtroppo in molte provincie si fanno cose, che non si dovrebbero fare, e in moltissime altre non si fanno quelle che dovrebbero essere fatte. Sarebbe quindi mia viva preghiera che venissero coordinate le opere pubbliche nelle varie zone, che venissero graduate per importanza, consentendo l'at-

tuazione anzitutto di quelle, che sono maggiormente necessarie, poi di quelle che sono utili e infine di quelle che possono ancora attendere. Non è ammissibile, che in alcune provincie si facciano opere di relativa urgenza e si trascurino invece opere necessarie o utilissime in altre. Occorre eliminare questo gravissimo inconveniente, come giustamente dice anche l'onorevole relatore.

Il primo ordine del giorno da me presentato si riferisce alla questione delle baracche, che ancora, dopo tanti anni dal terremoto, esistono — e in numero notevole — nella mia provincia. Vi sono almeno mille baracche, che debbono essere eliminate, a qualunque costo e al più presto, per un motivo di decoro nazionale, oltre che nell'interesse delle popolazioni benemerite, che attendono da tanto tempo con una pazienza superiore a qualsiasi elogio!...

Così pure dev'essere definita la questione delle costruzioni private, poichè non si può ammettere che si prolunghi oltre il sessantennio la ricostruzione di quelle zone, che ebbero la sventura di essere distrutte dal tremendo cataclisma!...

Mi sembra inutile qualsiasi raccomandazione su questo primo ordine del giorno, perchè credo che su di esso siano tutti d'accordo. Più che altro occorre una sollecitazione a favore di quella che è una delle poche città d'Italia, in cui si vedono ancora i ruderi della guerra e insieme quelli, più antichi, del terremoto.

Per quanto si riferisce al secondo ordine del giorno, concernente il porto di Reggio, ella sa, onorevole Sottosegretario, che se c'è un porto da completare è proprio quello. Reggio è l'unico dei ventuno capoluoghi marittimi della nostra Italia, il cui porto non sia completo, pur essendo il migliore dal punto di vista nautico, perchè si tratta di un porto nel porto naturale costituito dallo Stretto, che ha la fortuna di avere — perchè così ha disposto la provvidenza divina — la più bella diga foranea che si possa immaginare, lunga 200 chilometri, e la Sicilia a dieci chilometri di distanza.

Completare quel porto è pertanto un assoluto, preciso, categorico dovere e insieme interesse nazionale, e tale completamento,

che attende da 50 anni di essere attuato, richiede al massimo un miliardo e mezzo di lire, cioè meno della settima parte di quel che si è speso per riparare i danni provocati da una mareggiata al grande porto di Genova. Si chiede quindi il minimo, ma questo minimo lo si deve ottenere, poichè nel porto in questione vi è un movimento sempre crescente. Ora che si spinge avanti a tutti i costi e con tutti i mezzi l'industrializzazione, occorre avere moli disponibili per le navi, che altrimenti debbono rimanere nella rada.

La prego quindi vivamente, onorevole rappresentante del Governo, di voler far sì che vengano integrati i fondi che mancano e che venga accelerata l'opera che potrebbe essere finita, non dico in uno, ma al massimo in due esercizi. D'altro canto, per le informazioni, che ho, pare che per le opere marittime vi sia un miliardo e mezzo. È veramente ridicola questa cifra, quando si pensi, che un miliardo e mezzo occorrerebbe proprio per il porto, di cui io ho l'onore di parlare! Cerchiamo di integrare questa cifra, e per lo meno di mandare avanti la legge, che consente alla Cassa del Mezzogiorno di intervenire nelle opere marittime e aeronautiche per sollevare il Ministero, che non ha i fondi necessari per farle completare al più presto. Si tratta di opere di vita e di avvenire!...

Passando al terzo ordine del giorno, quello relativo alla zona industriale di Reggio Calabria, ricordo che è da cinquanta anni che noi attendiamo l'attuazione concreta di tale zona. Siamo ancora all'inizio, pur essendo state stabilite una zona Nord e una zona Sud, ed occorre accelerare. Giorni fa, parlando al comune di Reggio accennavo appunto a questo grande problema dell'industrializzazione, che è relevantissimo, perchè si tratta di una zona di importanza enorme, che non può essere contenuta in un nucleo di industrializzazione, ma dev'essere compresa in un'area di industrializzazione, come si era promesso e deciso. Si dovrà fare una area per Reggio e una per Messina, e se possibile la si dovrebbe rendere area di sviluppo industriale, ed anche zona franca, così si potrebbe creare, in quella che è la chiave strategica ed economica del Mediterraneo, uno dei centri più importanti di carattere

industriale che vi siano, non soltanto in Europa, ma nel mondo!

C'è poi il quarto ordine del giorno, e consentitemi, che su di esso mi fermi di più. L'ordine del giorno si riferisce alla rete autostradale, cioè alle più importanti strade dell'Italia.

A questo riguardo ci troviamo in questa situazione, che la grande arteria nord-sud, che è la prima che segue i meridiani e non i paralleli per quelle note ragioni che abbiamo detto molte volte in questa solenne Aula, sia stata sdoppiata, ma è altrettanto giusto, che questa autostrada prosegua sdoppiata oltre Bari. Ma nonostante le mie insistenti richieste, perchè venisse accettato questo piano, di cui il grande amico ministro Corbellini è stato propugnatore, non si è ancora raggiunto lo scopo. Ora il percorso dell'autostrada del Sole pare ormai sia stato completamente deciso, e sono in corso i lavori per terminare tale arteria, lavori che vanno tuttavia molto a rilento: per un'altra, la jonica, ci veniamo a trovare in una condizione di particolare vantaggio, perchè è in corso lo studio e la progettazione della superstrada. Ed allora, poichè lo strada jonica ha un andamento magnifico, dal punto di vista altimetrico, e ne è stata prevista la trasformazione in una super-strada di 12 metri e 50, mi pare che sia quanto mai logico e agevole che si porti a 15 metri e 50 cioè si aumenti, per tutta la lunghezza del litorale calabrese, di 3 metri. Ed allora noi avremo la seconda e molto più importante autostrada, che potrebbe essere anche utilizzata con il pedaggio. E su questo richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro e dell'onorevole Sottosegretario che conosce la zona e anche dell'onorevole relatore Buizza. Si tratta di aumentare di 3 metri la larghezza ed in questo modo avremo risolto brillantemente il problema. Insistere troppo su questo punto mi pare superfluo, perchè anche se la logica sia dura cosa ad applicarsi non mi pare che in questo caso si presenti alcuna difficoltà o sia possibile alcuna opposizione di sorta!...

E passiamo all'altro problema, che è collegato a questi perchè i nostri problemi, i problemi del Meridione sono in funzione di quelli nazionali e spesso anche in fun-

zione di quelli internazionali ed europei ed anche intercontinentali, collegati come siamo con l'Africa grande e misteriosa, ricchissimo e non conosciuto Continente. Veniamo alla questione dell'attraversamento dello Stretto. Io sono nettamente contrario al ponte o all'istmo. Sono pericolosi entrambi, poichè potrebbero attirare gli attacchi in caso deprecabilissimo di conflitto, potrebbero impedire qualunque grande spostamento di unità navali dal Tirreno allo Jonio, o viceversa, il che potrebbe essere grave per la nostra libertà e per la nostra sicurezza! In secondo luogo, soprattutto, non reggerebbero alle sollecitazioni sismiche o aerodinamiche della zona, che purtroppo sono abbastanza frequenti e infine, specialmente, impedirebbero la grande navigazione, che è sempre passata e passerà di là, come la nostra storia e come la civiltà umana, la più grande, creata da Roma e dall'Italia!...

Pensiamoci dunque bene, onorevoli signori, prima di fare opere, che possano compromettere e trasformare la nostra vita economica e la sicurezza nostra avvenire! Noi abbiamo sempre aperto le vie alla civiltà, al progresso, al lavoro; i canali si aprono, ma non si chiudono! Basti citare il Canale di Suez, progettato e realizzato dagli italiani e del quale si sono dati invece merito i francesi, e il Canale di Panama: entrambi hanno trasformato la vita stessa dell'umanità!...

Stiamo attenti a non deturpare, a non strozzare, a non soffocare quella, che è la nostra porta aperta verso il grande mondo dell'Africa e dell'Oriente. Noi con un'opera di questo genere impediremmo la navigazione e tutto questo per non guadagnare niente dal punto di vista del tempo, perchè i treni dovrebbero andare a minima velocità e non si potrebbe imporre una velocità alta nemmeno agli automezzi, perchè — e mi meraviglio che siano stati fatti studi al riguardo — non potrebbe essere consentita un'altezza minore ai cento metri sul livello del mare. Sino a 50 anni fa navigavano velieri con 70 metri di alberatura! Oggi le navi moderne — come le navi atomiche dell'avvenire — possono arrivare ad oltre cento metri. Non si deve dire — e lo osservavo al compianto senatore Sturzo illustrando il pericolo del

ponte — che una sola nave al mondo debba deviare rotta e non passare per lo Stretto, per cui è passata la nostra storia e la nostra civiltà.

Facciamo quello che è molto più logico, un tunnel, che non disturba nessuno, che sarebbe stato fatto — parliamoci chiaro — se fosse durato il fascismo: i geologi furono sul posto per sei mesi e l'ingegner Giuseppe Corla, Ministro dei lavori pubblici del tempo, insieme ad altri compì un preciso studio al riguardo.

In definitiva la zona difficile è di tre chilometri e 200 metri; il resto è una galleria ordinaria. Se lo fanno gli inglesi nel canale della Manica, dove devono lottare contro lo Oceano Atlantico, che ha onde di 15 metri, e la cui larghezza è di 30 chilometri, a maggior ragione si può farlo dove la distanza è appena la decima parte. Con una pendenza minima del 2 per cento, in modo da consentire le massime velocità, con una galleria elicoidale che riunisca i centri di Reggio e di Messina e serva le quattro linee ferroviarie e stradali, tutto e tutti saranno garantiti, e la galleria resisterà nel tempo come hanno resistito magnificamente le gallerie anche nei confronti delle più grandi e catastrofiche sollecitazioni sismiche. Io dicevo all'illustre ministro Corbellini: durante il terremoto del 1908, una sola ferrovia in galleria si è lesionata: quella dei Peloritani; è stata riparata ed è ancora in funzione. Tutte le altre sono rimaste intatte. Non così si può dire dei ponti, onorevoli senatori, per i quali si è verificato lo sterminio: sono stati contorti in maniera spaventosa. Lo ricordo benissimo: ero ragazzo e ricordo benissimo quell'epoca, che fu una delle più tristi della mia vita! Ricordo un ponte portato quasi a 200 metri di distanza. Immaginate cosa accadrebbe ora di un'opera di questo genere, che per millenni verrebbe a deturpare il panorama!

Ed ho finito. Noi non dobbiamo farci suggestionare dagli stranieri, che vengono a studiare i nostri problemi e, forse per interessi siderurgici o di altro genere, vogliono imporre determinate opere. No, le opere le facciamo noi, secondo la visione romana, *sub specie aeternitatis*, come le costruivano i romani: per i millenni. Ho visto presso il San

Gottardo un ponte romano perfetto dopo ben duemila anni di vita, e in Francia un altro resistere, mentre tutte le opere moderne furono travolte dall'alluvione verificatasi nella Francia meridionale. Questa è storia dell'anno scorso: un solo ponte rimase in piedi a dimostrare la potenza costruttrice della civiltà di Roma! E questo dobbiamo tenere come esempio e modello, ed eseguire opere non per un riguardo di contingente utilità, perchè, come diceva il grande Galilei, tutto si riduce, per gli uomini e per le cose, ad una questione di dare ed avere, a un bilancio; se è utile si fa, se no non si deve fare. Anzichè preoccuparci tanto dell'attraversamento dello Stretto, che così fatto, non vorrebbe dire guadagnare nulla in fatto di tempo, perchè semmai farebbe perdere tempo, ci dobbiamo preoccupare soprattutto dei grandi collegamenti, che ci consentano di superare quei mille chilometri, che ci dividono dal Nord-Italia e dal Centro-Europa.

Miglioriamo le linee; mettiamole tutte in condizioni di poter far funzionare i treni a grande velocità. Se i treni vanno a 50 chilometri all'ora, noi impieghiamo — mi dispiace doverlo dire all'amico e valoroso collega senatore Di Grazia — venti ore per superare quei mille chilometri; ma se i treni andranno a 75 chilometri orari arriveremo in quindici ore, e se andranno a 100 chilometri all'ora, arriveremo in dieci ore. Questo è il modo di risolvere i problemi; e il risultato si potrà avere quando le due linee, di cui parlo da molti anni, saranno messe in piena efficienza, saranno raddoppiate, elettrificate e valorizzate, di guisa che il traffico venga ad essere equilibrato nell'interesse veramente generale dei traffici.

Se si vuole fare quest'opera di costruzione di un ponte sullo Stretto si perderà del tempo. Ieri sono andato e tornato quattro volte da Messina a Reggio; con gli aliscafi in dodici minuti si compie l'attraversamento dello Stretto. Ci potranno essere gli elicotteri, con i quali sarà possibile attraversare lo Stretto in tre soli minuti! Ma facciamo pure una grande opera, purchè sia sottomarina, purchè sia fatta in maniera da non disturbare la navigazione e da non compromettere l'economia e l'avvenire delle zone interessate.

Facciamola alla maniera romana, con lo sguardo fisso nell'eterno, e la visione precisa dell'interesse locale, ma soprattutto del superiore interesse nazionale! (*Vivi applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Granzotto Basso. Ne ha facoltà.

**GRANZOTTO BASSO.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la discussione sul bilancio dei lavori pubblici implica l'esame di posizioni e di situazioni, tutte interessanti, di ordine generale, che attengono soprattutto alla graduazione e programmazione degli interventi, specialmente, ad esempio, per quanto riguarda l'edilizia scolastica, che costituisce problema di assoluta preminenza nel complesso delle necessità del Paese.

Ma non vanno trascurate, le questioni di ordine particolare, che riguardano determinati settori, che spesso si impongono per attualità ed importanza, tanto da presentare un interesse esteso alla generalità dei cittadini.

Mi riferisco al problema ed alle esigenze della viabilità, che, nel progresso irresistibile dei tempi, con il predominio della velocità, richiede più vaste soluzioni.

Intendo richiamare l'attenzione sulla viabilità del Veneto — particolarmente della provincia di Belluno — che, profilata sotto l'aspetto turistico, costituisce un interesse non solo del nostro Paese, ma anche dei Paesi vicini, data l'imponenza delle bellezze panoramiche di questa terra di confine, cara a tutti gli italiani.

La strada statale d'Alemagna è una arteria di preminente uso, sia d'estate che d'inverno, per le intense e numerose correnti turistiche europee, le quali sono la linfa vitale per il commercio e per l'industria delle Regioni attraversate.

Io ho insistito, ai primi del corrente anno, presso il signor Ministro dei lavori pubblici, esponendogli la improrogabile necessità che fossero attuati lavori di modificazione del tracciato, per le numerose strozzature, curve, tornanti, che rendono la via malsicura, in alcuni tratti pericolosa e spesso soggetta

ad interruzioni, specie d'inverno, con gravi infortuni.

Il signor Ministro, con cortese sollecitudine, molto apprezzata, perchè dimostra che si era reso conto della necessità di una soluzione, ha risposto, mettendo in rilievo che la spesa occorrente si aggirerebbe sul miliardo e mezzo. E questa somma non sarebbe disponibile con i normali stanziamenti.

Ma io mi permetto d'insistere sulla questione, che merita il reperimento di fondi eccezionali, tenuto conto del proficuo impiego, in rapporto alla urgenza dei lavori ed alla importanza dei risultati.

Infatti, quei lavori di modificazione della strada d'Alemagna si risolveranno in un poderoso incremento dell'attività turistica.

È nostro interesse che questa attività superi il carattere stagionale e sia continua, in una zona meravigliosa come quella delle Dolomiti; per cui, l'impiego di una somma cospicua per lavori così redditizi, per uno scopo così importante, non deve dar luogo ad esitazioni, pure considerando altre esigenze e richieste.

Ma c'è un'altra richiesta sulla quale non posso sorvolare in questo mio breve e succinto intervento, e riguarda la statizzata strada Feltrina con itinerario dall'innesto alla statale 50 a Feltre all'innesto alla statale 53 a Treviso. Tale strada opera il collegamento di tutta la pianura veneta e lombarda con la zona Dolomitica, essendo la via più breve; per cui il suo uso è intensissimo e pari a quello che si verifica sulla strada che, attraverso Belluno, porta alla strada d'Alemagna.

Invoco l'interessamento personale del signor Ministro, che mi è gradito invitare a presenziare, intanto, alla inaugurazione dei sei cavalcavia sulla strada Feltrina, i quali, da diversi mesi compiuti e collegati al nuovo tracciato, hanno dato alle popolazioni ed al turismo della zona un autentico sollievo per l'eliminazione di pericolosi passaggi a livello, con continue interruzioni di circolazione in una strada così importante. Confido che questo mio invito venga accolto. È in esso il segno del consenso che accompagna l'azione del Governo nel campo dei lavori pubblici, alla quale azione, personalmente e

a nome del Partito socialista democratico italiano, io esprimo voto favorevole (*Approvazioni*).

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

**M E R L I N .** Illustre signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, ho desiderato, onorevole Sullo, di avere l'onore di parlare davanti a lei, non solo perchè le sono amico ormai da parecchi anni, ma anche perchè ho avuto già modo di apprezzare il suo dinamismo e la sua prontezza nel risolvere i problemi. D'altra parte è ormai una mia abitudine di intervenire sul bilancio dei lavori pubblici, nè c'è bisogno che io ne dica le ragioni, perchè sono note a tutti. Spero del resto di non dire delle cose inutili, e soprattutto spero di dire delle cose che possano essere, non solo accettate dalla cortesia del Ministro, ma anche e soprattutto accettate dagli organi del Ministero verso i quali provo sempre il maggior rispetto; ma so che, per la molteplicità degli incarichi, sono essi che portano spesso il peso della decisione.

Questo bilancio io l'ho definito sempre come il più importante tra i bilanci dello Stato. È un bilancio complesso, in cui si parla di tutto, in cui si agitano e si discutono tutti i problemi della vita nazionale. Del resto lo stesso senatore Buizza, nella sua relazione, ha rilevato che per più dell'84 per cento il bilancio dei lavori pubblici è rappresentato da spese di carattere produttivo. Quindi non sono denari sciupati, ma denari bene impiegati.

Il primo argomento che tratterò, e desidero proprio trattarlo con una certa ampiezza, è il problema delle case, e poichè ho sentito da molti colleghi ripetere spesso a poco i concetti che esporrò, voglio portare il senso della mia responsabilità e della mia esperienza per venire subito ad una sintesi, prima di fare l'analisi.

Si è fatto molto, ma non si è fatto ancora tutto. L'anno scorso si facevano dei conti e si diceva che si lavorava da parte di vari enti e dello stesso Ministero dei lavori pubblici, attraverso gli I.C.A.P. per

coprire il fabbisogno: si costruivano due milioni di vani all'anno, ma ne occorrevano dieci milioni, il che significa che, per completare l'opera, se non si affretteranno i tempi, occorreranno almeno cinque anni. Io vorrei che si potesse fare più presto anche perchè sarebbe mia soddisfazione di vedere quest'opera, alla quale ho dato tanto del mio tempo, completamente finita.

Il programma è questo. Bisogna dare una casa degna a tutte le famiglie italiane, ma prima di tutto bisogna darla alle più povere e poi, gradatamente andando in su, a quelle che possono anche in parte provvedere da sè. Il traguardo è un vano per ogni cittadino. Tutto questo programma era compilato sul preventivo dei 10 milioni di vani e dei due milioni per anno, ma noi non teniamo conto del fatto che la popolazione italiana aumenta, che la Provvidenza ci dona questo grande vantaggio di avere nelle nostre case molti figlioli, per cui probabilmente il numero dei vani necessari aumenta e non diminuisce.

Anche qui vi sono i soliti innamorati dell'iniziativa privata, ma dichiaro subito che io non sono tra questi. Essi dicono che il compito di fare le case bisogna lasciarlo all'iniziativa dei privati; io invece affermo che i privati fanno anche essi la loro parte, ma fanno delle belle case di lusso anche a rischio di lasciarle vuote, mentre noi abbiamo bisogno di case popolari le quali vadano alla povera gente.

Onorevole Ministro, se avrà la bontà di fare quello che ho fatto io parecchie volte, di andare cioè a visitare i sobborghi di Roma, vedrà in quali condizioni di miseria e di abbandono indegno vivono almeno 200 mila creature alle porte della Capitale, attendendo di poter entrare in città.

A questo punto voglio ricordare a me stesso che ho formulato una legge a questo riguardo, legge che fu frutto della mia fatica: amo ripeterlo perchè parecchi se ne dimenticano. È la legge 9 agosto 1954, n. 640: con essa si doveva provvedere a costruire a spese dello Stato alloggi per raccogliere famiglie che abitano in grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani in genere e che in gran parte sono stati abbattuti

e in parte ancora continuano ad esistere e a dare cattiva mostra di sè. Ora io lamento che, mentre era stato rilevato, anche in occasione della discussione del bilancio dello scorso anno — e il relatore lo ricorda — che la legge n. 640 sarebbe scaduta proprio durante l'esercizio finanziario decorso, nonostante le mie richieste al ministro Zaccagnini di una proroga di quella legge e di reperimento di nuovi fondi, nulla sia stato fatto.

Non voglio qui adesso discutere le ragioni del mancato adempimento di questa promessa, ma vorrei ricordare al Ministro che lo stesso collega Buizza, che con tanta passione a tanto impegno è relatore di questo bilancio, nella sua relazione chiede che quella legge venga prorogata. Anzi è accaduta una cosa stranissima: lei, collega Buizza, lo scorso anno disse che avanzavano 15 miliardi. Io ammiro la sua relazione e so quanta fatica e quanta passione lei mette nel suo lavoro, ma non comprendo da dove lei possa aver desunto quella cifra se non dagli uffici del Ministero.

Certo è però che nel bilancio, al capitolo 139, io trovo che è stato soppresso lo stanziamento dei 15 miliardi, il quale avrebbe dovuto scomparire soltanto quando noi avessimo fatto tutto il nostro dovere ed avessimo abbattuto tutte le baracche. Invece prima abbiamo soppresso il capitolo; quando le baracche? Ciascun Ministro — io le auguro, onorevole Sullo, lunga vita, e poi lei è così giovane! — che è intervenuto ha voluto metterci qualcosa del suo.

Ad esempio, nel 1959 l'onorevole Tambroini presentò una legge che chiamammo « carrozzone » per i tanti e numerosi argomenti che trattava, e propose 300 miliardi di spesa. Con l'articolo 18 tale legge stanziava 10 miliardi a favore delle case popolari, ma col concorso dello Stato soltanto per il 50 per cento, e a carico degli Istituti per le case popolari il rimanente 50 per cento. Ora, come potevano gli Istituti delle case popolari reperire questo 50 per cento, se non facendo dei mutui o delle operazioni di finanziamento? Per quanto la loro opera sia notevole, questi Istituti non hanno nè fondi, nè capitali sì da poter provvedere a fabbricare delle case con propri mezzi.

Allora vi furono nuove discussioni, nuove polemiche; e le polemiche hanno portato ad una legge della quale lo stesso senatore Buizza ricordava l'anno scorso che non vi era accenno nel bilancio, e così è anche oggi. Non vi è cenno, nel bilancio, della legge Zanibelli del 20 dicembre 1960, n. 1666.

Si pensò finalmente, con questa legge, alle abitazioni rurali a vantaggio proprio dei lavoratori, con 200 miliardi di stanziamenti che dovevano provenire dal Consorzio di credito per le opere pubbliche nella misura di 20 miliardi all'anno.

Mi risulta che i Comitati hanno fatto il loro dovere, mi risulta che hanno ripartito questa somma fra le varie provincie, mi risulta che si comincia a lavorare; ma siamo ancora in arretrato.

Ma quello che io richiamo alla sua memoria, onorevole Ministro, è che lei ha trovato già pronta una legge e l'ha firmata. Si tratta della legge 21 aprile 1962, n. 195, con la quale si è autorizzato il Ministero dei lavori pubblici a prendere impegni nel limite di tre miliardi per dare contributi in annualità agli enti cooperativi e alle società previste dal testo unico del 1938.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici.* È stata una proposta di iniziativa parlamentare da me assecondata.

**M E R L I N**. Sta bene. Ad ogni modo lei esaminerà se le mie osservazioni sono giuste o meno.

Con tre miliardi di contributi si possono fare case per 60-70 miliardi.

Lo Stato vuole tornare alle cooperative? Ma se lei vuole avere una diagnosi precisa di quello che hanno fatto le cooperative in bene ed in male, non ha che a chiederla a me. Io le posso dire che, al mio tempo, le cooperative con contributo statale in Italia erano 4 mila, e di queste soltanto a Roma ve ne erano 2 mila. Dunque le cooperative, anche per la difficoltà della creazione e del loro funzionamento, non giovano a tutto il Paese. Si crea perciò una nuova scala di privilegiati.

Faccia pure, onorevole Ministro, che a questa legge segua un buon risultato e la faccia applicare meglio che può, ma io so-

stengo che non si può, con questi sussidi soltanto, risolvere il problema. Infatti, dopo il lavoro che mi è costata la legge n. 640 del 1954, io mi sono fatto carico di vedere a che limite arrivava il canone per i piccoli proprietari, i contadini, i proprietari dei casoni che volevano abbattute le baracche: ed ho trovato che il canone non supera le due — tre mila lire al mese. Ho domandato al Presidente delle case popolari di Padova la misura del canone che viene fuori per appartamento sulla base della nuova legge per le cooperative: quanto viene a costare il canone mensile? Mi ha risposto: 12-14 mila lire al mese.

Ora — parlo a questo punto anche a nome del collega Gaiani che, pur essendo comunista, è un uomo ragionevole (*ilarità*) — nel Polesine si possono far pagare 12 mila lire al mese alla povera gente?

G A I A N I . Ci vanno e poi non pagano.

M E R L I N . Allora prego il Ministro di riesaminare l'argomento e di vedere se non convenga fare quello che Buizza propone, perchè il collega Buizza nella sua ottima relazione lo dice: prorogare la legge n. 640 e trovare nuovi fondi per questo tipo di edilizia popolare il quale stabilisce anche il carattere che debbono avere le costruzioni.

Voglio a questo proposito anche dire che è in corso un disegno di legge a favore della U.N.R.R.A.-Casas di cui si è occupato il senatore Spagnoli molto lodevolmente; esso è stato presentato dal senatore Amigoni perchè l'U.N.R.R.A.-Casas — che ha un nome che deriva un pò dall'America e noi con ogni rispetto per l'America vogliamo dei nomi che siano solo italiani — possa e debba corrispondere alle necessità del momento.

L'argomento delle case meriterebbe un maggiore sviluppo, ma io faccio carico anche dell'ora e voglio trattare come secondo argomento quello delle acque e dei fiumi. La legge 25 gennaio 1962, n. 11 per l'attuazione di una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali è in corso di esecuzione. Le faccio lode, onorevole Ministro, e desidero chiarire a Gaiani che era in errore quando ha assicurato che quella relazione non era

stata presentata mentre il Ministro era a posto perchè ce l'aveva inviata.

G A I A N I . Io osservavo che doveva essere presentata con il bilancio. (*Interruzione del ministro Sullo*).

M E R L I N . In ogni modo questo punto è chiarito. Il ministro Sullo ha anche approvato con molta rapidità il decreto 17 maggio 1962, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 25 maggio 1962, con il quale si è fissato il programma quinquennale delle opere pubbliche di cui all'articolo 2, primo comma, della legge sopra indicata, per le opere di sistemazione idraulico forestale e idraulico-agraria. Ora si diceva dalla sinistra che quella legge dava poco perchè dava solo 127 miliardi. Ha dato già un acconto largo e pronto ed io auguro che il Ministro possa trovare altri fondi e dare il resto. Ma intanto meritano rilievo alcune somme che lei ricorda certamente a memoria, ma che io richiamo per il Senato. Sono stanziati 200 milioni per il completamento dello scolmatore del Reno. Quindi lei spera, che nel 1962 lo scolmatore del Reno sarà completato. Poi sono stanziati 3 miliardi per il completamento dello scolmatore dell'Arno e per la sistemazione dello stesso fiume Arno; anche di questa opera siamo agli sgoccioli. È certo che io come polesano guardi, non perchè faccia delle preferenze, ma perchè è umano che si tenda alla casa propria, allo scolmatore dell'Adige. È un'opera grandiosa. Non le ripeterò tutto quello che ho detto nell'ultimo discorso, ma vorrei che lei avesse il tempo di andare là e vedere da Mori a Torbole una galleria magnifica del percorso mi pare di 8, 10 chilometri la quale fa sboccare le acque dell'Adige nel Garda. Attenti però ai mali passi! Bisogna prima fare i canali che dal Garda vanno al mare e poi, in caso di pericolo, si potranno aprire i cancelli di questa grande galleria, opera degna del genio italiano. Non so se il Ministro ricorda che, non essendosi obbedito a tale principio, il lago di Garda è stato riempito al punto da allagare Sirmione, Desenzano e Mantova.

Sono stati stanziati per il completamento della grande sistemazione Adige-Garda-Min-

cio-Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante è la sistemazione di altri fiumi 22 mila 800 milioni. È tutto quello che si chiedeva e quindi io spero che il Magistrato alle acque, che è un grande istituto che ci deriva dalla Repubblica veneta, potrà completare questo stupendo lavoro. Aggiungo che nel letto del fiume sono state trovate delle bombe ancora inesplose che con molta pazienza e fatica gli artigiani e il personale tecnico hanno disinnescate eliminandone il pericolo. Il lavoro perciò continua.

Sistemazione del torrente Astico: 490 milioni; del Gurzone: 300 milioni; e poi: lavori di sistemazione del Po e del Delta Padano; 16 miliardi 200 milioni. Inoltre nel bilancio dell'agricoltura sono state stanziati altre somme: 2.900 milioni e 2.700 milioni per varie opere.

La ringrazio vivamente, perchè con sollecitudine lei ha provveduto a queste ripartizioni e a queste assegnazioni. Voglio aggiungere che non bisogna stancarsi mai. C'è il Po, fiume molto esigente; se fosse possibile fare un quarto scolmatore per il Po, io le direi: facciamolo. Ma gli studi che ho compiuto e la competenza dei tecnici che ho interrogato mi dicono che sarebbe un lavoro colossale, di incerto esito e sicuramente difficile. La S.I.M.P.O. cui ha accennato anche il senatore Gaiani, aveva presentato un progetto; oggi però non ne posso più parlare, perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha escluso la bontà del piano. Io non mi voglio arrogare la capacità di un tecnico, non voglio aver l'aria di difendere interessi privati, non l'ho mai fatto e non lo farò mai; voglio soltanto tutelare il pubblico interesse. Per ciò che concerne la S.I.M.P.O. lei vedrà quanto si possa fare per riesaminare le fatte proposte.

Il Delta padano attende. Esso ha visto risolti in parte i suoi problemi. Ma oggi siamo all'epilogo. Per quel che riguarda il bradisismo gli organi del suo Ministero hanno colpito giusto, vedendo nell'escavo del metano che non era poi metano puro, ma più acqua che gas, la causa del bradisismo stesso. Io su questo punto non ho che da prendere atto dei risultati dell'inchiesta ed accettarli.

Il ministro Zaccagnini, proprio il 19 gennaio di quest'anno, pochi giorni prima di lasciare il Ministero, nel suo discorso conclusivo sulla legge sui fiumi ha pronunciato delle parole che leggo, perchè sono la sintesi dello studio di un uomo al quale abbiamo sempre reso omaggio per la sua capacità e al quale questo omaggio rinnoviamo: « A tale proposito sono veramente lieto di una coincidenza. Proprio questa mattina, 19 gennaio 1962, ho avuto l'onore di insediare al mio Ministero una Commissione formata dai più bei nomi dell'idraulica. Questa Commissione sarà presieduta dal Magistrato del Po ingegner Piccoli, e sarà composta anche da altre celebrità nel ramo idraulico del settore universitario italiano, e si gioverà della collaborazione di tre grandi idraulici stranieri, due olandesi e un tedesco, i quali, proprio in uno spirito di collaborazione europea, hanno consentito a far parte della Commissione e daranno anch'essi l'apporto della loro esperienza, che, se pur formatasi in situazioni diverse da quella del Delta padano, potrà senz'altro contribuire ad un'esatta e chiara impostazione del problema ».

« Questa Commissione — diceva l'onorevole Zaccagnini — che mi auguro possa darci nel giro di un anno le linee su cui muoversi definitivamente, potrà anche esaminare quel famoso progetto di cui parlano alcuni oratori, progetto sul quale non ho nulla da dire: nè che sia buono, nè che sia cattivo. Devo però confermare che ad un primo esame del Consiglio superiore esso non è stato accolto con molto entusiasmo. Nulla vieta però che possa essere ancora esaminato ».

Io non ho replicato, come del resto non era in mio potere, a questo discorso ed alle conclusioni dell'onorevole Zaccagnini. Ma confesso che mi sono doluto alquanto della nomina dei tecnici stranieri; non perchè io sia nazionalista, intendiamoci — sono tutt'altro che nazionalista — ma perchè mi pareva che i tecnici italiani potessero da soli assolvere il loro compito. Ad ogni modo quel che è fatto è fatto. Se è troppo presto per domandarne notizia, me lo dica: sono passati sei mesi. Ma in caso contrario, veda in qualunque modo di sollecitare i lavori di questa Commissione, onorevole Ministro, perchè noi

abbiamo fretta. Chi ha visto e sofferto l'alluvione del 1951 non può che tremare continuamente.

Ora, per fortuna nostra — e questo, senatore Gaiani, avrebbe dovuto dirlo — almeno, nel 1961, di rotte non ne abbiamo avute, e quindi qualcosa sarà stato fatto! Non vi sono state rotte nè nei fiumi maggiori, nè nei canali intermedi. Ma novembre non è lontano e la paura cresce man mano che arriviamo a quell'epoca.

Io volevo anche dire qualcosa sulla navigabilità del Po. Pochi ne parlano, ma io ne ho parlato già l'anno scorso e voglio tornare a ripetere che la navigazione del Po è un problema importantissimo, e che il Po, soprattutto in certe epoche, è difficilmente navigabile, anche perchè tutti attingono alle acque del Po. Se potessi fare il conto adesso — ma ora non ho tempo — dei prelievi di acqua che avvengono soprattutto dalla parte destra del Po, verso l'Emilia, per irrigazione, lei giustificherebbe anche la secca profonda del Po in alcune epoche. Lo si poteva percorrere alcuni mesi fa a piedi!

Io non manco comunque di ripetere la necessità che, come in Germania, in Francia e in Russia, dove si sono fatti progressi grandiosi su questo tema, si facciano anche in Italia dei progressi. Già i grandi canali ausiliari del Po sono in corso di costruzione: uno è il canale Milano-Cremona-Po e l'altro il canale Ticino-Mincio. Ora, noi polesani le vogliamo sottoporre un problema: poichè l'escavo del Tartaro-Canal Bianco si fa in funzione di scolmatore delle acque dell'Adige, si potrebbe tentare di fare di questo canale il sostituto del Po nelle epoche di secca, tanto più che esso, partendo da quello di Mantova, attraverso il Polesine, arriva a Porto Levante per sboccare a Venezia, ed è una via d'acqua in parte già utilizzata e di notevole importanza.

Ma non voglio chiudere il mio discorso senza eccennare anche che quel progetto S.I.M.P.O. di cui ho detto per primo di non voler parlare dava una grande importanza al Po come fonte di energia idroelettrica.

Badi che una delle opere più importanti che ha dato realmente dell'energia elettrica al Paese è un'opera costruita all'Isola Se-

rafini, di fronte a Cremona. Qui c'è il Presidente che può darmi atto della bontà di quest'opera e della sua importanza. Vi è un salto di otto metri e vi è una creazione di non so mai quanti Kw. di energia.

Ma il relatore, nella sua diligenza, annuncia che un'opera simile è il progetto nella località Calendasco, in Provincia di Piacenza. So con quanta serietà il senatore Buizza procede nei suoi studi, ed egli ha ammesso la bontà anche di questa seconda iniziativa. Quindi l'esempio potrebbe essere ripetuto ancora.

Ma prego il Ministro di vedere se anche il Po può essere utilizzato a questo scopo, perchè badi che in un libro americano di cui non ricordo il titolo si dice che in America è stato trovato il modo di usare anche l'alta e bassa marea per creare energia elettrica.

Ma occorre anche portare la nostra considerazione ad opere sempre necessarie per il maggiore fiume d'Italia. A questo proposito sono stato preceduto da altri oratori e mi associo a quanto hanno detto. Il Po, nella nostra Penisola, attraversa, per tutta la sua lunghezza, dalle montagne del Piemonte al mare Adriatico, tutta l'alta Italia, scavando un solco che la divide in due.

Tutte le vie di comunicazione che dal nord vengono al sud sono costrette ad attraversare il fiume. Non mancano, naturalmente, i grandi ponti in ferro e non mancano i ponti per le ferrovie e altri ponti paralleli per le strade ordinarie. Ma l'esigenza di non fare dei lunghi tragitti e dei giri viziosi ha imposto la creazione dei ponti galleggianti a chiatte. Che cosa sono questi ponti? A dirlo si fa presto, a spiegarlo ci vuole più tempo.

La quota d'impalcato di questi ponti non è costante, ma si alza o si abbassa in uno con la quota del fiume.

Questi ponti a chiatte sono in totale in numero di nove; lei, senatore Buizza, ne ha indicati sette, e io ora non vado a discutere se siano sette o nove, comunque nel discorso che ho preparato ne ho citato anche i nomi, che ora trascuro per ragioni di brevità.

Il senatore Buizza dice che occorrono cinque miliardi e mezzo, i miei tecnici direbbero invece che ne occorrono sette e mezzo.

B U I Z Z A , *relatore*. Questo per i nove, ma io parlavo di cinque.

M E R L I N . È un'opera che si potrebbe fare anche in cinque anni, ma se lei, onorevole Ministro, vuole rendere navigabile il fiume e vuole rendere un grande atto a favore di quelle popolazioni, bisogna sostituire i ponti a chiatte con dei ponti ordinari.

Quando il fiume raggiunge determinate quote di piena, e ciò avviene ogni anno più volte, le testate vengono sommerse dall'acqua ed il transito dei veicoli è reso impossibile; non resta, allora, che attendere la diminuzione del livello del fiume, per poterlo riprendere.

Se poi la quota di piena è eccezionalmente alta, allora bisogna sciogliere il ponte e ancorare le chiatte alle rive, in attesa di poterle rimettere in opera non appena le condizioni del fiume lo permettano.

Sono, queste, operazioni difficilissime, signor Ministro, pericolose e costose; lo sanno quei poveri diavoli di pontieri che attendono a questa fatica, lo sanno coloro che devono attraversare quei ponti e che sono sempre in pericolo. Non parliamo degli animali, perchè ormai l'animale è quasi scomparso come elemento di trazione; ma anche coloro che usano veicoli a benzina sono sempre preoccupati di attraversare un ponte a chiatte.

Bastano questi pochi cenni per indurla a vedere se in un breve periodo di tempo è possibile risolvere anche questo problema.

Prima di chiudere, voglio ricordarmi di essere senatore di Padova. È vero che sono un ospite, perchè io sono del Polesine, ma ad ogni modo è una ospitalità gradita, perchè mi hanno nominato senatore. Quindi bisogna che ricordi cosa è la grande idrovia Padova-Venezia.

Il relatore, al quale non sfugge niente, ha ricordato che, nell'apposito fondo speciale del Ministero del tesoro, al capitolo 575 « fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti dai provvedimenti legislativi in corso » sono stanziati notevoli somme per varie opere e, tra l'altro, 400 milioni per la costruzione dell'idrovia Padova-Venezia. Dico subito che questa cifra è un po' modesta.

Ma anche perchè rimanga fermo negli atti quello che è il valore e l'importanza di quest'opera, amo ricordare che le comunicazioni per via d'acqua tra Venezia e Padova hanno bisogno assoluto di una nuova idrovia che corrisponda all'importanza del traffico.

Del resto le comunicazioni per via d'acqua tra Venezia e Padova lungo il Brenta hanno una lunga storia che risale ai secoli d'oro della Repubblica Veneta. Esse sono continuate ininterrottamente fino ai giorni nostri, essendosi costruite numerose opere di miglioramento, ma quando lei pensa che l'attuale via d'acqua porta solo natanti di 300 tonnellate di stazza, mentre oggi la stazza ordinaria è di 1650, comprende benissimo che occorre risolvere il problema e dare ai rapporti tra Venezia e Padova una sistemazione generale, anche perchè nella città di Padova è sorta recentemente una zona industriale la quale, pur essendo ancora nella fase iniziale del suo sviluppo, ha già assunto notevole importanza. Attualmente è in corso una progettazione su questo punto.

Veda, onorevole Ministro, di studiare anche questo argomento e di portarlo a definizione. Non so se lei sia mai passato per l'autostrada da Padova a Venezia: se lo ha fatto, certamente avrà visto quale intensità di traffico ci sia e come oggi non ci siano più gelosie tra Venezia e Padova, ciò che è realmente una cosa molto importante ed utile per risolvere il problema.

Un ultimo argomento e ho finito. Io non la disturbo mai con visite, perchè, per mia esperienza, so che i visitatori sono quasi sempre poco graditi. Scrivo, invece, e lei gentilmente mi risponde.

Ebbene, c'è un'opera alla quale bisogna dare assolutamente compimento ed è l'ospedale civile di Rovigo. Badi, se mi domandassero: è meglio fare una autostrada in più o cento ospedali in più? Io risponderei: fate i cento ospedali, anche perchè le autostrade purtroppo mandano parecchi ospiti agli ospedali. Lei mi ha risposto assicurandomi che la richiesta da me avanzata sarebbe stata tenuta in particolare evidenza, allo scopo di poter concedere il richiesto contributo, allorquando si potrà procedere a nuo-

vi finanziamenti. E quando? Bisogna affrontare il problema dell'ospedale, anche tenendo a mente casi come quelli accaduti qui a Roma, di ammalati respinti perchè non c'è posto, di donne incinte che non possono essere assistite durante il parto. Non è possibile continuare così ed io la prego di mettere tutta la sua intelligenza ed il suo cuore nell'esame di questo problema per risolverlo rapidamente.

E concludo questo mio discorso, che spero non troverà dissensi, perchè io mi sforzo di dire sempre delle cose utili e non cerco di sollevare polemiche inopportune.

Ciascuno, signori, dona quello che ha. Io ho una lunga esperienza arricchita dai continui studi: voglia il Governo accogliere le mie proposte e darmi delle risposte soddisfacenti, e così faremo un passo avanti per il progresso continuo del nostro Paese. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni.*)

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

**G E N C O .** Signor Presidente, il suo invito è per me un ordine. Mi sono impegnato a parlare per 15 minuti e quindi mi limiterò ad elencare i problemi che intendo trattare in modo da consentire al collega Oliva di usufruire del tempo rimanente.

Il senatore Merlin, nel suo intervento, ha trattato argomenti sui quali io non torno ad insistere. Ha trattato, ad esempio, del piano generale edilizio che occorre in Italia. Su di esso voglio insistere ricordando al ministro Sullo, il quale come meridionale è un profondo conoscitore dei problemi del Mezzogiorno e non ha quindi bisogno delle nostre sollecitazioni, che le città e i paesi che hanno maggiore indice di affollamento sono proprio nel meridione e che quindi un piano per l'edilizia popolare deve necessariamente tener conto delle esigenze e della situazione abitativa di quelle zone.

Il senatore Cerabona ha parlato — e non è la prima volta — della ferrovia Bari-Metaponto e del porto di Metaponto. Io che sono della stessa zona voglio dire al Ministro, poichè la questione rientra nella sua competenza, che il ritrovamento degli importanti giacimenti di metano nella zona di Ferrandina, di Montalbano e di Pisticci, nonchè l'ultimazione dello stabilimento siderurgico di Trani, la costruzione degli stabilimenti di Brindisi e di Bari, in sintesi l'industrializzazione di quell'angolo della Puglia, contribuiscono alla formazione di un quadrilatero Bari-Brindisi-Taranto-Metaponto o, se volete, Ferrandina, in cui sono in atto delle realtà nuove onde occorre adeguare a queste realtà la rete stradale e ferroviaria della zona. Non è possibile evidentemente, andare avanti con le ferrovie Calabro-Lucane a scartamento ridotto, e poichè le nuove costruzioni ferroviarie, nonostante il ridursi degli stanziamenti di bilancio, sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, è necessario che lei prenda qualche iniziativa in questo settore, non certo nominando una Commissione (Giolitti quando di una questione non voleva farne niente nominava una Commissione), bensì trovando la maniera di incaricare qualcuno di studiare la situazione generale del sistema ferroviario e stradale della zona, magari in accordo con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sicchè quando tra pochi anni entreranno in funzione gli stabilimenti della zona di Metaponto — quello di Taranto è già in funzione — e gli altri stabilimenti in costruzione, ci sia la possibilità di avere un efficiente sistema di comunicazioni. A proposito del sistema di comunicazioni, domenica 10 giugno lei, onorevole Ministro, è venuto a Bari con il Presidente del Consiglio onorevole Fanfani ed ha inaugurato il cippo iniziale dell'autostrada Bari-Napoli; di questo le do atto e la ringrazio. Però, come il collega Zannini diceva ieri, l'autostrada Bologna-Pescara-Canosa quando sarà realizzata?

È chiaro che le prospettive di inoltro dei nostri prodotti ortofrutticoli sono rivolte principalmente verso il Nord quindi ci occorre, con un certo criterio di priorità, l'autostrada che va da Canosa verso il Nord.

**Z A N N I N I .** Ci vuole contemporaneità di azione.

**G E N C O .** Contemporaneità, o meno: purchè si facciano.

Naturalmente in quella cerimonia, che ebbe luogo alle porte di Bari, si disse che l'autostrada Bari-Napoli sarà completa verso il 1967-1968. Sono troppi 6 anni in una epoca nella quale con i reattori si viaggia normalmente a 1000 chilometri all'ora! Vi sono delle difficoltà, io lo comprendo poichè sono ingegnere, ma la prima difficoltà, a mio parere, probabilmente è da ricercarsi nel problema degli stanziamenti.

Ed allora, onorevole Ministro, occorre trovare la maniera di realizzare un intervento immediato, rapido, massiccio, urgente. Questo richiedo sia per l'autostrada Bari-Napoli, in modo che si possano accelerare i tempi, sia per l'autostrada — non ancora progettata se le mie informazioni non sono errate — Canosa-Pescara-Bologna.

Giorni or sono ho parlato sul bilancio della marina mercantile ed ho accennato al problema dei porti, che non è di competenza del dicastero della marina mercantile bensì del suo dicastero, onorevole Ministro. In quell'occasione dicevo che, come si è fatto il piano orientativo dei fiumi — a proposito dei quali debbo dire che è veramente desolante, osservando la carta idrografica di Italia tutta solcata da fiumi, torrenti e torrentelli, vedere come la mia Puglia sia rappresentata da una specie di rettangolo bianco nel quale non vi è neanche un corso di acqua a carattere, vorrei dire, esemplificativo — occorre un piano di sistemazione dei porti, piccoli e grandi.

In quel mio intervento facevo riferimento in modo particolare ai problemi del porto di Bari, sui quali non insisterò più, pregando l'onorevole Ministro di esaminare benevolmente e con attenzione un breve promemoria, che gli manderò, relativamente a ciò che ebbi a dire nella discussione del bilancio della marina mercantile e su cui ritorno in occasione della discussione di questo bilancio.

Il relatore, cui va data lode per l'ampia e dettagliata relazione, ha parlato della carenza del personale dipendente dall'amministrazione dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S., specialmente per quanto riguarda gli ingegneri. Basta vedere i ruoli per rendersi conto che i posti in organico sono coperti per

il 40, 50, 60 per cento, secondo i gradi delle carriere.

È necessario, e ho ribadito questo concetto nella mia relazione al bilancio dei lavori pubblici di due o tre anni fa, che lo Stato si decida a pagare gli ingegneri non dico come vengono pagati dall'industria privata, ma in maniera tale da attirarli alle carriere dello Stato e che paghi anche le prestazioni professionali così come vengono pagate ai liberi professionisti ogni volta che il Ministero se ne serve.

E poi un'altra cosa, onorevole Ministro, sono esattamente 13 o 14 anni che io sento qui parlare di ammodernamento delle leggi sulla contabilità dello Stato, sui capitoli, sui regolamenti per progettazioni, collaudi di lavori pubblici, 14 anni che sento dire le stesse cose e pure non se ne è fatto niente. Lei che è giovane, per fortuna sua, e peccato che questo privilegio della giovinezza sia una malattia di cui si guarisce giorno per giorno, ponga mano all'ammodernamento di queste benedette leggi. È mai possibile che un progetto per un edificio scolastico, per un ospedale o per un'altra opera pubblica, debba giacere tra gli uffici del genio civile, del provveditorato, della prefettura con una serie di passaggi che raggiungono il numero di 18 o 19 in un paio d'anni e non si debba nell'epoca dell'aeroplano a reazione ridurre i tempi di percorrenza (tanto per spiegarci con il linguaggio ferroviario). Bisogna fare qualcosa ed è necessario che le leggi che sono in elaborazione siano varate con una certa rapidità. Vi è la legge sulla tutela delle strade, la legge urbanistica ferma in Parlamento non so da quanti mesi, sì che si verifica l'inconveniente per il quale di tanto in tanto vado a bussare alla direzione generale dell'Azienda perchè vi sono abitati in cui, ad una crocevia, tre utenti hanno costruito e il quarto non può mai costruire. È necessario mettere un certo ordine in questa materia affinché non si creino sperequazioni fra i cittadini.

Avrei finito se non dovessi sottoporre alla sua attenzione ancora altre due cose; la prima riguarda la navigazione interna. Domenica scorsa, recandomi ad una riunione della Commissione di agricoltura del Consiglio

d'Europa, mi sono trovato a passare per due ore di percorso lungo le rive del Reno e a me pareva che, essendo giorno festivo, il traffico dovesse essere ridotto. Viceversa ho visto un traffico di una grandiosità veramente spettacolare: battelli da diporto, piccoli velieri per passeggeri, grandi velieri per trasporto di carbone e ho capito perchè nella letteratura tedesca il Reno viene chiamato il grande padre Reno. E poi in Olanda dove siamo stati abbiamo visto come le vie interne di acqua diano luogo ad un traffico straordinariamente intenso. E allora anch'io la prego di tener presenti le richieste del nostro collega Merlin il quale fu il primo a lanciare quel famoso piano orientativo dei fiumi, per i quali però si è spesa una somma assai inferiore a quella prevista nel decennio.

Devo ancora richiamare alla sua attenzione l'acquedotto pugliese. In appendice al bilancio del suo Dicastero vi è anche il bilancio dell'acquedotto pugliese. Noi, onorevole Ministro, acqua non ne abbiamo in Puglia: dobbiamo prenderla da qualche altra parte. Dal Molise ci hanno sbarrato la strada; dalla regione napoletana anche. La unica zona dove la possiamo prendere è la sua provincia. Onorevole Ministro, venga incontro alle nostre esigenze perchè attualmente la disponibilità di acqua nella mia regione, che ha poco più di 3 milioni e mezzo di abitanti, è all'incirca di 80 litri al giorno *pro-capite* e non effettivi. Se lei pensa che una notevole massa di acqua viene assorbita dalle industrie che esistono in alcuni centri, come Taranto, Brindisi, Bari, Foggia, eccetera, vede che la disponibilità per abitante al giorno è veramente esigua. Oggi, con questa calura, di cui abbiamo avuto un saggio anche a Roma, le nostre città — perchè non oso chiamare paesi centri abitati che hanno 50 o 60 mila abitanti — hanno dall'acquedotto pugliese l'acqua disponibile soltanto per tre ore alla mattina, dalle 9 alle 12 o dalle 8 alle 11. Lascio a lei immaginare che cosa accade per quelle industrie, per esempio, che hanno bisogno di acqua per lavorare.

L'acqua, si trovi essa in provincia di Bari o in provincia di Avellino o altrove, è un be-

ne comune che va messo a disposizione di tutti. Io la prego di convocare una riunione dei parlamentari delle zone interessate. Mi duole di non vedere qui presenti i colleghi Criscuoli e Indelli, i quali hanno dichiarato più volte a me: ci volete togliere l'acqua, l'acqua della provincia di Avellino non si tocca! Ma se voi non la utilizzate, lasciate che la utilizziamo noi! Nella sua provincia, onorevole Ministro, per sua fortuna ce n'è in abbondanza: la metta a disposizione della nostra Puglia, faccia questo gesto di altruismo, che le renderà merito presso le popolazioni pugliesi, sfatando la leggenda che l'acqua non arriva in Puglia per volontà del ministro Sullo!

Mantengo la promessa di finire, signor Presidente, sperando che quello che ho detto, modestamente e rapidamente, sia stato ascoltato e possa essere accolto. (*Applausi dal centro*).

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

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

« Il Senato,

convinto che, nella cura e nell'incremento del patrimonio viario nazionale, debba sempre tenersi presente l'insostituibile utilità della cosiddetta "viabilità minore" affidata ai Comuni ed alle Provincie,

invita il Governo:

a) a procedere ormai con ogni maggiore sollecitudine possibile, in favore delle Amministrazioni provinciali, alla liquidazione dei contributi di manutenzione dovuti in base all'articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014, contributi la cui prima rata semestrale avrebbe dovuto essere corrisposta già dal gennaio 1961, mentre finora non risulta ancora eseguito alcun versamento, sia pure per l'insufficienza dei fondi stanziati sui bilanci dei passati esercizi, e di cui si dovrà urgentemente provvedere la necessaria integrazione;

b) ad affrettare la formale classificazione tra le " statali " per tutte le rimanenti strade locali (circa 14 mila chilometri) che continuano ad essere mantenute dai Comuni e soprattutto dalle Province benchè ne siano già stati riconosciuti e dichiarati i requisiti di strada statale a sensi della legge 12 febbraio 1958, n. 126;

c) a predisporre puntualmente, entro il termine trimestrale previsto dall'articolo 6 della legge 21 aprile 1962, n. 181, il piano indicativo di riparto dei 176 miliardi stanziati con la legge 7 febbraio 1961, n. 59, per la sistemazione delle nuove strade provinciali non potute ammettere, per insufficienza di fondi, alle provvidenze di cui alla citata legge 12 febbraio 1958, n. 126;

d) a promuovere i provvedimenti legislativi atti a trasferire ed a rendere sollecitamente disponibili sul bilancio proprio del Ministero dei lavori pubblici — anzichè su quello dell'A.N.A.S. — per l'esercizio 1962-63 i fondi corrispondenti al 5 per cento del contributo dovuto dal Tesoro dello Stato all'A.N.A.S. giusta l'articolo 26 lettera a) della citata legge 7 febbraio 1961, n. 59, modificata dalla legge 21 aprile 1962, n. 181, e ciò allo scopo di poter iniziare entro il più breve termine la concessione, a favore dei Comuni e delle Province, dei contributi previsti dall'articolo 4 lettera a) della stessa legge n. 131, per la sistemazione delle strade comunali non destinate alla provincializzazione, nonchè delle strade provinciali non destinate alla statizzazione ».

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

O L I V A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dico subito che mi limiterò al campo della viabilità minore, di cui non mi pare che si sia parlato organicamente in questa discussione. So bene che tale silenzio dei colleghi non significa dimenticanza dell'importanza di questo settore. Desidero però che questa importanza venga esplicitamente ricordata, e mi permetto soprattutto di rammentarla al Ministro, il quale, già dai primi passi di questo Governo, ha dimostrato concretamente

la volontà di dare un'unitarietà di indirizzo alla politica per la viabilità minore, la quale, per dire il vero, dalle vicende legislative degli ultimi anni è venuta fuori non poco confusa. La conquista dei fondi per la sistemazione e l'ammodernamento della viabilità minore è stata combattuta e difficile; ci si è dovuti accontentare di fare qualche passo alla volta, ed ora che possiamo fare il panorama generale delle disponibilità, ci accorgiamo anche delle complicazioni che esistono per un utile, rapido impiego di tale complessiva disponibilità.

Nell'ordine del giorno che sottopongo all'attenzione del Ministro ho fissato quattro punti, non perchè essi non siano già presenti al Ministro, ma perchè desidererei che, nella replica, potesse esprimere il suo pensiero in argomento.

Sul primo punto mi soffermerò molto brevemente, perchè so che gli uffici del Ministero sono già a buon punto, per la soluzione del problema. Si tratta del pagamento alle Amministrazioni provinciali dei contributi di manutenzione previsti dalla legge numero 1014 del 16 settembre 1960. So che non va ascritto a colpa del Ministro dei lavori pubblici (ma, se dovessimo formulare un'amichevole accusa, del Ministro del tesoro) il fatto che finora non si sia potuto dare alle Province ciò che corrisponde al chilometraggio delle strade comunali che sono state provincializzate. Il primo anno in cui la legge n. 1014 doveva operare in questo campo era il 1959-60, con pagamento della prima annualità nel 1961. Purtroppo la legge uscì in ritardo: le provincializzazioni erano state decretate con un ritmo più veloce di quanto si fosse previsto dal Parlamento, e quindi si ebbe una carenza del primo stanziamento, che si limitò a lire 2.650.000.000 (legge 28 luglio 1961, numero 705).

Nel secondo anno (1961-62) fu difficile agguantare qualcosa, ma comunque si arrivò ai 3 miliardi e 600 milioni. Nel frattempo però le provincializzazioni avevano camminato molto più rapidamente, anche perchè si era dovuto provvedere alla classificazione tra le provinciali di tutte quelle strade a cui nel frattempo si andavano concedendo

i contributi previsti dalla precedente legge n. 126, del 12 febbraio 1958.

Il nuovo bilancio porta fortunatamente un incremento notevole a questa disponibilità di fondi. Infatti, dai 3 miliardi e 600 milioni dello scorso anno, si passerà sul prossimo esercizio ad una disponibilità di 9 miliardi e 600 milioni. Se non ci fossero gli arretrati da mettere a posto, direi che saremmo arrivati quasi al *plafond* della necessaria disponibilità, perchè le previsioni iniziali della spesa finale vennero fatte sulla base di circa 50.000 chilometri di strade comunali da passare tra le provinciali, compensate in parte da circa 20.000 chilometri di strade provinciali destinate a diventare statali. Quindi, in complesso, si prevedeva che, alla fine del processo di provincializzazione, sarebbero occorse 300.000 lire al chilometro per i 30.000 chilometri differenziali: cioè, in definitiva, 9 miliardi di lire.

Siamo invece a 9 miliardi e 600 milioni; quindi mi permetto di formulare l'invito al Ministro di volerci dare il lieto annuncio che ormai tra brevissimo tempo sarà possibile pagare alle Amministrazioni provinciali anche gli arretrati, che hanno cominciato a maturarsi — ripeto — fin dal gennaio 1961.

Il secondo punto del mio ordine del giorno riguarda la classificazione delle strade locali, e soprattutto delle provinciali, tra le statali. Come ho già detto (ed anche il relatore lo ha rilevato), vi sono circa 20.000 chilometri già dichiarati potenzialmente statali: infatti la legge n. 126 ha già enunciati i requisiti che le strade debbono avere per essere dichiarate statali, ed un successivo decreto ha già approvato il catalogo delle strade comunali, e soprattutto provinciali, che dovranno essere statizzate. Ma questo preventivo di 20.000 chilometri è ancora ben lungi dal raggiungere il traguardo della formale classificazione. Il relatore indica in 6.000 chilometri (comprese le statizzazioni del febbraio scorso) la percorrenza delle strade locali passate finora tra le statali in virtù della legge n. 126. Ne rimangono 14.000. Io qui, *en passant*, vorrei che il Ministro mi assicurasse che è stata ormai disposta l'effettiva presa in consegna delle strade dichiarate statali col decreto del feb-

braio. Vi è stata in proposito — da parte dell'A.N.A.S. — qualche perplessità, evidentemente dovuta alla preoccupazione di dover prendere in consegna queste strade a solo scopo manutentivo, senza disporre dei fondi necessari per una loro prima sistemazione. Ma tale preoccupazione non può e non deve ritardare l'applicazione della legge: ed io penso che ormai sia venuto il momento di assumere queste strade senza indugi, anche perchè si corre il rischio che, non applicando l'A.N.A.S. i termini di legge, le Provincie si disinteressino della manutenzione delle strade ormai statizzate.

Resta comunque aperto il problema degli altri 14.000 chilometri. E su questo punto io vorrei ricordare, in linea di equità, che, mentre la legge n. 126 del 1958 non fissò alcun termine per la formale classificazione delle strade riconosciute statizzabili, alle Provincie — invece — la legge n. 1014 del 1960 ha fissato un termine di cinque anni (che andrà a scadere il prossimo anno) entro cui dovrà essere completata la provincializzazione dei 50.000 chilometri di strade comunali già catalogate come provincializzabili.

Bisogna applicare, almeno in via equitativa, lo stesso criterio; bisogna che l'A.N.A.S. soprattutto ora che dalla legge n. 59 del febbraio 1961 ha avuto un notevole impinguamento di fondi, abbia il coraggio, vorrei dire, di offrirsi per la rapida classificazione dei rimanenti 14.000 chilometri di strade statizzabili.

La responsabilità politica della classificazione è peraltro del Ministro dei lavori pubblici. È quindi a lui, e come Ministro e come Presidente dell'A.N.A.S., che io rivolgo l'invito a voler affrettare e completare al più presto il processo di classificazione delle nuove strade statali.

Il terzo punto del mio ordine del giorno riguarda un adempimento che è previsto da una recentissima legge, una legge di cui (anche il relatore ne fa cenno, ed è proprio vero che non gli è sfuggito nulla!) il progetto di bilancio in esame non ha potuto tener conto perchè la sua presentazione è di molto anteriore all'approvazione di detta legge. Solo per motivi di correttezza contabile

non si solleverà la questione di un adeguamento, che pur si dovrebbe fare, tra le cifre del bilancio che discutiamo e le prescrizioni della nuova legge; ma ciò non significa che la questione vada sottaciuta.

Questa nuova legge è la legge 21 aprile 1962, n. 181, che per l'appunto ha prescritto di portare, nell'ambito del bilancio proprio del Ministero dei lavori pubblici, un complesso di disponibilità per 176 miliardi (44 miliardi per anno) che la legge riordinativa dell'A.N.A.S., la legge n. 59 del 1961, aveva stanziato per i lontani esercizi dal 1965-66 in poi, onde completare il fabbisogno per la applicazione della legge n. 126 a favore delle Province.

Questa nuova legge stabilisce altresì che, entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge stessa, il Ministero abbia a provvedere alla formulazione del piano indicativo di riparto di queste future disponibilità, assegnandole alle Province che videro solo parzialmente finanziati i loro programmi con i fondi delle legge n. 126. Si noti che una parte delle Province ebbe finanziato, sia pure con diverse percentuali di contributo, tutto il rispettivo piano di sistemazioni e provincializzazioni; molte altre, invece tra cui la mia provincia di Vicenza si videro finanziata solo una parte e, spesso, meno della metà del loro piano di provincializzazione.

Con i 176 miliardi della legge n. 59 del 1961 si dà ora al Ministero la possibilità di computare il finanziamento dei piani delle Province, mettendole in grado di sapere quale sarà a suo tempo la misura del contributo statale, e permettendo quindi anche l'immediata esecuzione delle opere, anche se i contributi saranno pagati solo tra sei-sette anni.

Prego il signor Ministro di voler comprendere l'importanza psicologica della massima puntualità possibile nella enunciazione di questo piano di riparto, in modo che le province vedano chiusa questa partita in so-  
speso.

Finalmente, l'ultimo punto dell'ordine del giorno attiene ad una particolare disponibilità di fondi che il bilancio proprio dei lavori pubblici non può oggi registrare con esattezza, e che proviene — in base alla citata legge 21 aprile 1962, n. 181 — dalla detra-

zione di una piccola percentuale dal contributo del Tesoro a favore dell'A.N.A.S.

Mi sia permesso richiamare in breve i precedenti. La legge n. 59 del 1961 aveva preconizzato il passaggio di tutta la cosiddetta viabilità minore all'A.N.A.S., sottraendola alla competenza diretta del Ministero dei lavori pubblici.

Tale passaggio era però condizionato all'emanazione di ulteriori provvedimenti che invece non vennero emessi perchè, prevalse, nel frattempo, il parere di riportare alla piena competenza del Ministero tutto ciò che riguardava la visibilità minore. A ciò ha provveduto la citata legge n. 181 del 21 aprile 1962: la quale — conseguentemente — ha disposto anche di riportare gradualmente nel bilancio proprio del Ministero ciò che era stato dato all'A.N.A.S., in previsione di quanto avrebbe dovuto operare per la viabilità minore. Così si ha che, già in questo primo esercizio, benchè al capitolo 1 dell'entrata dell'A.N.A.S. si registri un contributo del Tesoro di circa 75 miliardi, un 5 per cento di questa somma dovrebbe essere, attraverso una modifica del progetto di bilancio, riportato direttamente al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per essere impiegato in contributi a favore dei Comuni e delle Province, come stabilito dalla stessa legge n. 181. Questo 5 per cento si ripeterà nei prossimi due esercizi; diventerà il 10 per cento negli esercizi 1965-1966 e 1966-1967; salirà al 15 per cento nel 1967-1968 e raggiungerà la quota stabile del 20 per cento negli esercizi successivi. Poichè vi sarà anche un incremento della cifra base (che si riferisce alle imposte di fabbricazione sui carburanti e alle tasse di circolazione automobilistica), si può prevedere, anche molto prudenzialmente (qui ci vorrebbe la competenza particolare del senatore Amigoni per essere più precisi), che in una decina di anni saranno a disposizione del Ministero dai 160 ai 170 miliardi da destinare a questa nuova categoria di interventi.

Si tratta di agevolare la sistemazione e l'ammodernamento dalle strade che, essendo già comunali, non possono diventare provinciali perchè non ne hanno i requisiti, e dalle strade provinciali che, non avendo i

requisiti per diventare statali, dovranno rimanere provinciali. Il chilometraggio complessivo di queste strade è (si badi bene) di gran lunga superiore a quello delle strade di cui si è preoccupata la legge n. 126: e sarebbe assurdo che esse rimanessero senza alcuna assistenza. La legge n. 181 ha previsto invece che anche per queste strade il Ministero possa dare contributi fino all'80 per cento in conto capitale.

Per cominciare queste assegnazioni è però necessario che i fondi formalmente impostati sul bilancio dell'A.N.A.S. ritornino al bilancio dei Lavori pubblici; e poichè questa operazione contabile non è consigliabile trasformarla in un emendamento in questa stessa sede, il mio invito caldissimo al Ministro è di volersi fare parte diligente per promuovere al più presto tutti i provvedimenti legislativi necessari a liquidare questo 5 per cento, che nel prossimo esercizio dovrà passare a disposizione del suo Ministero, in modo che sia possibile iniziare immediatamente l'assegnazione dei contributi ai Comuni e alle Province.

Onorevole Ministro, io ho finito; e non potevo che essere incompleto, data la brevità imposta dall'ora. Però so l'importanza che ella annette ai problemi della viabilità minore: la prego di voler ricostruire, nella sua coscienza operativa, l'inscindibile unità di tutti questi problemi. Si è giustamente pensato nel 1958 che i Comuni non potessero più sopportare il carico delle loro strade comunali, e soprattutto di quelle intercomunali; ed allora si è pensato di passarle alle Province, aiutandole però con un contributo di manutenzione e compensandole con la statizzazione di un notevole lotto di strade. Questa statizzazione non è ancora avvenuta se non in minima misura, mentre le Province sono oramai prossime ad avere assunto il completo carico dei 50 mila chilometri di strade comunali. Le prospettive per le Province sono dunque veramente gravi. Prego il Ministro di voler dare un colpo di acceleratore, se mi posso permettere questa espressione in tema di viabilità, alla soluzione complementare e concordata di tutti questi vari problemi, ridando tranquillità agli enti locali, dei quali tutti sono pronti

ad affermare e a volere l'autonomia, che però non può essere operante ed effettiva se non venga assistita almeno dalla rapida erogazione dei fondi che sono già posti dalla legge a disposizione. (*Applausi dal centro*).

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

Debbono essere ancora svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Menghi, De Giovine, Granzotto Basso, Bolettieri, Genco, Zampieri, Vaccaro, Pezzini, Schiavone e Picardi.

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

« Il Senato,

considerato che nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1962-63 si continua a non prevedere impegni di spesa per il capitolo 220 riguardante la costruzione di case per i senza tetto;

tenuto presente che la legge 10 aprile 1947, n. 261, opportunamente prorogata, è tuttora in vigore ma inoperante per mancanza di fondi;

rilevato che solo la legge predetta viene particolarmente incontro alle difficoltà economiche delle popolazioni bisognose, perchè solo in questo caso lo Stato limita al minimo l'interesse per l'onere della spesa che grava sul canone di locazione;

convinto della necessità di dare maggiore incremento alla costruzione di case per il popolo, tanto più che i meno abbienti non hanno possibilità di costruirsi l'alloggio avvalendosi del solo contributo dello Stato;

preso atto che l'attuazione del piano di ricostruzione di cui al capitolo 221 si prolunga annualmente con un impegno di spesa insufficiente,

fa voti perchè lo Stato riprenda intensamente la costruzione di case a proprio totale carico e affronti l'ultimazione dei piani di ricostruzione per i danni causati dalla guer-

ra ai sensi della legge 10 aprile 1947, n. 261, provvedendo a dotare con fondi adeguati il bilancio del Ministero dei lavori pubblici ».

**P R E S I D E N T E .** Comunico che i presentatori di quest'ordine del giorno hanno rinunciato a svolgerlo.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Spezzano e Sacchetti.

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

« Il Senato,

considerato che, da oltre un anno, molte gare per appalti di opere pubbliche vanno ripetutamente deserte;

che il fenomeno è più rilevante nell'Italia meridionale e si verifica in modo particolare nelle opere edilizie;

che l'importo delle aste andate deserte ammonta a parecchi miliardi con quali e quanti danni è facile comprendere;

ritenuto che una delle cause principali di tale stato di cose debba ricercarsi nel lungo periodo di tempo — molte volte di anni — che corre tra la redazione del progetto e l'asta per i lavori,

impegna il Ministro a voler dare precise e rigide disposizioni ai competenti uffici per snellire al massimo la procedura.

Per le opere già andate deserte, chiede di volerle affidare — a trattativa privata — agli enti locali interessati ed a cooperative di lavoratori ».

**P R E S I D E N T E .** Poichè i firmatari non sono presenti si intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Zaccari.

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

« Il Senato,

considerato che la legge 24 luglio 1962, n. 729, poneva tra le sue finalità la costruzione di autostrade lungo gli itinerari internazionali per collegare il sistema autostra-

dale italiano al sistema stradale ed autostradale delle Nazioni confinanti;

preso atto che era stato riconosciuto il carattere prioritario delle autostrade Ventimiglia-Savona e Brennero-Verona, legate ai due valichi più frequentati e da tempo ormai insufficienti al traffico turistico e commerciale;

visto che la via Aurelia corrente da Ventimiglia a Savona è inadeguata anche agli stessi bisogni locali per cui la Riviera occidentale sta per cadere in grave isolamento;

ritenuta la urgenza assoluta di un inizio dei lavori il più sollecito per la salvaguardia della vita stessa della laboriosa gente ligure che fonda la sua economia sulla ortofloro-frutticoltura e sul turismo, il cui sviluppo è strettamente legato alle rapide comunicazioni;

preso atto delle difficoltà insorte nella concessione definitiva da parte del Ministero alla " Società Autostrada dei Fiori ", difficoltà che mettono in pericolo la realizzazione stessa della autostrada;

considerate le preoccupazioni di tutte le popolazioni locali che da anni attendono concreti provvedimenti che salvaguardino il loro avvenire,

impegna il Governo a porre in atto tutti i mezzi necessari perchè la realizzazione dell'opera non sia oltre procrastinata, affinchè i vitali interessi della Liguria non siano ancora una volta calpestati e affinchè non siano deluse le speranze delle popolazioni »;

« Il Senato,

preso atto che i lavori della strada litoranea San Ludovico-Latte in comune di Ventimiglia saranno sospesi il 30 giugno prossimo venturo pur essendo in avanzato stato di esecuzione;

considerato che la nuova arteria avrebbe dovuto snellire il traffico del Valico di Ponte San Luigi e favorire il transito della frontiera in oggi terribilmente ritardato da lunghe colonne di macchine in attesa anche per molte ore del passaggio;

visti i lavori effettuati allo stesso fine sul territorio francese, ormai sulla via di una definitiva realizzazione;

considerati gli amari commenti apparsi sulla stampa francese per l'inspiegabile e inattesa sospensione;

dato atto che si tratta di un problema internazionale per il quale esistono precisi impegni tra le due nazioni confinanti,

invita il Governo a voler provvedere con la massima urgenza perchè con ogni mezzo sia evitata la sospensione dei lavori per il buon nome dell'Italia e per la salvaguardia degli interessi nazionali ed internazionali ».

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

**Z A C C A R I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non ho potuto sottrarmi al dovere, quale parlamentare della Riviera ligure occidentale, di presentare, in questa alta sede, due ordini del giorno di fondamentale importanza per la vita della mia terra, che mi permetterà di illustrare brevissimamente.

Il primo riguarda la grave e inattesa sospensione dei lavori della strada litoranea San Ludovico-Latte in comune di Ventimiglia che avrebbe dovuto assolvere al compito di alleggerire il traffico, ogni anno crescente, del valico di Ponte San Luigi.

Le popolazioni di frontiera e le autorità attendevano con legittima ansia il termine di quei lavori che trovavano corrispondenza nei lavori sul territorio francese, oltre il confine, lavori che stanno procedendo spedatamente. Invece è giunta la notizia che l'impresa smobiliterà il cantiere nei prossimi giorni lasciando interrotta l'opera.

Sono molti anni, signor Ministro, che le autorità italiane e francesi lavorano per migliorare sempre più le comunicazioni confinarie; ora la sospensione dei lavori, di cui al mio ordine del giorno, può costituire motivo di pregiudizio per quelle relazioni di confine che, oggi, sono ottime con reciproca soddisfazione.

Io confido, signor Ministro, che ella, comprendendo appieno il delicato problema, vorrà dare quelle disposizioni atte a far sì che i lavori possano essere ripresi. È anche il buon nome dell'Italia che lo richiede, co-

me mi sono permesso di affermare nell'ordine del giorno.

Il secondo ordine del giorno riguarda il problema più grave dell'autostrada Ventimiglia-Savona. È superfluo che io spenda molte parole per illustrare l'urgenza e l'indifferibilità della realizzazione dell'opera, sia per i rapporti internazionali tra l'Italia e la Francia, sia per le esigenze del turismo e del commercio, sia anche per la tragica situazione in cui si dibatte la Riviera occidentale che ha come unica via di comunicazione, tra il confine e Savona, la via Aurelia assolutamente inadeguata anche al solo traffico locale.

Mi permetta, signor Ministro, di rivolgere alla sua comprensione la più viva preghiera affinché ella cerchi di superare le difficoltà che sono sorte in questi ultimi tempi alla concessione definitiva dell'autostrada.

Comprendo, o penso di comprendere, la sua posizione che tende a far sì che l'autostrada venga realizzata con il più basso contributo possibile, ma giudico che ella dovrebbe considerare anche la orografia della mia terra che obbliga il tracciato a tagliare perpendicolarmente tutte le innumerevoli valli e vallette che scendono al mare, per cui l'onere della costruzione è di gran lunga superiore a quello di qualunque altra autostrada, della stessa Brennero-Verona, come esplicitamente hanno riconosciuto gli stessi senatori Amigoni e De Unterrichter, che mi sono permesso di interpellare e sulla cui competenza penso non possa sorgere alcun dubbio.

Si tratta di un'esigenza di vita della terra ligure, onorevole Ministro, si tratta dell'opera prima di rilievo che potrebbe essere compiuta dalla fine della guerra. Io mi permetto di chiedere la realizzazione di quest'opera senza ulteriori indugi per lo sviluppo del turismo nazionale e per i sempre più ampi sviluppi dei traffici internazionali. Mi permetto di chiederla perchè le popolazioni della Riviera vivono nella costante, quotidiana preoccupazione di essere tagliate fuori dalle comunicazioni nazionali ed internazionali, per la tragica situazione di alcuni tratti dell'Aurelia che si trovano sotto il pericolo incombente di movimenti franosi, come la

zona Fontanin di Ventimiglia. Lo chiedo anche, me lo permetta, onorevole Ministro, come un atto di giustizia da parte del Governo nazionale verso la Liguria per il contributo che la Liguria ha dato e dà al progresso del nostro Paese.

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

**G E N C O , Segretario :**

« Il Senato,

considerato che la legislazione sulle acque pubbliche ed in modo particolare le disposizioni relative alle acque sotterranee, alla prova dei fatti, non sono più in grado di rispondere alle esigenze odierne, determinatesi nel settore dell'agricoltura, ove le trasformazioni fondiari, sempre più numerose ed impegnative, hanno imposto l'utilizzazione al massimo delle acque,

fa voti che detta legislazione sia al più presto adeguata ai nuovi tempi di risveglio produttivo dell'agricoltura, in modo da facilitare tutte le iniziative rivolte ad una maggiore ricerca come ad una maggiore utilizzazione delle acque sotterranee ».

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

**R O M A N O A N T O N I O .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, gli oratori che mi hanno preceduto hanno parlato quasi tutti delle acque pubbliche ed hanno accennato alla loro regolamentazione che importa grandi spese; io invece parlerò della regolamentazione delle acque sotterranee, cosa che non richiede alcun onere finanziario.

È un suggerimento, una preghiera che rivolgo all'onorevole Ministro perchè sia riveduta tutta la legislazione in materia di acque pubbliche.

Noi sappiamo che le trasformazioni fondiari, sempre più numerose ed impegnative, hanno imposto l'utilizzazione al massimo del-

le acque sia per l'irrigazione a scorrimento sia per quella a pioggia.

Nell'utilizzazione delle acque del sottosuolo si va ogni giorno sempre più constatando come la nostra legislazione, in materia di acque pubbliche, non risponda più alle mutate esigenze.

I criteri di massima per distinguere le acque pubbliche dalle acque private vennero per la prima volta stabiliti, come i colleghi sanno, nel regolamento del 24 gennaio 1917, n. 83, per l'esecuzione del regio decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Si stabilì allora che, agli effetti dell'iscrizione in elenco, si sarebbero considerate le acque, tanto isolatamente per la loro portata o per l'ampiezza del bacino imbrifero, quanto in relazione al sistema idrografico al quale appartengono, tenuto conto dell'attitudine ad essere utilizzate o comunque destinate a qualsiasi uso di pubblico interesse.

Per la prima volta quale criterio discrezionale della pubblicità delle acque si stabilì quello dell'attitudine ad essere l'acqua utilizzata o comunque destinata ad usi di pubblico interesse. Tutta la materia venne poi rielaborata ed ampliata nel testo unico sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 novembre 1933, n. 1775.

Questo dichiarò pubbliche tutte le acque sorgive fluenti e lacuali, le quali — considerate sia isolatamente per la loro portata o per l'ampiezza del bacino imbrifero, sia in relazione al sistema idrografico al quale appartengono — abbiano od acquistino attitudine ad uso di pubblico generale interesse. Si aggiunse che possono essere dichiarate pubbliche anche le acque estratte artificialmente dal suolo.

In altri termini, il testo unico del 1933, a differenza del regio decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, che non se ne occupava, contiene tutta una disciplina delle acque sotterranee, la cui ricerca ed estrazione, salvo per gli usi domestici del proprietario del fondo (articolo 93), subordina all'autorizzazione amministrativa, previa regolare istruttoria nei comprensori che, a norma dell'articolo 95, vengono via via dichiarati soggetti alla tutela della pubblica Amministrazione.

Più particolarmente, salva la facoltà attribuita ai proprietari dall'articolo 93, chi nei comprensori soggetti a tutela voglia procedere a ricerca di acque sotterranee o scavi di pozzi nei fondi propri o altrui deve ottenere l'autorizzazione del competente ufficio del Genio civile.

Quando, in seguito a ricerche, siano state scoperte acque sotterranee, anche in comprensorio non soggetto a tutela, deve darsene avviso all'ufficio del Genio civile (articolo 103) il quale provvede ad accertare la quantità di acqua scoperta. Se il Ministro dei lavori pubblici ritiene che questa acqua abbia i requisiti previsti dall'articolo 1 del testo unico ne dispone l'iscrizione nell'elenco delle acque pubbliche e lo scopritore ha titolo di preferenza nelle concessioni. Nelle zone soggette a tutela l'ufficio del Genio civile esercita la vigilanza sulla educazione ed utilizzazione di tutte le acque sotterranee, siano o non iscritte nell'elenco delle acque pubbliche (articolo 105). La definizione di acque pubbliche data dal testo unico del 1933 è sembrata restrittiva a molti giuristi soprattutto per le acque sotterranee che richiedono l'opera dell'uomo per venire scoperte o utilizzate. Ma è stato altresì obiettato che non si può fare distinzione tra le acque sotterranee in ordine alla demanialità, in quanto, per stabilire la demanialità di un bene, non si guarda ai mezzi di produzione del bene medesimo, ma alla attitudine attuale e potenziale di esso ad usi di pubblico e generale interesse.

Una tutela esasperata del pubblico, generale interesse, si rivela nella pratica un danno per la collettività, perchè quel bene che si vuole assicurare al godimento pubblico finisce per rimanere nelle viscere della madre natura.

Tutti perciò sono concordi nel ritenere che la disposizione relativa alla demanialità delle acque sotterranee non ha dato una buona prova.

Trent'anni di applicazione della legge sono più che sufficienti per il collaudo di una disposizione che non ha portato alla collettività quei vantaggi che si proponeva il legislatore.

Sembra anzi che la legislazione attuale sia congegnata per determinare la stasi di ogni

ricerca. Il privato infatti è scoraggiato da qualsiasi iniziativa perchè l'articolo 103 del testo unico costituisce un grave impedimento.

Secondo tale articolo, come ho detto, lo scopritore delle acque deve dare immediatamente avviso del ritrovamento all'ufficio del Genio civile, il quale provvede ad accertare la quantità dell'acqua rinvenuta. Dopo di che il Ministero dei lavori pubblici, ove riscontri gli estremi del pubblico interesse, disporrà che l'acqua scoperta venga iscritta nell'elenco delle acque pubbliche.

È facile comprendere come non si trovi facilmente l'agricoltore che, avendo sentore della possibilità di rintracciare delle falde acquifere copiose, dia luogo a spese per rilievi, sondaggi, perforazioni e scavi, per far sì che il Genio civile si appropri dell'acqua trovata per poterla destinare al pubblico uso.

Infatti le ricerche idriche non hanno avuto quell'incremento che il progresso agricolo e la diffusione delle irrigazioni facevano sperare. Pertanto è necessario che la legislazione sulle acque sia al più presto adeguata ai nuovi tempi di risveglio produttivo dell'agricoltura, perchè siano facilitate tutte le iniziative rivolte ad una maggiore ricerca come ad una maggiore utilizzazione.

Quest'esigenza di adeguamento, che si è venuta maturando negli anni, è stata avvertita da eminenti giuristi, ma è più che mai sentita negli ambienti agricoli. Tale adeguamento è necessario non tanto per rispondere meglio agli interessi dell'agricoltura, quanto per raggiungere effettivamente e largamente quegli scopi pubblici che la legge si prefigge di conseguire.

Deve rilevarsi che l'interesse pubblico, che si vuole teoricamente perseguire, non può essere considerato astrattamente, ma deve essere visto come somma e sintesi di molteplici interessi privati.

Infatti quando un bene, come l'acqua, non viene utilizzato per un incremento produttivo o per il soddisfacimento dei bisogni umani, finisce di essere un bene pubblico e si isterilisce persino l'azione dello Stato intesa a conservare e a destinare tale bene alla collettività, perchè il beneficio pubblico non può non essere in relazione col vantaggio di

un complesso di individui e particolarmente di produttori.

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

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

« Il Senato,

impegna il Governo a provvedere sollecitamente ad una strada di raddoppio dell'Aurelia dall'uscita dell'autostrada raddoppiata Firenze-Mare, per oltre Viareggio, allo scopo di consentire uno snellimento del traffico che, particolarmente nei giorni festivi, è causa di pericolosi ingorghi con tutte le relative eventuali conseguenze ».

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

**B U S O N I .** Poche parole, onorevole Ministro, a proposito di quest'ordine del giorno il quale formò già oggetto nella sua sostanza di una mia interrogazione presentata il 29 marzo di quest'anno alla quale ricevetti una risposta, che definirei in un certo modo interlocutoria, in data 6 aprile, nella quale mi si informava che la questione che formava oggetto della mia interrogazione si trovava all'esame dei competenti uffici del Ministero e si faceva riserva di fornirmi appena possibile dettagliate notizie. Debbo dire, onorevole Ministro, che questa risposta mi ha un poco sorpreso, in quanto ritenevo che la questione non da oggi fosse stata presa in esame dai competenti uffici ministeriali, ma da parecchi anni a questa parte. Infatti, se il problema si è acuitizzato in seguito all'avvenuto raddoppio di quasi tutto il percorso dell'autostrada Firenze-Mare, esso si era già presentato dopo la costruzione dell'autostrada stessa. Nei giorni festivi, allo sbocco dell'autostrada sulla via Aurelia, si sono formati sempre più, divenendo ultimamente groviglio, viluppi di macchine che per ore ed ore impediscono uno scorrimento sollecito delle auto provenienti lungo l'Aurelia da Viareggio o da Pisa e cozzanti con quelle che si immettono dall'autostrada sia verso Pisa sia ver-

so Viareggio. Da quando è stato realizzato il tratto dell'Autostrada del Sole Bologna-Firenze e, peggio ancora, quando sarà realizzato il tratto Firenze-Roma e da quando è avvenuto il raddoppio di quasi tutto il tratto dell'autostrada Firenze-Mare, è aumentato notevolmente il numero dei veicoli che si immettono nell'Aurelia a Migliarino e che dall'Aurelia provengono. Già all'inizio di questa estate si è cominciato a verificare il solito ingorghi, per cui coloro che in macchina percorrono l'autostrada per guadagnare tempo, si trovano poi a perdere un tempo ancora maggiore di quello che consumerebbero percorrendo la strada normale, in quanto debbono soffermarsi a lungo per entrare o per uscire dalla via Aurelia sull'autostrada e poi in lente colonne sull'Aurelia.

Il problema non esiste da oggi, anche se è andato aggravandosi ultimamente, ma da quando è stata creata l'autostrada Firenze-Mare; ed io avevo motivo di ritenere che gli uffici ministeriali si fossero preoccupati della possibilità di creare un'altra strada di raddoppio dell'Aurelia, la quale consentisse ai veicoli provenienti dall'autostrada di giungere per lo meno a Viareggio ed anche oltre, per i veicoli che non si fermano in quella località ma proseguono per altri luoghi della riviera della Versilia e più in là verso La Spezia, Genova, il confine francese. Non si tratta in questo caso di una grande e lunga strada, ma soltanto di una quindicina di chilometri. Non credo che si possa parlare per una strada di questo genere di inserimento nei grandi piani delle strade nazionali; credo che si tratti di una cosa di importanza molto minore, se pure d'importanza grande per la celerità del traffico sull'Aurelia, che è la strada che dalla frontiera francese porta alla Capitale e che quindi interessa anche un'importante corrente di traffico turistico; e si comprende come che i turisti non siano incoraggiati a venire con le loro automobili a circolare su una strada del genere.

Ecco perchè io credo che questo problema, che finalmente, sia pure con ritardo, è stato portato all'esame dei competenti uffici ministeriali, non soltanto possa ma debba essere risolto al più presto, perchè, se pure modesto nelle proporzioni di spesa, è di grande importanza per il traffico sulla via Aurelia.

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

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

« Il Senato,

considerato che il raddoppio della camionabile Genova-Serravalle e il completamento della camionabile Genova-Savona rappresentano una urgentissima necessità per dare possibilità di transito al traffico del porto di Genova e sviluppo al sempre crescente movimento turistico,

impegna il Governo alla urgente ultimazione dei lavori ricorrendo, se necessario, a mezzi straordinari, pur di completare rapidamente le importanti e indispensabili opere ».

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

M A C A G G I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il problema del raddoppio della camionabile Genova-Serravalle fa parte del gravissimo e complesso problema della viabilità ligure e genovese. Non è evidentemente un problema di ordine locale, che interessi soltanto Genova e la Liguria, delimitato nei termini in cui il collega Barbareschi ed io lo abbiamo esposto nell'ordine del giorno, ma è un problema di interesse eminentemente nazionale. Per questo sarebbe stato forse meglio che il mio capo-gruppo, senatore Barbareschi, con la sua autorità, fosse intervenuto ad illustrare quest'ordine del giorno. Comunque, l'interesse nazionale del problema che sto brevemente trattando emerge anche da altri fatti che noi abbiamo constatato nella discussione di questo bilancio: innanzitutto dal fatto che il relatore, nella sua veramente ampia relazione, che ha toccato tutti i punti essenziali dei problemi viari nazionali, ha dedicato una parte notevole precisamente a questo problema. Non solo, ma noi abbiamo ascoltato alcuni interventi ed alcune illustrazioni di ordini del giorno che hanno considerato

i problemi del porto di Genova, il problema della viabilità genovese e ligure in rapporto alle esigenze industriali e commerciali della regione, nonché a quelle del turismo ligure: la Liguria è, come tutti sanno, la porta d'ingresso a ponente del nostro Paese; e tutti sanno come precisamente da Ponte San Luigi entri la massima parte dei turisti stranieri, il cui afflusso è nostro interesse veder sviluppato.

Ma, nelle condizioni in cui oggi si trovano le strade italiane in quella zona, non abbiamo difficoltà a dire che il turismo è, di fatto, grandemente ostacolato. Ed è ostacolato anche per il fatto che l'autostrada tra Savona e Genova, che potrebbe dare un contributo notevole all'alleggerimento del traffico, di fatto questo alleggerimento non dà perchè siamo tuttora privi dell'essenziale tratto di collegamento tra Genova e Voltri. Ne deriva che questa autostrada, che sarebbe molto utile se completata, provenendo da Savona, viene interrotta a Voltri, donde per arrivare a Genova occorrono sempre 50 o 60 minuti che annullano tutto il notevole beneficio derivante dall'uso del tratto Savona-Voltri. Su questo punto non mi soffermo oltre.

Mi soffermo invece, onorevole Ministro, sulla questione del raddoppio della camionabile: il raddoppio è stato considerato in tutta la sua importanza anche, dicevo, dal relatore Buizza, il quale innanzitutto ha richiamato l'attenzione sul fatto della quasi inutilizzabilità del tratto ferroviario per Genova in questo momento. Il traffico ferroviario destinato a scopi commerciali è quello che è da 60 anni, e non vi è possibilità di sviluppo su questo terreno. D'altra parte, tutti sanno che oggi il commercio si sviluppa su ruota, su gomma, e non sulle vie ferroviarie, almeno preferibilmente. La camionabile Genova-Serravalle è stata costruita per un volume di 500 mila tonnellate annue: se non che questo volume si è sviluppato in modo che oggi abbiamo, nel primo quadrimestre del 1962, 1570 autocarri in media che passano al giorno sulla camionabile. Non solo, ma vi sono previsioni di sviluppo, come giustamente rileva l'onorevole relatore Buizza, tali per cui sono prevedibili 2000 au-

tocarri al giorno in breve tempo; media alla quale oggi siamo già vicini, con 1570 autocarri; e 2000 autocarri al giorno significano un ingombro stradale notevolissimo, rapportabile all'impegno, con le attuali norme di circolazione, di 100 chilometri di sede stradale.

Si avrebbe dunque la saturazione di tutta la camionale, che è lunga circa 50 chilometri. Ora, ciò vuol dire che le due carreggiate sono già completamente occupate dal traffico di oggi. Difatti chi pensa di usufruire della camionale venendo dal Nord verso Genova, o andando da Genova verso il Nord, vede come il traffico su questa strada sia impossibile: essa è completamente intasata da questi mezzi di trasporto commerciale.

Ora, io non voglio andare per le lunghe a segnalare cose che tutti conoscono; però voglio dire ancora qualcosa all'onorevole Ministro, ed è questo: le nostre industrie, le industrie genovesi, (parlo delle industrie metallurgiche e non del traffico del porto, che pure si sta sviluppando enormemente), queste industrie oggi tendono, da Genova, a portare, per lo meno per quanto concerne le loro attività secondarie, gli stabilimenti oltre Giovi, nella piana dello Scrivia, verso Novi Ligure. Alcune di queste industrie stanno già provvedendo a tale trasferimento; sono industrie che hanno un interesse veramente nazionale, anche rispetto all'attività di grandi complessi a partecipazione statale. Esse provvedono a manufatti, a preparazioni secondarie che devono poi essere trasportate nei cantieri, negli stabilimenti principali a Genova e quindi devono usufruire di adeguati trasporti.

Ora, io mi chiedo come sia possibile, anche in previsione di questo futuro sviluppo della attività industriale nella zona Liguria-Piemonte, pensare di andare avanti con questa camionale che, sì, è già in parte raddoppiata, ma del cui raddoppio non si prevede un rapido completamento, perchè alcuni lotti che sono stati già assegnati non procedono nel lavoro per mancanza di fondi.

Chiedo all'onorevole Ministro se non sia possibile, di fronte alla urgenza assoluta di questo problema, provvedere, eventualmente anche attraverso finanziamenti che vengano in via straordinaria da altre parti, e la stessa

I.R.I. potrebbe avervi interesse, a far sì che si sollecitino i lavori onde rapidamente si arrivi al raddoppio effettivo della camionale. Una ulteriore troppo lunga attesa non è ormai più possibile.

Si parla del 1963; ebbene, sarebbe già tardi! Ormai siamo in condizioni assolutamente precarie, di fronte alle quali non è possibile pensare di ritardare ancora un anno o, peggio, per un tempo anche più protratto; perchè non voglio essere pessimista ma non credo che il 1963 sia un termine che, con le attuali difficoltà di finanziamento, corrisponda a reali possibilità di completamento del raddoppio.

Vorrei quindi pregare l'onorevole Ministro di prendere in considerazione l'urgenza di così gravi problemi per vedere se, come e quando si possa ottenere quell'auspicabile tempestivo finanziamento, che possa permettere di procedere senz'altro nel lavoro di completamento del raddoppio della camionale, opera ormai indilazionabile per far fronte alle esigenze funzionali del nostro massimo emporio portuale nazionale e la cui urgente conclusione dovrà accompagnarsi al completamento dell'autostrada Genova-Savona e della Pedemontana genovese, se si vorrà ottenere quel minimo di fluidità nella viabilità a levante, a ponente e a nord di Genova, necessario per evitare quella paralisi nella circolazione commerciale e turistica, di cui oggi già incombe grave minaccia.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dello ordine del giorno del senatore Domenico Romano.

**B U S O N I , Segretario:**

« Il Senato,

ritenuta l'opportunità del ripristino del servizio di pronto soccorso nei casi di pubbliche calamità, tradizionalmente disimpegnato dall'Amministrazione dei lavori pubblici,

invita il Ministro a provvedere alla riorganizzazione di tale servizio ».

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

ROMANO DOMENICO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, il mio ordine del giorno riguarda un servizio di alto interesse sociale, che il Ministero dei lavori pubblici aveva organizzato ed esplicava, con pubblico riconoscimento, anche in campo internazionale, tanto da essere considerato all'avanguardia dell'assistenza sociale, dall'Unione internazionale di soccorso. Intendo riferirmi al « Servizio di pronto intervento ».

Il servizio aveva tratto origine dai grandi disastri tellurici che nel primo ventennio del secolo funestarono la penisola impegnando a fondo l'Amministrazione dei lavori pubblici nell'opera di soccorso e di ricostruzione e consentendo l'acquisizione graduale di una esperienza, che gli uffici non mancarono di mettere a profitto ai fini di un miglioramento della legislazione.

Si era constatato che, subito dopo una catastrofe, non tanto facevano difetto il personale ed i mezzi quanto il coordinato svolgimento delle varie attività che affluivano in modo tumultuoso sui luoghi del disastro e con materiale eterogeneo, onde il più spesso gli aiuti non giungevano nè tempestivi nè adeguati.

Non meno conferente era stata l'altra constatazione, che in simili frangenti assumeva particolare rilievo la natura tecnica dei provvedimenti da adottare; per cui fin dal 1919, con regio decreto 2 settembre, n. 1915, venne istituita ed affidata allo stesso Ministero dei lavori pubblici la direzione dei servizi di pronto intervento.

Ormai era compito di quella sagace Amministrazione perfezionare le norme di disciplina e tradurre in fatto reale l'organizzazione occorrente.

Si perveniva così ad una compiuta rielaborazione della materia col regio-decreto 9 dicembre 1926, n. 2389, e relativo regolamento 15 dicembre 1927.

Purtroppo molteplici tristi vicende reclamarono l'intervento dell'organo siffattamente costituito. Per esempio, il terremoto del Vulture e le eruzioni vulcaniche: quella dell'Etna che distrusse Mascali e quella del Vesuvio che distrusse Terzigno; ma esso ebbe modo di spiegare assai appropriatamente i

compiti affidatigli, tanto da riscuotere il riconoscimento ed il plauso delle popolazioni e delle autorità.

Vale appena ricordare le principali incombenze dell'anzidetta organizzazione per dedurne la grande efficacia a contenimento delle conseguenze nefaste dei luttuosi avvenimenti, nella maniera più pronta ed energica: 1) pronta identificazione della portata del disastro attraverso le ricognizioni aeree e le segnalazioni radiotelegrafiche e telegrafiche al Ministero dei lavori pubblici; 2) concentramento di ogni potere direttivo nella persona del Ministro dei lavori pubblici per provvedere: a) al salvataggio, soccorso, demolizione e puntellamento dei fabbricati, polizia mortuaria, conservazione e recupero di valori e di cose; b) attendamento, ricovero provvisorio, vettovagliamento e tutela igienica, assistenza ai minorenni orfani o abbandonati ed agli incapaci in genere; c) disciplina delle comunicazioni e dei trasporti, allestimento delle provvisorie installazioni per gli uffici pubblici e per le necessità della giustizia e del culto; d) riassetto iniziale degli organi locali; 3) disciplina delle requisizioni di materiali e maestranze.

Lo sconvolgimento prodotto dalla guerra è stato esiziale, e tutto si dovrebbe pazientemente ripristinare. Ed all'occasione dovrebbero essere riesaminate e coordinate le norme riguardanti i servizi di piena per conseguire un organico sistema di pronto intervento anche in quelle luttuose vicende.

Questo mio ordine del giorno ha perciò lo scopo di chiedere all'onorevole Ministro di avviare studi per il ripristino di tale importante servizio, e, se ha cominciato questi studi, a quale punto essi si trovino.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Bonafini, Montagnani Marelli, Scotti e Pajetta.

BUSONI, Segretario:

« Il Senato,

preso atto dell'attuale stato di viabilità nelle province di Milano, Como e Varese, in rapporto agli automezzi che vengono immessi in tali zone,

invita il Ministro a provvedere perchè da una preoccupante congestione del traffico non si sfoci in una paralisi del traffico stesso ».

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

**B O N A F I N I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il problema indicato in forma scheletrica e brevissima nell'ordine del giorno probabilmente avrebbe dovuto essere affrontato nella discussione generale perchè investe una questione che il Ministero dei lavori pubblici dovrà obbligatoriamente esaminare con una razionalità ed un programma che tengano conto della realtà della situazione odierna di tutto il Paese.

Noi lombardi siamo abituati più alla realtà delle cifre che all'eloquenza dei grandi discorsi, ed io mi richiamerò proprio all'eloquenza delle cifre per suggerire all'onorevole Ministro un inizio di razionalità in una politica che deve anche rimediare a quanto di arretrato, e quindi di irrazionale, vi è stato nell'orientamento politico del passato.

Signor Ministro, quando noi diciamo che si avvicina celermente il momento in cui il traffico della regione lombarda sarà paralizzato, non abbiamo alcuna intenzione di usare drammaticità di vocaboli per richiamare l'attenzione del Ministero a comprendere che, se molte regioni italiane esprimono delle sacrosante aspirazioni per un miglioramento, per un allineamento a ciò che è una realtà della Valle Padana e in particolare della regione lombarda, è necessario che ella interpreti il fenomeno di sviluppo che anche nella nostra regione si manifesta in una costante dinamica che non permette più dilazioni o tentennamenti nel cercare le adeguate soluzioni.

Signor Ministro, i dati riguardanti il traffico sono tali per cui la situazione diventa veramente drammatica, senza aggiungere previsioni dovute all'incremento della popolazione. Ho preso tre provincie come campione indicativo, quelle di Milano, Como e Varese. Ebbene, la loro popolazione passa dal

1958 al 1961 da 3.935.000 a 4.250.000 unità, con un incremento quindi in quattro anni di 315.000 unità.

Altro dato che voglio portare alla sua attenzione è quello concernente il rapporto tra il potenziale stradale che ben poco è migliorato dal 1957 e l'incremento degli automezzi nello stesso quadriennio. Prendendo come unità 100 abbiamo che la provincia di Milano dal 1957 al 1961 registra un aumento del 67 per cento delle sole automobili e degli autocarri che percorrono le sue strade, mentre la provincia di Como registra un aumento del 70 per cento e quella di Varese un aumento del 74 per cento. Quindi, lasciando da parte le motociclette ed altri veicoli minori, abbiamo un aumento medio di circa il 68 per cento dal 1957 al 1961.

Se dicono qualche cosa questi dati, signor Ministro, tenga altresì conto che la Lombardia è anche il ponte che unisce l'Europa centrale alle regioni del sud e che fino ad oggi non abbiamo ancora impostato un programma per i valichi alpini per i collegamenti con le nazioni europee e particolarmente con quelle che partecipano al Mercato comune europeo, di cui si sente tanto parlare anche a sproposito.

Non so se, disinteressandoci del problema, e in particolare del valico dello Spluga, si può sollecitare la buona volontà della vicina Svizzera per il valico del San Bernardino. Comunque oggi noi abbiamo magnificato la meravigliosa opera d'arte che è la Autostrada del Sole: essa però si ferma a sud di Milano e non abbiamo nessun raccordo che la unisca con i confini cui poc'anzi accennavo.

Si tenga altresì presente che la vecchia autostrada, quella dei Laghi, cui accennava il collega Pa'etta poc'anzi, è in condizioni tali per cui giornalmente costituisce motivo di drammatiche disgrazie essendo larga soltanto 12 metri e dovendo assorbire un traffico notevolissimo. Molte delle disgrazie che su di essa si sono verificate e si verificano (tra le quali negli ultimi tempi abbiamo dovuto lamentare purtroppo quella che ha cagionata l'immaturo scomparsa del nostro collega senatore e ministro Spallino) con tutta probabilità si sarebbero potute evitare se aves-

simo avuto la possibilità di affrontare il grave problema e risolverlo almeno in parte.

Problema analogo e altrettanto grave è quello delle strade che da provinciali sono passate o dovranno passare statali sempre nei confronti dei collegamenti con i confini. Parlo, per esempio, dalle strade Regina per la quale l'anno scorso, se ben ricorda il sottosegretario Spasari, presentai un ordine del giorno che fu votato da tutto il Senato. Tuttavia sino ad oggi, malgrado le sollecitazioni che, ne sono convinto, il Sottosegretario fece all'Amministrazione provinciale di Como e, anche attraverso l'ufficio del Genio civile, siamo in una permanente situazione drammatica, che tanto costa in vittime e difficoltà d'ogni genere alle popolazioni della costa orientale del lago di Como. Lo stesso dicasi per tutte le altre strade che collegano da nord verso sud le varie province della regione Lombarda.

Onorevole Ministro, si potrebbe proseguire sulla scia delle valutazioni fatte dal senatore Macaggi poc'anzi nei riguardi dello sviluppo economico, dello sviluppo industriale, delle difficoltà — che inevitabilmente spingono alla paralisi — della capacità produttiva ed economica della regione lombarda.

Attraverso questi nostri richiami, che rappresentano lo stato reale in cui si svolge la vita produttiva della regione lombarda, confido che ella, onorevole Ministro, voglia adoperarsi presso gli enti locali e presso l'A.N.A.S. affinché provvedano a passare dalle programmazioni alle attuazioni pratiche per quanto riguarda queste necessarie arterie di collegamento dal nord verso il sud.

Penso infine che sia opportuno ricordare, signor Ministro, che sebbene sia opera indilazionabile e necessaria risvegliare le potenzialità del centro e del centro-sud d'Italia, è altrettanto necessario e doveroso favorire lo sviluppo naturale produttivo di una regione dalla quale — non lo dico per motivi polemici con il sud, poichè noi socialisti sappiamo bene quanto sia necessaria una capacità produttiva unitaria dal nord al sud —

proviene il 34 per cento delle capacità contributive nazionali.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del secondo ordine del giorno del senatore Monni il secondo dei quali reca anche la firma del senatore Militerni.

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

« Il Senato,

conoscendo la situazione di grave carenza e di disagio in cui versano — come è richiamato nella relazione Buizza allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici — i servizi tecnici dello stesso Ministero;

considerando che per studiare e allestire piani e programmi e approvare progettazioni, e soprattutto per attuarli e per eseguire le opere, è indispensabile che i servizi tecnici siano rispondenti alle necessità attuali sempre crescenti;

denunciando la deficienza, più profondamente sentita nel Mezzogiorno e nelle Isole, di personale tecnico e particolarmente di ingegneri, deficienza che ritarda la esecuzione e spesso compromette la regolare attuazione delle opere;

poichè in grande parte tale deficienza dipende dal fatto che il trattamento economico ora concesso a ingegneri e tecnici è del tutto anacronistico e ingiusto;

segnalando l'esigenza di provvedere a completare i già esigui organici degli uffici del Genio civile in Sardegna ove l'imminente inizio dell'attuazione del Piano di rinascita reclama che tutti gli uffici tecnici siano posti in condizioni di efficiente funzionamento,

invita il Governo:

a) a prendere gli opportuni provvedimenti per migliorare il trattamento del personale tecnico dipendente dal Ministero dei lavori pubblici;

b) ad assumere il personale indispensabile ad assicurare efficienza, prontezza, tempestività all'azione dei servizi tecnici;

c) ad inviare in Sardegna almeno il numero di ingegneri stabiliti negli organici degli uffici del Genio civile »;

« Il Senato,

tenendo presenti i finanziamenti già concessi a molti capoluoghi di provincia per la costruzione di quartieri residenziali (città satelliti) destinati a rimediare alla insufficienza di locali d'abitazione rispondenti a bisogni ed esigenze urgenti;

ricordando che ripetutamente nella discussione degli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici degli anni decorsi, fu preso dai Ministri in carica impegno di finanziare la costruzione dei quartieri residenziali nei capoluoghi di Nuoro, Catanzaro ed altre città che ne hanno particolare necessità;

poichè le promesse fatte e gli impegni presi non avevano soltanto spiegazione e fondamento politico ma erano imposti dal dovere di soddisfare bisogni gravi ed urgenti che quelle città non hanno alcun mezzo proprio di risolvere,

fa voti perchè il Ministro voglia provvedere ad assicurare la sollecita costruzione di quartieri residenziali a Nuoro, Catanzaro e in altre città ove il problema presenti eguale carattere di urgenza ».

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

**M O N N I .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io sono pienamente consenziente con i rilievi che ha fatto il valoroso senatore Buizza, nella sua esauriente relazione, in rapporto alla situazione di carenza e di disagio in cui si trovano i servizi tecnici del Ministero dei lavori pubblici.

Il senatore Buizza ha rilevato che nel Genio civile, ad esempio, gli ingegneri in attività di servizio sono 992, contro i 1067 previsti in organico.

È cosa nota, ed è stata rilevata ripetutamente anche stasera, che l'organico è ora assolutamente insufficiente e che bisogna al-

largarlo. Ma intanto si rileva che nemmeno questo organico insufficiente è coperto.

Nel primo ordine del giorno che ho presentato ho tenuto a mettere in rilievo che oggi si va allargando sempre di più l'attività del Governo, e questo certamente merita lode, per studiare e allestire piani e programmi ed approvare progettazioni; tutto questo richiama naturalmente la nostra attenzione perchè i piani, i programmi e le progettazioni comportano esecuzione e la esecuzione, come le progettazioni, i controlli, la direzione dei lavori hanno bisogno di personale tecnico. Ora questo personale tecnico, in particolare gli ingegneri, è assolutamente insufficiente particolarmente in Sardegna. Non ho citato la mia città di Nuoro ma debbo dire all'onorevole Ministro che all'ufficio del Genio civile di Nuoro vi sono due soli ingegneri, un ingegnere capo ed un altro ingegnere. Non credo che l'organico possa essere questo. Non è ammissibile che esista un ufficio del Genio civile, in un capoluogo, con due soli ingegneri. Purtroppo questa situazione è non solo di Nuoro ma di quasi tutti gli uffici del Genio civile nelle Isole e nel Mezzogiorno.

**G E N C O .** Perchè considerano le nostre sedi come sedi di punizione.

**M O N N I .** Ancora si considerano a questo modo. Però se noi vogliamo, come indubbiamente il Governo vuole, che le opere che interessano il Mezzogiorno e le Isole siano iniziate e condotte a termine, non si può fare a meno del personale necessario. La provincia di Nuoro, onorevole Ministro, ha 103 Comuni molto distanti l'uno dall'altro in 7.300 chilometri quadrati di territorio. Che cosa possono fare due ingegneri? Neppure cinque ingegneri sono sufficienti a seguire tutte le opere che si vanno facendo a cura dello Stato sia dalla Regione che dai vari Ministeri.

Il ritardo, il danno, il malcontento sono immancabile conseguenza. Non credo, onorevole Ministro, di dover aggiungere parole per richiamare la sua attenzione su questo problema. Si afferma che è difficile che gli ingegneri possano accettare di concorrere ai

posti del Genio civile in una situazione di bisogno quale è quella che si presenta per essi con trattamenti economici assolutamente anacronistici ed ingiusti. Ora, se questa è la ragione principale perchè il Genio civile è così carente di personale, onorevole Ministro, ella che è tanto sensibile a questi problemi, veda di rendersi interprete presso il Governo perchè si provveda a migliorare questa situazione, non dico vergognosa, ma certo dolorosa, di scontentezza degli ingegneri e dell'altro personale e poi, migliorato il trattamento economico, si provveda ad assumere il personale necessario e indispensabile per assicurare efficienza ai servizi. L'ordine del giorno naturalmente tiene conto in particolare della situazione della mia terra e su questo richiamo la particolare attenzione del Ministro.

L'altro ordine del giorno che ha la firma mia e dell'onorevole Militerni ricorda un altro problema grave. Onorevole Ministro, abbia pazienza. Quando arriviamo a questo punto della discussione siamo come in chiesa a chiedere grazie: chi chiede il beneficio, chi il favore, chi il miglioramento e chi la carità. Con questo ordine del giorno a me pare di chiedere la carità. Dovrei ripetere, ma non ripeterò, argomenti che avevo già altre volte esposti in quest'Aula ricordando la scarsezza delle costruzioni esistenti nella città di Nuoro creato capoluogo di provincia nel 1926 senza che avesse l'ossatura necessaria a farlo assurgere a questo onore. Speravamo che il Governo, costituendo la Provincia, desse anche tutti i mezzi per ogni attrezzatura necessaria. Questo non è stato ancora fatto. I bisogni di questa città sono rimasti ancora in gran parte insoddisfatti. Questo ed altri argomenti ho esposto in quest'Aula per dire ai Ministri suoi predecessori che era necessario costruire a Nuoro la città satellite, cioè il quartiere residenziale, cioè il complesso di costruzioni che soddisfino in parte il bisogno di abitazioni.

Insieme con me — e lo dico perchè è assente il senatore Militerni — aveva discusso anche il rappresentante di Catanzaro e della Calabria, richiamando eguali esigenze e bisogni della città calabrese. Ci era stato promes-

so, anzi era stato preso l'impegno — ecco perchè parlo — di un finanziamento. Il sindaco di Nuoro ebbe lettere di impegno dal Ministero; l'ultimo impegno fu preso dall'onorevole Togni. Questo impegno però ancora è per aria e nessuno ha mantenuto la promessa.

A lei, onorevole Ministro, l'onore di mantenerla. Io spero che la manterrà. Sarebbe doloroso per me e per i nuoresi che io fossi costretto a muovere ancora lagnanze e proteste perchè, in un'epoca in cui si vogliono risolvere grandi problemi in modo anche grandioso, non preoccupandosi delle spese, non si tiene conto di quelle piccole grandi attese della povera gente, che a lei sta tanto a cuore quanto a me, le quali costituiscono più spesso la vera ragione della contentezza e della tranquillità del popolo italiano. Piccole grandi cose, in tempi in cui vogliamo farne di veramente eccezionali e di grandiose. Questi bisogni che paiono elementari, queste voci che sembrano fioche, sono le voci più vive e i bisogni più umani. Dobbiamo stare attenti a queste cose, a coloro che non hanno casa, a coloro che sono sfrattati e non sanno dove andare, ai Comuni che non sanno che pesci prendere quando c'è una famiglia che è stata messa sulla strada. Queste sono cose veramente dolorose.

Risolviamo i grandi problemi, ma stiamo attenti anche a queste invocazioni.

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

B U S O N I , *Segretario*

« Il Senato,

rilevata la caratteristica del porto di Civitavecchia, maggiore sbocco marittimo del Lazio e raccordo della Sardegna con il continente;

considerata la sua naturale vocazione ad essere il porto di Roma e il legittimo emporio mercantile marittimo del Lazio, dell'Umbria, dell'Abruzzo e Molise, delle Marche;

riconosciuta la preminenza della soluzione dei problemi del porto di Civitavecchia ai fini dello sviluppo economico delle zone dell'Italia centrale economicamente depresse,

invita il Governo ad affrontare in modo concreto e definitivo il problema del porto di Civitavecchia e del suo potenziamento, anche in rapporto ai previsti piani di sviluppo regionale e di programmazione economica, sia attuando le opere di ripristino e di valorizzazione del porto stesso previste dal piano regolatore portuale, sia realizzando un programma di incremento, restituendo così il porto tirrenico alla sua funzione di porto di Roma, adeguandolo alle accresciute esigenze della Sardegna, e facendone valido strumento di progresso economico e civile della vasta popolazione delle zone su Civitavecchia gravitanti, che, dal potenziamento del porto e dalla sua efficienza, trarranno indubbi vantaggi »;

« Il Senato,

considerata la necessità di favorire organicamente lo sviluppo dei porti italiani attraverso un programma che armonizzi e contemperi le esigenze dei singoli porti e ne coordini il potenziamento tenendo conto dell'opportunità di valorizzare e potenziare anche e soprattutto i porti minori al fine di risolvere specifiche contingenti situazioni locali, di evitare un eccesso di traffico marittimo nei porti maggiori e di ridurre sulle grandi vie di comunicazione la circolazione congestionata conseguente alla necessità di trasportare le merci sbarcate in porti lontani verso i mercati di consumo,

invita il Governo a predisporre un piano dei porti che preveda un'impostazione generale e totale della materia e la strutturi razionalmente, adeguando i porti minori all'assolvimento della loro particolare funzione di fulcro mercantile di specifiche economie regionali ed interregionali ».

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

**A N G E L I L L I .** Onorevole Presidente, io mi rifaccio all'esauriente relazione del senatore Buizza, che ha trattato con grande

impegno la questione dei porti e delle opere marittime e in un ordine del giorno ho richiamato l'attenzione del Senato e del Governo sul problema generale, cioè sulla necessità di una programmazione, di un piano organico per la sistemazione e l'ammodernamento dei nostri porti, compresi i minori, che possono essere molto utili se bene attrezzati e potrebbero assorbire le correnti di traffico che si vanno sempre più sviluppando anche in considerazione delle esigenze del Mercato comune europeo. Io formulo pertanto il voto che l'onorevole Ministro voglia riconoscere l'opportunità di predisporre tale piano organico già studiato dal suo Ministero per ottenere dal Tesoro gli adeguati stanziamenti, in modo che nel frattempo si possano compiere le opere necessarie per i porti italiani, armonizzando l'andamento dei traffici marittimi e adeguando le attrezzature portuali alle esigenze della navigazione moderna e dei mercati.

Il secondo problema, che si ricollega del resto alla questione principale, è quello del porto di Civitavecchia, problema di carattere secolare. Più volte io l'ho evocato nel corso dei dibattiti sui bilanci, anche recentemente in occasione della discussione del bilancio della Marina mercantile. Essendo chiare nel testo dell'ordine del giorno le esigenze del porto di Civitavecchia, io non mi soffermo ulteriormente a dimostrarle. Termino questo breve intervento pregando il Presidente della Commissione, senatore Romano — cui invio un augurio vivissimo perchè proprio oggi egli è stato eletto Presidente della 7ª Commissione, in riconoscimento della sua competenza — di voler porre presto all'ordine del giorno il disegno di legge di cui è relatore il senatore Genco, che riguarda la costituzione dell'ente portuale di Civitavecchia.

Sarà un primo passo per veder realizzate nel porto di Civitavecchia talune opere da lungo tempo attese. Grazie, signor Presidente.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Lepore, D'Albora, Indelli e Criscuoli.

BUSONI, Segretario:

« Il Senato,

nel mentre prende atto con vivissimo compiacimento che l'annosa questione delle acque del Biferno sia stata finalmente risolta con equità e giustizia destinandole anche all'alimentazione del già costruito acquedotto Campano;

ritenuto che, con le opere già fatte e con quelle in corso di progettazione esecutiva, il problema dell'approvvigionamento idrico delle provincie di Avellino, Benevento, Caserta e Napoli è in via di certa e pronta soluzione,

invita il Governo ad accelerare tutte le opere necessarie, ed in ispecie quelle di distribuzione interna e delle fognature, in maniera che l'ingente sforzo dello Stato, praticato mercè l'intervento della Cassa del Mezzogiorno, abbia a trovare il suo necessario e definitivo completamento con la realizzazione del tanto desiderato ed atteso approvvigionamento idrico e relativa sistemazione igienica in così numerosi e popolosi comuni della Campania, dell'Irpinia e del Sannio ».

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

LEPORE. Sarò brevissimo. Due motivi mi hanno indotto a presentare quest'ordine del giorno insieme all'amico senatore D'Albora.

Il primo è quello di dover ringraziare sentitamente e pubblicamente il Ministro che, con il suo intervento e con la sua decisione, ha risolto la questione delle acque del Biferno che si trascinava da anni.

La decisione risponde a giustizia ed equità e le popolazioni meridionali sono grate al ministro Sullo che ha saputo e voluto risolvere l'annoso problema.

L'altro motivo è quello di richiamare l'attenzione del Ministro sul fatto che, ormai essendosi impostato per la definizione il problema acquedottale delle provincie di Avel-

lino, Benevento, Caserta e Napoli, occorre provvedere, da parte del Ministero dei lavori pubblici, alle opere di distribuzione interne ed igieniche che sole possono completare quanto già fatto e sarà fatto dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Ond'è che, nel prossimo stanziamento, si dovrà tenere conto di questa necessità urgente. Il Ministro che conosce le zone interessate ed i sacrifici sopportati, che sa come le popolazioni da servire siano assetate — e per le quali, in certi periodi, si è dovuto far ricorso ad interventi del Ministero della sanità ed a forniture a mezzo di autobotti del Corpo dei pompieri — non può non riconoscere l'opportunità di questa nostra richiesta e non tenerne conto in sede di assegnazioni di fondi. E le popolazioni locali, già grate al Ministro per quanto ha fatto, lo saranno ancora di più a soluzione completata.

Non debbo dire altro.

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

BUSONI, Segretario.

« Il Senato,

considerato che i lavori per lire 592 milioni del primo stralcio del progetto generale di lire un miliardo e 930 milioni relativo alla costruzione del porto-isola di Pozzallo (Ragusa) sono stati già ultimati;

tenuto conto che se tali lavori non verranno completati con la necessaria sollecitudine saranno danneggiati dalle onde, con la gravissima conseguenza di dovere spendere altre somme per la loro riparazione;

tenuto presente che alla realizzazione di tale opera sono interessati, oltre che tutti i Comuni della provincia di Ragusa, anche quelli della parte sud-orientale della provincia di Siracusa;

considerato che l'articolo 14 dello Statuto siciliano e il decreto presidenziale 30 luglio 1950, n. 878, non sono ostativi alla prosecuzione dell'intervento dello Stato (già effettuato per lire 592 milioni con decreto del Ministro dei lavori pubblici n. 2813/3006

del 30 luglio 1958, regolarmente registrato dalla Corte dei conti) per l'erogazione di nuovi contributi, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589,

invita il Ministro a voler disporre la redazione di un secondo stralcio del progetto generale del porto-isola di Pozzallo e a voler ammettere a contributo il relativo importo ».

**PRESIDENTE**. Poichè il senatore Moltisanti non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

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

**BUSONI**, *Segretario*:

« Il Senato

invita il Ministro dei lavori pubblici, nella sua qualità di Presidente dell'A.N.A.S., a rendersi interprete delle lamentele generali per il turbamento determinato, nel tratto di autostrada fra Migliarino e Firenze, dalla sosta obbligatoria per il pagamento di tre pedaggi e per l'esosa imposizione di un prezzo veramente esorbitante ».

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

**PICCHIOTTI**. Onorevole signor Presidente, vedo l'ora e conosco il mestiere; non ho da chiedere erogazioni di somme, quindi io sono il più simpatico in questo momento all'onorevole Ministro. Chiedo solamente protezione, perchè sono uno dei tanti cittadini che debbono sottostare a norme che invece di sveltire il passaggio pesante delle macchine le fanno sostare tre volte lungo l'Autostrada per pagare a Lucca, Montecatini e Prato pedaggi di lire 150. Se non si hanno gli spiccioli a portata di mano il traffico diviene caotico ed anarchico.

Ma altro rilievo si riferisce al canone richiesto di lire 450 nel tratto Lucca-Firenze che è di 72 chilometri senza che ancora sia finito il trattato Lucca-Migliarino.

Pagare 900 lire nell'andata e ritorno tra Lucca e Firenze costituisce veramente una enormità. Occorre che l'A.N.A.S. si persuada che non è lecito fare come Semiramide: *libito fe licito in sua legge*.

Non ho altro da dire e mi affido completamente all'illuminata conoscenza dell'onorevole Ministro.

**PRESIDENTE**. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

#### **Annunzio di elezione di Vice Presidente di Commissione permanente**

**PRESIDENTE**. Comunico che, nella seduta di stamane, la 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità) ha proceduto alla nomina di un Vice Presidente eleggendo il senatore Samek Lodovici.

#### **Annunzio di presentazione di disegno di legge**

**PRESIDENTE**. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa:

*dei senatori Marchisio e Bosi:*

« Abolizione dell'imposta generale sull'entrata sui mangimi complessi e sui prodotti destinati all'alimentazione del bestiame » (2074).

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

#### **Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti**

**PRESIDENTE**. Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

della 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Trasferimento nel ruolo naviganti speciale dell'Arma aeronautica dei capitani, ruolo naviganti normale, colpiti dal limite di età negli anni 1958 e 1959 » (2061), di iniziativa dei deputati Villa Ruggero ed altri;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 2 febbraio 1962, n. 74, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1961-62 » (2058);

della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Statizzazione del Museo civico di Chiusi » (2054), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Istituzione del posto di ruolo di direttore didattico nei Licei artistici » (2056), di iniziativa del senatore Ceschi, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

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

« Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana » (2059), previo parere della 5ª Commissione;

della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Classificazione del comprensorio di bonifica Cormonese Gradiscano » (2055), previo parere della 5ª Commissione.

### **Annunzio di deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Agevolazioni per la municipalizzazione da parte del Comune di Genova del servizio dei trasporti urbani gestito dalla società per azioni U.I.T.E. » (2063), previ pareri della 1ª e della 2ª Commissione;

« Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di Amministrazioni autonome per l'esercizio finanziario 1961-62 » (2069);

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

« Aumento delle pensioni a favore dei coltivatori diretti, coloni e mezzadri e modifiche della gestione del Fondo speciale I.N.P.S. » (2057), di iniziativa dei senatori Barbareschi ed altri; previ pareri della 5ª e della 8ª Commissione;

della 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (2071 e 2071-bis), previo parere della 5ª Commissione.

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

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

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

« Proroga del regime vincolistico degli immobili adibiti ad uso diverso dall'abitazione » (2070), d'iniziativa dei deputati Origlia ed altri;

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Trattamento tributario degli istituti di credito a medio e lungo termine » (1857);

« Modifiche al trattamento fiscale delle vendite di merci allo stato estero » (2051);

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Compensi per le ore d'insegnamento oltre l'orario d'obbligo » (1086), d'iniziativa dei senatori Baldini ed altri, e: « Orario di cattedra e ore supplementari negli istituti di istruzione secondaria » (1761), d'iniziativa dei senatori Donati ed altri, in un testo unificato;

« Assegnazione di un contributo straordinario alla Fondazione Querini Stampalia di Venezia » (2002), d'iniziativa dei deputati Gagliardi e Luzzatto ed altri;

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Norme sui sussidi dei lebbrosi e dei familiari a loro carico » (1985);

« Estensione dell'articolo 110 del testo unico delle leggi sanitarie alle farmacie concesse con autorizzazione provvisoria » (2025);

« Indennità ai tecnici radiologi che accompagnano il medico provinciale nelle ispezioni agli impianti radiologici e di radiumterapia » (2026).

#### Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

BUSONI, Segretario:

Al Ministro dell'interno, per conoscere dopo le notizie apparse sulla stampa, se non ritenga opportuno disporre una severa inchiesta nei confronti dell'Amministrazione comunale di Campomarino (Campobasso), la quale, in occasione del recente passaggio del « Cantagiuro », con un atto illegittimo e affatto popolare, avrebbe sorteggiato alcuni appezzamenti di terreno (aree fabbricabili), distribuendoli a un paio di giornalisti e a tre cantanti (3123).

IORIO

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga opportuno dare disposizioni all'I.N.P.S. di regolarizzare la posizione assicurativa dei nuclei familiari dei coltivatori diretti, coloni e mezzadri, rilasciando ad ognuno un libretto personale, in modo da permettere il rapido controllo dei singoli accreditati eseguiti dallo stesso I.N.P.S. e facilitare così agli interessati l'eventuale ricorso al Comitato di vigilanza e, occorrendo, all'Autorità giudiziaria, a tutela dei propri diritti (3124).

MILILLO, LEONE

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia informato che presso l'I.N.P.S. di Chieti attendono da oltre 6 mesi di essere evase non meno di 6.000 pratiche di pensione di coltivatori diretti, coloni e mezzadri, in quanto l'Ufficio contributi unificati non ha ancora rimesso i relativi modelli C.D. 4 di invalidità e vecchiaia e quali provvedimenti intenda prendere a che non solo un così grave disservizio in danno di una categoria di lavoratori della terra già tanto provata e bisognosa cessi al più presto, ma ne siano individuati e puniti i responsabili (3125).

MILILLO, LEONE

Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria e del commercio, per sapere se e quali direttive sono state date

agli Uffici centrali e periferici dell'Amministrazione dello Stato per una rigorosa osservanza delle norme contenute nella legge 18 aprile 1962, n. 230, con le quali, a difesa della libertà e della dignità dei lavoratori, è stata data una nuova disciplina giuridica al contratto di lavoro a tempo determinato, e per conoscere quali provvedimenti saranno adottati nei confronti dei dirigenti di quegli organismi statali e parastatali, come ad esempio la Camera di commercio di Perugia, i quali non hanno provveduto, a norma della citata legge, a regolarizzare la posizione di quei dipendenti che sono stati finora arbitrariamente considerati come « trimestralisti » (3126).

SIMONUCCI

Ai Ministri dell'industria e del commercio e del lavoro e della previdenza sociale, premesso:

a) che nel Comune di Marciano (provincia di Perugia) opera una cooperativa agricola che associa oltre 1.500 famiglie di mezzadri, coltivatori diretti e piccoli proprietari e affittuari, la cui attività si esplica attraverso la gestione di un mulino per la trasformazione del grano dei soci e attraverso l'acquisto e la vendita collettiva dei prodotti per conto dei soci;

b) che la suddetta cooperativa, per soddisfare una esigenza profondamente sentita dalle famiglie degli associati, intende costruire e gestire un forno per completare il ciclo di trasformazione del grano: grano - farina - pane;

c) che, malgrado il parere favorevole del rappresentante dell'Amministrazione comunale di Marciano e del rappresentante dei sindacati in seno all'apposita Commissione camerale istituita per il rilascio delle licenze per la costruzione di nuovi forni, il rappresentante della Camera di commercio di Perugia, con il suo voto contrario, ha provocato per ben due volte il rigetto della richiesta della cooperativa;

d) che l'attuale indirizzo della politica economica del Governo — come ha ribadito il Ministro del lavoro nel recente dibattito che si è svolto al Senato sul bilancio di previsione del suo Dicastero — tende a favorire, specialmente nelle campagne, lo sviluppo e l'incremento della cooperazione libera e volontaria,

l'interrogante chiede di conoscere se gli onorevoli Ministri non ritengano di dover intervenire presso il Presidente della Camera di commercio di Perugia per indurlo a modificare il suo atteggiamento nei confronti di una cooperativa che da anni svolge la sua benefica funzione economica e sociale a favore di oltre 1.500 famiglie di contadini (3127).

SIMONUCCI

Al Ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga opportuno intervenire personalmente per la risoluzione di un conflitto sorto tra la Società Lockwood italiana con sede in Fidenza e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Infatti, la predetta Società, intendendo allargare i propri stabilimenti, ha chiesto all'Amministrazione ferroviaria di sopraelevare i piloni che portano la corrente ad alta tensione dalla sottostazione elettrica alla linea ferroviaria, ma l'Amministrazione non intende concedere la relativa autorizzazione, violando così apertamente gli articoli 121 e 122 della legge 11 dicembre 1933, n. 1755.

In tale situazione la Società inglese minaccia di chiudere la succursale italiana della Lockwood recando così un gravissimo danno sia all'agricoltura che ai lavoratori della zona di Fidenza.

Appare quindi necessario l'intervento diretto del Ministro per dirimere il conflitto.

L'interrogante fa presente che esistono molte possibilità di soluzione di esso, ma che soltanto attraverso un vero e proprio arbitrato ministeriale si potrà concludere questa vicenda ormai annosa (3128).

OTTOLENGHI

**Ordine del giorno  
per la seduta di giovedì 28 giugno 1962**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica giovedì 28 giugno, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (1902-1902-bis).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1962-63 (2073) (*Procedura urgentissima*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Deputati DE MARZI Fernando ed altri e GORRERI ed altri. — Disciplina dell'attività di barbiere, parrucchiere ed af-

fini (813) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. CEMMI ed altri. — Conferimento di posti di notaio (1949).

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Norme sui *referendum* previsti dagli articoli 75 e 132 della Costituzione e sulla iniziativa legislativa del popolo (956) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Deputati RESTA ed altri. — Norme sulla promulgazione e sulla pubblicazione delle leggi e dei decreti del Presidente della Repubblica e sul *referendum* previsto dall'articolo 138 della Costituzione (957) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 21,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari