CVII SEDUTA

MERCOLEDÌ 28 APRILE 1954

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

del Presidente MERZAGORA

e del Vice Presidente BO

INDICE

Commissioni permanenti:

Variazioni nella composizione . . . . *Pag.* 4336

Disegni di legge:

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 4294

Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti 4293

Deferimento all'esame di Commissioni permanenti 4294

Presentazione 4313

Richiesta di procedura d'urgenza 4313

Ritiro 4295

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (370) (Seguito della discussione):

PRESIDENTE 4313
BUSONI 4295
CROLLALANZA 4325
MERLIN Umberto 4313
MONTAGNANI 4319
ZAGAMI 4314

Interrogazioni:

Annunzio 4336

La seduta è aperta alle ore 16.

RUSSO LUIGI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunica che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge all'esame e all'approvazione:

della 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Compensi per alloggi forniti dai Comuni alle truppe di passaggio o in precaria residenza » (494), previo parere della 5ª Commissione;

« Riordinamento dell'Aero Club d'Italia » (495), previo parere della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Determinazione dell'importo della indennità di contingenza da corrispondersi agli invalidi di guerra di prima categoria per l'anno 1953 » (489);

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

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

« Norme sugli scrutini e gli esami nelle scuole secondarie e artistiche per l'anno scolastico 1953-54 » (496);

dell'8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Ammasso volontario dei bozzoli » (497), d'iniziativa dei senatori Tartufoli ed altri, previo parere della 5ª Commissione;

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

« Trasferimento nella assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti degli ex impiegati del soppresso Istituto nazionale infortuni per la Venezia Giulia e Zara, titolari di rendite vitalizie liquidate dall'Istituto nazionale delle assicurazioni ai sensi del regio decreto-legge 15 marzo 1934, n. 502, convertito, con modificazioni, nella legge 20 luglio 1934, n. 1499 » (493), di iniziativa dei deputati Bartole e Rapelli.

Deferimento di disegni di legge all'esame di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge all'esame della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (490);

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (491 »;

« Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (492);

« Fissazione di un nuovo termine per l'emanazione del Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina fiscale della lavorazione dei semi oleosi e degli oli da essi ottenuti » (498).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che la 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), nella seduta di ieri, ha esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

« Disposizioni integrative del decreto legislativo 6 dicembre 1946, n. 429, sul ripristino delle campane requisite per esigenze belliche ovvero distrutte o asportate per fatti di guerra » (222);

« Aumento da lire 2.400.000 a lire 5.000.000, a decorrere dal 1° gennaio 1952, della sovvenzione straordinaria a favore del Gruppo medaglie d'oro al valor militare » (263);

« Concessione di sovvenzioni straordinarie a favore delle Opere nazionali per gli invalidi di guerra e per gli orfani di guerra per l'esercizio finanziario 1950-51 e precedenti » (308);

« Disciplina delle posizioni di comando del personale delle SE.PR.AL., temporaneamente distaccato a prestare servizio presso le Amministrazioni dello Stato » (451).

Comunico altresì che, nelle riunioni di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato e approvato i seguenti disegni di legge:

4ª Commissione permanente (Difesa):

« Cambiamento della denominazione della medaglia mauriziana pel merito militare di dieci lustri in quella di medaglia mauriziana al merito di dieci lustri di carriera militare e norme per il conferimento della decorazione » (457);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Esenzioni tributarie in favore dell'Ente nazionale di assistenza per gli orfani ed i figli dei militari della Guardia di finanza » (425);

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

« Modifica del termine di entrata in esercizio delle navi ammesse alle provvidenze pre-

viste dalla legge 25 luglio 1952, n. 949 » (413), d'iniziativa del deputato Angelini Armando;

« Stanziamento di fondi per il finanziamento dei lavori da eseguire dalle Ferrovie dello Stato per la sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro e l'allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza » (418);

« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle Ferrovie dello Stato ed alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata » (426).

Ritiro di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Palermo ha dichiarato, anche a nome dell'altro firmatario senatore Terracini, di ritirare il seguente disegno di legge da lui presentato:

« Sistemazione degli ufficiali di complemento appartenenti al corpo della giustizia militare o ad armi o corpi in servizio presso i tribunali militari territoriali con funzioni di magistrati o di cancellieri militari » (379).

Tale disegno di legge sarà, quindi, cancellato dall'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (370).

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 1954 al 30 giugno 1955 ».

È iscritto a parlare il senatore Busoni, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche gli ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato impegna il Governo a provvedere con una legge speciale per le necessità della completa sistemazione edilizia dell'Università di Firenze ».

« Il Senato, confermando il suo voto del 1952 sulla necessità della costruzione del tratto autostradale Bologna-Montepiano-Prato-Firenze dell'autostrada Brennero-Reggio Calabria, e considerata l'urgenza di provvedere ad alleviare la disoccupazione in tale zona, invita il Governo a sollecitare l'inizio dei lavori di quel tratto dell'autostrada stessa, dando la preferenza al progetto più adatto e meno oneroso per lo Stato, salvaguardando da manovre speculative l'interesse collettivo, e, qualora l'esame dei vari progetti dovesse ulteriormente prolungarsi, ad intervenire per rendere possibile un accordo fra tutti i progettisti e, nel frattempo, a far realizzare comunque le opere comuni ai vari progetti ».

PRESIDENTE. Il senatore Busoni ha facoltà di parlare.

BUSONI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, signor Ministro, non sono trascorsi molti mesi da che è avvenuta in questa sede la discussione del bilancio di previsione del precedente esercizio del Ministero dei lavori pubblici. Insieme a vari rilievi di carattere particolare ebbi allora occasione di enunciarne due di carattere generale a mio modo di vedere fondamentali. Da essi mi muoverò oggi per esporre le osservazioni e le critiche al nuovo bilancio che ci è stato presentato. Il primo di tali rilievi era quello della mancanza di una politica di lavori pubblici, mancanza che implicava ed implica il non avere una organica visione complessiva dei problemi e quindi una direttiva efficiente, un piano di massima per poter stabilire le opere in base alle necessità e alla loro graduazione con una scala di precedenza nella consapevolezza delle ripercussioni delle opere sulla economia generale e nella conciliazione dell'economicità delle opere con il loro lato sociale. Dalla mancanza di questa politica derivava e deriva ciò che da tempo noi lamentiamo e cioè un vivere alla giornata che non è neppure ordinaria amministrazione perchè anche l'ordinaria amministrazione può e deve avere una sua regola.

Si ha invece un procedere a sbalzi, affrontando con provvedimenti eccezionali alcuni problemi quando essi vengono a porsi in modo indilazionabile in forza di eventi improvvisi

e dietro le pressioni delle necessità che incalzano. E vengono affrontati così necessariamente in modo affrettato e parziale e sempre inadeguato, quando invece avrebbero avuto bisogno della loro maturata e tempestiva programmazione perchè si potesse ottenere una realizzazione efficiente e soddisfacente. Si fa luogo invece a confusione e disordine. Cosicchè lo stesso relatore, a nome di tutta la settima Commissione, reclama, fra l'altro, piani regolatori per le opere straordinarie e, in particolare, per la viabilità ordinaria autostradale e ferroviaria; rileva la necessità di riunire in un testo unico la frazionatissima e talvolta contrastante legislazione sull'edilizia che minaccia di complicarsi ancora più con una progettazione legislativa nuova, progettazione che sarà certamente utile ma che ci dà un po' l'impressione di accumulare disordinatamente provvedimenti parziali per la soddisfazione dei vari Ministri di legare il loro nome alle leggi, come Aldisio, Tupini, Fanfani, Romita... ed il seguito che si minaccia. Il relatore rileva inoltre la necessità della revisione del testo unico sull'utilizzazione delle acque e un migliore coordinamento e disciplina delle norme.

Non ci si accusi, come al solito, di demagogia, di speculazione propagandistica, per l'insistenza nel denunciare la mancanza di una politica di lavori pubblici e quindi di piani e programmi coordinati e organici proiettati nel tempo. Per tale denuncia siamo in buona compagnia: lo stesso relatore onorevole Toselli, pur con tutte le per lui doverose cautele, rileva testualmente la necessità di modificare, almeno per quanto sarà possibile, la politica del Ministero dei lavori pubblici. Di più ancora, senza che nulla sia cambiato, perchè i bilanci si rassomigliano in questi anni come gocce d'acqua, gli atti parlamentari registrano che, meno di due anni fa, l'attuale Presidente del gruppo dei senatori del Partito di maggioranza, il senatore Ceschi, parlando sul bilancio dei lavori pubblici aveva da osservare precisamente: « Per tutta l'edilizia a servizio dello Stato, il Ministero dei lavori pubblici deve affrontare il problema secondo piani e programmi, e per l'edilizia scolastica, che è la più aderente alle esigenze delle popolazioni, ha da fare molto di concerto col Ministero della pubblica istruzione ».

Ebbene, piani e programmi noi siamo qui a chiederli ancora, e per l'edilizia scolastica vedremo come, anzichè molto, si sia fatto poco più che nulla.

Il secondo rilievo di carattere generale, da me e da tutti avanzato nella discussione del precedente bilancio, era quello di una assoluta insufficienza degli stanziamenti e quindi di una carenza di disponibilità per una branca così importante dell'Amministrazione statale. Ci troviamo oggi ancora ad esaminare e discutere un bilancio che, a parte un intrinseco peggioramento, sembra ricalcato sul precedente. Il peggioramento consiste in una diminuzione complessiva di stanziamenti per circa sette miliardi. Ci si potrà obiettare che gli uffici avevano già in elaborazione questo bilancio quando il precedente veniva approvato in ritardo, causa l'esercizio provvisorio, e che allora il Ministero ed il Ministro erano altri. Ma come potremo giudicare e riconoscere questo Ministero diverso dai precedenti se i bilanci preparati dai suoi predecessori li accetta, li sostiene e li difende così come sono stati compilati, continuando implicitamente una politica che è sempre quella che informa l'Amministrazione e che, a nostro giudizio, per i lavori pubblici è tutt'altro che una politica?

A quanto pare a nulla hanno giovato nè giovano osservazioni e critiche che almeno da parte nostra vogliono servire di indicazione e di stimolo, critiche costruttive perciò, ma evidentemente anche inutili per la manifesta insensibilità di chi avrebbe il dovere di tenerne conto. Perchè, poi, non solo non si tiene conto delle critiche che vengono dalla nostra parte, ma neppure di quelle avanzate, almeno formalmente, dalla maggioranza. È avvenuto ed avviene, infatti, che per molti bilanci, ed anche per quello dei Lavori pubblici, oggi come nel passato, osservazioni e critiche siano avanzate, prima che da noi, dai relatori a nome della totalità della Commissione, quindi anche della maggioranza della quale naturalmente i relatori sono sempre gli esponenti. Anche quest'anno il relatore, prima in generale, e poi quasi ad ogni capitolo, lamenta « l'assoluta insufficienza degli stanziamenti ». Nè può trattarsi, come si è detto, fra il serio e il faceto, nella discussione di altro bilancio, di un metter le mani avanti per svalutare in partenza le

nostre critiche, perchè c'è una realtà di fatto che sarebbe assurdo e controproducente fingere di ignorare. Ed a questo proposito, nel mio intervento dell'anno scorso ebbi già ad osservare come appaia inconcepibile, dopo anni di critiche ripetute senza che fiducie e speranze si siano tradotte in realtà, dopo anni di acerbi rilievi, che si finisca nelle relazioni per proporre l'approvazione dei bilanci come sono stati presentati, salvo a prospettare una serie di raccomandazioni che, normalmente, lasciano le cose come le hanno trovate. Se l'esperienza ci ha dimostrato che rilievi e critiche rimangono lettera morta, la logica vorrebbe che si concludesse per proporre di votare contro a previsioni di bilanci giudicati insufficienti o, quanto meno, che si proponessero, o comunque si approvassero, emendamenti, variazioni, correzioni. Invece no; ci troviamo di fronte sempre ad ostacoli senza alternativa, labirinti senza uscita, vicoli ciechi e strade sbarrate. Si respingono sistematicamente gli emendamenti, si rifiutano variazioni, si mortifica l'autorità del Parlamento con un supino ossequio alla volontà dell'esecutivo che si estrinseca nelle proposte del Governo. E ci si appiglia, talvolta magari fondatamente, ma più sovente per mero pretesto, a quell'articolo 81 della Costituzione che diviene di gomma elastica nelle interpretazioni personali mentre i bilanci restano inamovibili.

A proposito dell'inconseguenza per cui, dopo aver criticato, si finisce per proporre l'approvazione senza modifica, senza cambiamenti, mi fu osservato la volta precedente, allorchè mi era ormai impossibile replicare, e precisamente da parte del relatore, che quando anche noi eravamo al Governo votavamo i bilanci senza che pure allora gli stanziamenti soddisfacessero a pieno i bisogni. Tale osservazione veniva dal rappresentante di un partito che al Governo in quel periodo non c'era (non c'era più e non c'era ritornato ancora) partito il quale, anzi, affermava che a un Governo del genere di quello che abbiamo dinanzi oggi non si doveva nè si poteva partecipare. Tuttavia costui era evidentemente nell'animo ormai già tanto ministeriale da giustificarsi con un simile argomento.

Ebbene, a tale argomento debbo una risposta perchè, anche se forzatamente ritardata, serve pur oggi in quanto contiene la spiegazione del nostro atteggiamento diverso da quello di un tempo. Nel periodo in cui uomini del nostro partito sono stati al Governo — e per il nostro partito c'è stato anche l'onorevole Romita — i bilanci, specialmente quelli dei lavori pubblici, erano improntati ad un altro spirito, ad un'altra direttiva e, come ora dimostrerò, a ben altre proporzioni. Allora esisteva un minimo di concordia e concordemente si agiva insieme tutti per il meglio, aprendo anche con i bilanci delle prospettive per il futuro. Anche per questa ragione era stata preparata in precedenza la possibilità che il bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1948 si potesse aprire, contro l'attuale stanziamento di 147 miliardi, con lo stanziamento allora di 238 miliardi e 522 milioni, salito poi con le note di variazione a 271 miliardi e 731 milioni, anche se oggi enti diversi esistono che affiancano i loro bilanci a quello dei lavori pubblici. Allora, come ho ricordato, tra i vari bilanci esistevano differenti proporzioni, e a questo proposito debbo rammemorare, non perchè rappresenti l'elemento della nostra fissazione o, se preferite, della nostra speculazione, ma perchè risponde ad una realtà di fatto che non si può negare, che nel 1947-48 le spese produttive ascendevano a 446 miliardi e quelle militari a 296 miliardi; siamo discesi nel 1952-53 per le spese produttive a 424 miliardi e siamo saliti per quelle militari ad oltre 600 miliardi, e siamo oggi sulle stesse posizioni. Pertanto possiamo affermare che già da vari esercizi, se le proporzioni fossero rimaste inalterate, quelle cioè di quando anche noi eravamo al Governo, si sarebbero potuti destinare oltre 300 miliardi in più per le spese produttive per ogni esercizio. C'è, dunque, una differenza sostanziale, profonda, tra quando anche noi potevamo dare voto favorevole ai bilanci ed oggi che dobbiamo darlo contrario. La ragione non sta semplicemente nel fatto che allora eravamo al Governo ed oggi non ci siamo, ma nel fatto che i bilanci di oggi sono diversi da quelli di allora, anche se probabilmente perchè allora eravamo al Governo ed oggi non ci siamo. Era in atto, allora, quel minimo di concordia che creava delle naturali condizioni di distensione. Altre, come abbiamo visto, erano le cifre e le

proporzioni dei bilanci; e i cittadini, nella quasi totalità, si sentivano, attraverso i loro rappresentanti, partecipi del Governo che perciò diveniva veramente il loro Governo, il Governo di tutti o quasi tutti, e potevano nutrire speranze nell'avvenire. Non c'era invece, come c'è oggi, una gran parte di essi che si sentiva distaccata, perchè allora al Governo non erano rappresentati gli interessi di una sola parte, nè il Governo alimentava, più che i sospetti, le ostilità e le divisioni con le discriminazioni e con le crociate ideologiche.

Per tale ragione l'attuale Ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Romita, quando in altri tempi è stato Ministro dell'interno, ha potuto giustamente vantarsi di aver presieduto alle elezioni e al *referendum* istituzionale che ripudiò la monarchia e creò la Repubblica, assicurando l'ordine più perfetto senza bisogno di impegnare forze di polizia nè a scopo intimidatorio, nè tanto meno repressivo, e neppure dimostrativo. Egli ci ha insegnato, in un suo discorso pronunciato a suo tempo proprio da questi banchi, come vi sia una differenza di gradazione almeno fra quattro tipi di ordine pubblico, e cioè l'ordine pubblico imposto con la forza, quello subìto nella quiete apparente, quello della tranquillità stanca ed indolente, e quello della concordia in cui tutti uniti i cittadini lavorano per il benessere individuale e collettivo. Credo che egli sia il primo adesso a riconoscere che il merito in quel tempo non fu tanto suo personale quanto delle condizioni politiche esistenti che consentivano una possibilità che noi vorremmo vi fosse anche oggi e che divenisse permanente, perchè sappiamo che un Governo accettato, approvato e sostenuto dalla maggior parte dei cittadini è il solo che può ben governare, assicurando l'ordine con la fiducia e il consenso, e può divenire efficiente nella possibilità di elaborare e proporre buoni bilanci per la sua Amministrazione.

Poi le cose cambiarono e invano dal suo banco di senatore, parlando del bilancio dei Lavori pubblici nell'ottobre 1948, l'onorevole Romita concludeva il suo discorso con questo incitamento: « Facciamo di tutta l'Italia un cantiere, dalla Sicilia al Piemonte ». Si era ormai caduti nella politica della divisione e dell'immobilismo, non si marciava più e noi non potevamo più approvare i bilanci.

Vediamo ora, dopo quelli generali, i motivi particolari per cui siamo contro questo bilancio dei Lavori pubblici. Non potrò certo occuparmi di tutti i settori e di tutti i capitoli, ma prima di trattare di alcune voci devo premettere una osservazione all'onorevole relatore. Nel rilevare la diminuzione di cui ho fatto cenno, di circa sette miliardi in confronto alla cifra di spesa del precedente esercizio, il relatore si accontenta della indicazione del Ministro per cui la diminuzione sarebbe soltanto apparente, in quanto, in un apposito capitolo del bilancio del Tesoro, sarebbero accantonati fondi, che si precisano in 108 miliardi, al fine di consentire il finanziamento di opere per le quali sarebbero in corso di presentazione al Parlamento i disegni di legge per le autorizzazioni relative. L'onorevole relatore vuole considerare l'accantonamento come una soluzione alle lamentate lacune del bilancio; e sinceramente a questo riguardo egli ci sembra di troppo facile contentatura. Purtroppo nulla ci autorizza a credere che quei 108 miliardi, o la maggior parte di essi, vengano veramente adoperati per opere di pubblica utilità, anche se una parte, per esigenze indilazionabili, non potrà non essere ad esse destinata; nè tanto meno ancora che si tratti di riserve per opere nuove. D'altronde, a toglierci ogni illusione, proprio al capitolo 516 del bilancio del Tesoro, presentato ieri anche a questo ramo del Parlamento, e approvato dall'altro ramo del Parlamento dopo una importante modificazione e salvatosi per il rotto della cuffia dopo essere ruzzolato su certe piccole sfere nere disseminate fuori dell'urna, c'è una nota la quale avverte che 34 dei 108 miliardi sono da considerarsi spese di investimento, in quanto destinati ad impiego in settori produttivi della economia nazionale.

I 108 miliardi sono così ridotti di colpo a 74, che si dichiarano tuttavia occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso, e quindi già tutti impegnati per iniziative note e conosciute. E a dimostrarci che, come dicevo, solo una parte di essi andrà per i lavori pubblici, basta scorrere i vari disegni di legge già presentati ai due rami del Parlamento, con l'indicazione che ad essi si deve far fronte attingendo ai 108 miliardi del capitolo 516 del bilancio del Tesoro.

Dei 108 miliardi che formavano la letizia del nostro relatore, purtroppo, evidentemente, non c'è un soldo stanziato per opere nuove. Sarà già molto se vi saranno i primi grami otto miliardi per l'inizio dell'annunciato piano edilizio dell'attuale Ministro dei lavori pubblici per l'eliminazione delle abitazioni malsane, del quale parleremo in seguito e di cui al comma *a*) dell'articolo 3 del disegno di legge n. 479. Infatti i fondi che con quel disegno di legge si assegnavano a tale scopo, in queste settimane, come è noto, hanno avuto altra provvisoria destinazione, ed intanto per quegli scopi non vi sono più.

Per contro, sono realtà gli esatti rilievi del relatore, i quali constatano che i 147 miliardi stanziati nel bilancio di previsione dei Lavori pubblici, questi sì, sono veramente apparenti perchè, defalcando da essi la spesa per il personale, per impegni dei precedenti esercizi e per leggi speciali, la cifra vera che risulta a disposizione per l'attività costruttiva in questo esercizio è di soli 48 miliardi e 885 milioni. E solo se si dovesse sufficientemente provvedere per alcuni dei più importanti lavori di edilizia statale, della sola edilizia statale, con opere che hanno già avuto un finanziamento iniziale e che il relatore elenca (edificio per l'Istituto di prevenzione e di pena in Roma, palazzo per il Ministero degli affari esteri alla Farnesina, palazzo per gli Uffici finanziari di Udine, palazzo di Giustizia a Palermo, Forlì e Belluno, palazzo delle Preture di Roma e accasermamenti per agenti di pubblica sicurezza e carabinieri nel territorio nazionale) non basterebbero 100 miliardi; a meno che non si pensi di provvedere in altro modo almeno per gli accasermamenti.

È interessante conoscere in proposito il pensiero del ministro Romita, perchè in Toscana, nella mia provincia di Firenze, precisamente a Montelupo Fiorentino e a Vaglia, come, del resto, anche altrove, sono state sfrattate le Case del Popolo appunto per destinarle a caserme; vorremmo sapere se il Ministro dei lavori pubblici pensa di valersi a questo scopo dell'odiosa misura annunciata dal Presidente del Consiglio contro le Case del Popolo passate allo Stato, ma molte delle quali provenienti non già dal fascismo, bensì dai lavoratori ai quali il fascismo le aveva carpite. Misura odiosa per più motivi: non solo perchè costerebbero più i lavori di adattamento per ambienti creati per altri usi (e dove i lavori sono stati eseguiti provvisoriamente in alcune località i carabinieri protestano perchè la sede non risulta efficiente), non solo perchè tale misura serve a dimostrare l'ostilità ad una parte dei cittadini, e quindi ad acuire le divisioni nel Paese, incrudendo la lotta politica; non solo perchè non rispetta il Parlamento che non l'ha autorizzato ma dinanzi al quale (anzi proprio qui al Senato) sta un disegno di legge, varie volte dalle Commissioni rielaborato e che per l'attuale stesura ha avuto la collaborazione di un italiano illustre e benemerito alla cui memoria tutti ci inchiniamo, Vittorio Emanuele Orlando; disegno di legge mirante a restituire ai lavoratori quelle sedi che con sacrifici grandi crearono e che il fascismo loro sottrasse con frode e con violenza: ma anche perchè in quelle sedi, in molte delle quali le associazioni politiche, sindacali, ricreative, assistenziali, sportive e culturali hanno fatto posto anche ad asili, ambulatori e scuole, si è svolta e si svolge tutta un'attività, veramente democratica, di educazione civile, di elevazione sociale, che ha migliorato ed elevato il nostro popolo e che torna ad onore di tutta la Nazione. Onorevole Ministro, cacciare dalle proprie sedi i lavoratori per farne caserme od altro, per cui queste costruzioni non sono adatte, sarebbe un cattivo affare dal punto di vista pratico, un errore dal punto di vista politico ed una cattiva azione dal punto di vista morale. Troppi cittadini, se non noi, si meravigliano di un Governo a cui partecipano i socialdemocratici che pretenderebbero di avere in esso una parte determinante e che enuncia certi propositi ed intenderebbe tradurli in atto. Ma se noi non ci meravigliamo del suo partito, onorevole Ministro, non possiamo persuaderci che lei, se non altro per rispetto del suo passato, lei che sa per esperienza che cosa siano, che cosa significhino quelle case per la maggior parte dei lavoratori italiani, possa essere solidale con un proposito stolto e pericoloso. Il fascismo avrebbe in fondo agito meglio perchè si sarebbe accaparrate quelle case ma non per distoglierle dal loro uso naturale anche se per servirsene ad altri fini. Ma nessuno si illuda poi che con tale rischiosa aberrazione si possa

ostacolare il movimento della classe lavoratrice. Nel nostro primo Risorgimento le associazioni dei Carbonari, e nel nostro secondo Risorgimento gli antifascisti ed i partigiani, non avevano certo sedi pubbliche e dichiarate: non dimenticatelo.

La cruda realtà di questo bilancio è dunque una miseria di stanziamenti per cui si sono dovute sensibilmente ridurre le assegnazioni a quasi tutti i Provveditorati delle opere pubbliche d'Italia. È questa forse la risposta che viene data a ciò che l'opposizione aveva chiesto nelle discussioni dei precedenti esercizi e particolarmente nello scorso anno? Che cosa chiedevamo particolarmente, noi dall'opposizione, nella esigenza dell'impostazione di una politica dei lavori pubblici? Chiedevamo un programma di difesa organico, positivo, concreto contro le minaccie meteorologiche; chiedevamo che si affrontasse la risoluzione del problema delle aule scolastiche mancanti; chiedevamo un piano per la viabilità stradale, perchè le nostre trade sono inadeguate ed insufficienti: dal 1948 non abbiamo praticamente aumentato il chilometraggio e le condizioni della nostra rete stradale sono rimaste arretrate nei confronti delle esigenze e nei confronti dell'estero. Chiedevamo l'impegno di stanziamenti annuali per provvedere almeno alla ricostruzione ferroviaria visto che da nove anni trenta linee con uno sviluppo di mille chilometri attendono di essere ricostruite. Chiedevamo che si provvedesse alla carenza di energia elettrica poichè dal 1947 al 1950 il 6 per cento in più prodotto è stato più che assorbito dal 9 per cento del maggior consumo, e dal 1953 è esaurito il programmino di acquisizione di nuove fonti di energia, ed in questo settore siamo in coda a tutte le altre Nazioni europee fin dal 1937, in una situazione che favorisce la struttura privatistica e monopolistica della produzione e della distribuzione di energia elettrica mentre l'imprevidenza e l'inerzia governativa lascia così dominare sfacciatamente uno dei più esosi e scandalosi monopoli del nostro Paese. Avevamo chiesto provvedimenti per le opere igieniche, per gli acquedotti, di cui in Italia sono privi circa 5.000 Comuni e decine di migliaia di frazioni di importanti Comuni. Avevamo chiesto provvedimenti per gli ospedali, visto che la media nazionale è di quattro posti letto per ogni mille cittadini; provvedimenti per gli ambulatori, di cui sono dotati soltanto meno della metà dei comuni d'Italia. Avevamo chiesto che si cercasse di risolvere il problema della casa inteso come problema sociale.

Nulla di tutto questo: bilancio ricalcato sul precedente e peggiorato; diminuiti gli stanziamenti, nessun programma nuovo, nessuna possibilità di inclusione di alcun piano, nessun accenno che si sia acquisita la consapevolezza della necessità di darsi finalmente un indirizzo, di avere una vera politica dei lavori pubblici.

In questi giorni si sono avuti discorsi e promesse del nuovo Ministro, onorevole Romita. Per l'ultimo problema indicato, quello della casa, abbiamo, non però nel bilancio, al di fuori di esso, nelle generiche dichiarazioni degli ultimi Presidenti del Consiglio che si succedono a rotazione passando come meteore, e in certe anticipazioni che ci ha fatto in sede di Commissione il ministro Romita e che poi ha ripetuto pubblicamente in una conferenza che è stata ampiamente sunteggiata dalla stampa, abbiamo, dico, l'impressione che nello stagnante immobilismo governativo qualcosa voglia accennare a muoversi. Non esaminiamo ora se si muova per occasionale demagogia governativa o per giustificazione di un discutibile atteggiamento di partito, anche perchè ci sono dei problemi che ad un certo momento non si possono eludere nemmeno da parte vostra. Anche se volete ignorarli, vi prendono alla gola. Il problema della casa è un problema che minaccia di prendervi appunto alla gola se non vi decidete ad affrontarlo sul serio.

Se i Governi che si sono succeduti da sei o sette anni a questa parte, se i vostri Governi avessero saputo creare possibilità di lavoro per tutti gli italiani, se fosse stata affrontata e debellata la disoccupazione, se i cittadini avessero potuto tutti avere un'attività normalmente retribuita, anche il problema della casa si sarebbe risolto quasi da sè. Non avete saputo farlo e quel che per la casa avete realizzato negli anni decorsi si è rivelato appena sufficiente per le necessità maturantesi, ma non per quelle esistenti, perchè si è proceduto senza una visione organica, completa, lungimirante, senza tenere gli occhi sul quadro delle reali necessità e si è operato a settori, fram-

mentariamente ed inadeguatamente, talchè, per esempio, proprio l'attuale Ministro dei lavori pubblici, parlando nell'ottobre del 1948, diceva: « Considero un obbrobrio la legge Fanfani sulle case; essa è per me un errore fondamentale ».

E non sempre si è impiegato bene il pubblico denaro. Si sono finanziate e favorite certe costruzioni e ci si è dimenticati proprio che il problema deve essere affrontato come problema sociale. C'è chi si è costruito con le facilitazioni dello Stato, cioè di tutti i cittadini, delle abitazioni lussuose e, se pur se ne comincia a parlare ora, non ci si è ricordati dei poveretti che vivono nei tuguri e nelle baracche.

Ho l'esempio di un'esperienza personale alquanto diversa dal comune. L'anno scorso, durante la discussione del bilancio dei Lavori pubblici, ho presentato un ordine del giorno con il quale si impegnava il Governo ad elaborare e presentare urgentemente un disegno di legge per provvedere a dare alloggio almeno ai baraccati dei terremoti del 1908 e del 1915. Opera di giustizia, oltre che di umanità e di solidarietà sociale e di tarda riparazione, in quanto dopo quei terremoti furono stabilite delle addizionali sulle tasse che tutti i cittadini pagarono e il cui ricavato doveva servire a ricostruire anche le abitazioni a quegli sventurati; ma i denari furono spesi invece per le guerre d'Africa. Lo Stato distolse ad altri scopi quei proventi ingannando e frodando i cittadini. E i baraccati, dopo quarantasei anni, attendono ancora.

Il Senato approvò a maggioranza quel mio ordine del giorno. E mentre provvedimenti concreti devono esserci ancora presentati, fui chiamato a Messina a rendermi conto che i baraccati non vogliono le case, e non le vogliono perchè se dovessero pagare anche quelle cinque, seimila lire al mese che, secondo il costo economico dell'affitto, in base al costo delle costruzioni, dovrebbero pagare, la quasi totalità non saprebbe come fare per pagarle. Per cui prima di dover pensare a costruirsi o cercare un'altra baracca preferiscono rimanere in quelle dove sono. E che il problema deve essere affrontato come problema sociale, oltre che episodi di questo genere, lo ha dimostrato la recente sollevazione di spiriti avvenuta nel paese quando fu presentato il disegno di legge per la proroga e l'aumento degli affitti di cui avemmo un'eco anche qui intorno e dentro al Senato. Come si può concordare infatti con quello che era il pensiero che il Ministro di allora, l'onorevole Azara, espresse nella presentazione di quel disegno di legge? E cioè che si possa veramente contribuire alla risoluzione del problema della casa ponendone le premesse con l'aumentare gli affitti ed avvicinando il canone di quelli bloccati al costo di quelli liberi? Così non si risolve nulla, si aggrava il disagio. È vero che vi sono categorie sacrificate. È vero che esistono ingiustizie e sperequazioni. Ma per sanare il danno di una parte non è opportuno estendere il male a tutti. Perchè è inutile confrontare, come qualcuno ci invita a fare, l'incidenza media di un tempo dell'affitto sul bilancio familiare a quella minore di oggi. La realtà è che i bilanci familiari oggi si sono stabilizzati secondo le varie voci ad un determinato livello per cui l'affitto non può incidere più di quello che incide senza provocare degli squilibri gravi, mentre invece si vorrebbe che il suo aumento portasse a risolvere il problema della casa. La prova di questa affermazione sta anche in una duplice constatazione. La prima è che già nell'ottobre dello scorso anno, in base a rilievi della C.I.D.I.S., si contavano in Italia 635.000 appartamenti di nuova costruzione sfitti per un totale di 2.540.000 vani. Segno evidente che non c'erano più cittadini in grado di sopportare per appartamenti simili il corrispondente gravame dell'affitto. Conseguenza inevitabile oggi un rallentamento e una stasi anche nella costruzione di appartamenti da vendere e da affittare da parte del capitale privato che vuole essere impiegato con profitto. Cosa da meditare perchè complica il problema anche per le sopravvenienti esigenze.

La seconda constatazione è che aumenta il numero degli sfrattati per morosità o per altre cause, come ci dimostrano le statistiche delle procedure, in ogni circoscrizione giudiziaria, cosicchè non potendo sopportare affitti di alto costo, molti sono costretti a rifugiarsi in alloggi di fortuna aumentando il numero dei baraccati e lasciando sfitti gli alloggi già troppo cari.

Nella stessa Messina, infatti, quando mi sono recato a visitare i baraccati del 1908, mi sono trovato a vedere nel quartiere di Maregrosso, in una strada limitata da due alti muri in direzione della spiaggia, delle baracche di nuova costruzione costruite con legno di cassette da imballaggio, che hanno ancora attaccate le etichette con gli indirizzi commerciali. Hanno la nuda terra per pavimento ed il tetto composto di pezzi di latta o lamiera tenuti fermi con sassi e pietre. Si tratta di baracche costruite non a causa dei vecchi terremoti, ma dai nuovi sfrattati. E lo stesso avviene a Milano, nei dintorni di Roma, più o meno in ogni dove.

Noi dell'opposizione abbiamo avuto perciò una innegabile soddisfazione nel vedere che il Governo ritirava il disegno di legge sull'aumento dei fitti per modificarlo, perchè vogliamo ritenere abbia fatto ciò con la convinzione che era vero quanto sostenevamo nella Commissione speciale per l'esame di quel disegno di legge e cioè che, se si voleva ottenere qualche cosa di concreto, bisognava in primo luogo dare vita ad un grande piano di costruzione di case popolari e popolarissime, da costruirsi dallo Stato per affittarle a prezzi politici e non economici. Oggi sentiamo che a tale scopo sarebbe stato elaborato un piano dal Ministro dei lavori pubblici.

Chiedevamo dunque una cosa possibile, necessaria, e non facevamo del boicottaggio, dell'ostruzionismo, come faziosamente ci si accusava di fare. E se anche il ministro Romita ci presenterà un piccolo piano, anzichè un grande piano, vogliamo ritenere che ciò significhi che il Governo è, sia pure in linea di principio, della nostra stessa opinione.

Dobbiamo però osservare che non è con dei palliativi e delle mezze misure che si potrà risolvere il problema. Non si elimineranno le baracche, distruggendo quelle esistenti, man mano che si mettono nelle nuove case i baraccati, ma, se non si troverà modo di costruire almeno un milione di vani all'anno, per parecchi anni, il problema non si risolve. Sentiremo cosa di più preciso ci dirà il Ministro, ma, se è vero ciò che la stampa ha pubblicato, e cioè che il suo piano è ridotto alla previsione di 480.000 vani in sei anni, aggiunti a quelli che potranno costruire gli Istituti case popolari, l'I.N.C.I.S., le cooperative edilizie, i Comuni ed altri enti, ed indicati in 833.000 vani, non possiamo che osservare: sempre meglio che nulla, ma siamo ben lontani dalla possibilità di risolvere il problema. Rimaniamo nel campo delle semplici misure di emergenza, per fare fronte alle necessità che premono, con un milione e mezzo di italiani rifugiati in grotte, baracche e scantinati, con circa tre milioni costretti a vivere in coabitazione, con sei milioni che vivono in abitazioni sovraffollate. Questi sono i dati dell'inchiesta parlamentare sulla miseria, condotta da parlamentari di tutte le parti del Parlamento. Con le case che costruirete non potrete distruggere tutte le baracche, e non potrete impedire che altre ne sorgano.

Lo stesso senatore Schiavi, che fa parte del Partito dell'attuale Ministro dei lavori pubblici, coerente con tutto il sentimento che sempre si è accompagnato, talvolta magari sovrapponendovisi, al rigore logico della dottrina socialista, che si è occupato durante tutta la sua vita del problema della casa, convinto, da buon socialista, che fornire un'abitazione ad ogni famiglia sia uno dei primi doveri di una società che voglia veramente essere civile, nell'ordine del giorno presentato come base preliminare di discussione in Commissione speciale per i fitti, ha chiesto l'impegno del Governo per fare costruire non meno di 700.000 vani all'anno, di carattere popolare. Accennavo proprio ora che ce ne vogliono forse di più, come dimostra la stessa inchiesta parlamentare sulla miseria nel nostro Paese. Tra chi giudica sufficienti 5 milioni di vani, come il nostro relatore nella sua relazione al bilancio, e chi arriva ai 20 milioni, quell'inchiesta precisa, come voi sapete, che solo il 40 per cento degli italiani vive in abitazioni normali, che il 34 per cento vive in abitazioni affollate, che il 24 per cento vive in abitazioni sovraffollate ed improprie, cosicchè la conclusione non contestabile, in cifre non percentuali, è che meno di 20 milioni di italiani su 47 milioni vivono in abitazioni normali, che 16 milioni vivono in case affollate, circa 10 milioni in abitazioni sovraffollate e 1 milione e mezzo in cantine, soffitte, magazzini, grotte e baracche. È chiara dunque la conclusione che non meno di 15 milioni di vani certamente occorrono. Ed anche

l'annunciato piano Romita di fronte a questa situazione non sarebbe che un palliativo.

Ma peggio ancora se è vero — sempre se le indiscrezioni e le notizie di stampa sono esatte — che per il piano Romita si tratterebbe in gran parte di un piano la cui copertura sarebbe assicurata, e in misura minuscola, per il solo esercizio 1954-55, mentre per i successivi esercizi si provvederebbe in base al bilancio. Abbiamo già troppi esempi di piani al rallentatore. C'è quello poliennale dei 130 miliardi per la sistemazione dei fiumi che giungerà appena a 27 miliardi quando saranno definitivamente assegnati i 10 miliardi in corso di assegnazione che noi della 7ª Commissione del Senato abbiamo votato. C'è quello della legge Aldisio per cui il Fondo dell'incremento edilizio dalle previsioni iniziali di 100 miliardi ha raggiunto solo la cifra di 23 miliardi e, ci informa il nostro relatore — sono le sue parole testuali — « 5.000 domande giacciono inevase negli uffici con disappunto dei moltissimi rimasti esclusi perchè solo una limitata categoria di privilegiati ha potuto ottenere i finanziamenti ». Le limitazioni alla Cassa depositi e prestiti per concessioni alla seconda Giunta CASAS permetteranno a questa di accogliere solo un quinto delle domande: questo ce lo ricorda sempre il nostro relatore. E si potrebbe continuare.

Ma, a proposito del nuovo piano, oltre che di promesse di stanziamenti in base al bilancio, si è parlato anche di nuove fonti di entrate ed a questo riguardo abbiamo qualche cosa da dire, o meglio da ripetere.

Si cambi strada, si prenda una buona volta dove c'è da prendere. Si è recentemente prorogata in ritardo, e quindi con l'obbligo della retroattività, per sei mesi, diminuendola dal 4 al 3 per cento, la tassazione sulle retribuzioni a carico dei datori di lavoro, e si è ufficialmente motivata tale proroga con la necessità di fronteggiare gli oneri dipendenti dai provvedimenti per l'eliminazione delle abitazioni malsane, per il contributo statale alla gestione I.N.A.-Case e per i provvedimenti in favore dei territori montani. Poi si sono stornati, almeno provvisoriamente, i 20 miliardi di queste destinazioni per devolverli agli aumenti ai dipendenti statali; 20 miliardi di cui buona parte, almeno per il momento, è stata sottratta alle case.

Si è prorogata dunque tale tassazione (pur con la promessa di abolirla tra sei mesi), perchè, si è detto, ormai il suo peso già gravava sui costi dei prodotti senza avere arrecato squilibri. Ma anche se in parte ciò è vero, intanto si è prorogata una ingiustizia, perchè il sacrificio degli artigiani e delle piccole industrie meno dotate di macchinari in confronto alle industrie ad alta composizione organica, è evidente. Ma il suo peso maggiore resta poi sempre per la massa indiscriminata dei cittadini, dei poveri consumatori, di coloro che hanno bisogno di acquistare tutto senza potersi rivalere con nulla, perchè l'incidenza di tale tributo viene a gravare sul consumo, cosicchè in sostanza non i datori di lavoro pagano per gli operai, anche se anticipano, bensì tutti i consumatori con il maggior costo dei prodotti per il quale, in confronto del piccolo, il grosso industriale che ha più macchinari e meno operai è favorito e avvantaggiato. Sempre il vostro sistema delle imposte indirette, per cui la ricchezza non è colpita e sfugge, mentre noi chiediamo che la ricchezza sia chiamata una buona volta non al sacrificio, ma al dovere, dopo le speculazioni e i profitti.

Volete qualche indicazione precisa? Al problema delle costruzioni è legato il problema delle aree fabbricative e quello dei materiali da costruzione. Per quanto riguarda le aree fabbricative sono ormai anni che vengono denunziate manovre, profitti, indebiti arricchimenti in questo settore, indebiti arricchimenti che vanno a danno della collettività. Non si è disciplinata la materia per favorire quella che viene chiamata iniziativa privata. Si doveva dar vita a leggi, si dovevano stimolare misure e provvedimenti per la costituzione di consorzi o demani comunali per le aree fabbricative. Non si sono fatte che parole. Anche da questi banchi vi sono state ripetute cose che già sapevate, di cui la stampa ha parlato e parla, cose di cui tutti i cittadini parlano: le aree delle grandi città, e non solo quelle, sono ingiustificatamente salite da poche centinaia di migliaia di lire a decine e decine di migliaia di lire al metro quadrato. A Milano fino a 850.000 lire al metro quadrato in Via Vittorio Emanuele. E a Milano, come a Roma, come altrove in grandi e piccole città, la mafia capitalistica continentale si è scatenata nell'intrallazzo delle zone agricole o a verde vi-

cino all'abitato ma fuori del piano regolatore, per farle dichiarare fabbricative e così fare salire i prezzi. È ancora vivo il ricordo delle denuncie fatte in proposito anche qui a Roma dall'ex assessore liberale all'edilizia del comune di Roma onorevole Cattani, per le borgate costruite su terreni che a norma degli articoli 46 e 47 della legge sull'edilizia popolare ed economica avrebbero potuto essere espropriati al prezzo di appunto 200-400 lire al metro quadrato e saliti invece fino a 50.000 lire. Sono notissimi anche i casi di Castelfusano e del Lido di Faro costato al comune di Roma, per i pubblici servizi, mezzo miliardo, esattamente quanto sembra abbiano lucrato gli speculatori. Tutti sanno che si sono create di colpo enormi fortune, affari in grande stile sono stati fatti sulle aree, simili a quelli fatti sui fabbricati della società del marchese Montagna e degli Spataro.

Anche il relatore dell'anno scorso, l'onorevole Canevari, aveva detto: « Occorre sia stroncata la speculazione sulle aree fabbricative e sui materiali da costruzione ». Il ministro Merlin nel suo discorso aveva dichiarato che il Consiglio dei ministri lo aveva incaricato di studiare il problema e di presentare una soluzione ma che, per discrezione, non poteva parlare del disegno di legge che quando il Consiglio dei ministri l'avrebbe approvato. La discrezione sarà diventata distrazione, ma il fatto è che di tale disegno di legge non ne abbiamo più sentito parlare e non c'è stato più presentato.

L'onorevole Romita in sede di Commissione ha detto che lo stava preparando, ma oggi non occorre più soltanto un disegno di legge per stroncare la speculazione che si è già sfrenata. Se esso ci sarà presentato, ben venga, meglio tardi che mai; ma, onorevole Ministro, per restare sul terreno dei proverbi, qui si chiude la stalla quando i buoi sono scappati, e sono scappati buoi che hanno mangiato gran provvista di foraggio e che hanno un buono stomaco perchè il foraggio era d'oro.

No, oggi si tratta anche di colpire quegli illeciti arricchimenti, di far restituire almeno una parte del maltolto e di farlo servire proprio agli scopi a cui fu sottratto.

Passando al settore dei materiali da costruzione, portiamo la nostra attenzione sul cemento il quale, se influisce relativamente sul costo delle case, influisce però sul costo di tutte le opere pubbliche. Voi, signori del Governo, proteggete il monopolio interno del cemento con il 19 per cento di dazio doganale *ad valorem*. Voi sapete che neppure il 15 per cento della produzione nazionale del cemento è prodotto da piccoli cementifici male attrezzati, con produzione di peggior qualità, i quali vengono lasciati vivere unicamente perchè giustifichino la fissazione da parte del C.I.P. di alti prezzi di vendita che consentano la speculazione ai monopolisti.

Sapete che il 75 per cento del cemento viene prodotto in Italia da tre sole società, che hanno realizzato in questi anni dei guadagni favolosi. Sapete che l'Unione Cementi Marchino, di quella famiglia Agnelli che controlla 150 società appartenenti a tutti i settori, ha distribuito un utile di 67 milioni nel 1952, con deliberazione di due soli azionisti che all'assemblea rappresentavano tutte le azioni. Sapete che la Calce e Cementi di Segni, sostanzialmente di appartenenza degli eredi Parodi Delfino, con un capitale di 600 milioni, ha dichiarato, soltanto nel 1952, un utile di esercizio di 127 milioni. Sapete che la Italcementi, la società più grossa del settore cemento, quella che, senza contare le società collegate, produce da sola circa il 50 per cento del cemento prodotto in Italia, dal 1938 al 1952 ha aumentato il suo capitale da 147 milioni a 4 miliardi, con distribuzione di 3 miliardi e 200 milioni di azioni gratuite, e che altri 4 miliardi di agioni gratuite ha distribuito dopo l'assemblea del 29 ottobre 1953. Sapete che negli ultimi esercizi ha confessato ogni anno un guadagno oscillante da un miliardo e mezzo a 2 miliardi e che in bilancio la somma complessiva delle sue riserve ammortamenti e saldi di rivalutazione, è salita da 8.763.000.000 al 30 giugno a 11.883.000.000 alla stessa data del 1951 e a 24.083.000.000 nel 1952. Sapete che i 12 miliardi del suo capitale attuale, risultante, oltre i 4 anzidetti, dalla distribuzione di altri 4 miliardi di azioni gratuite e dall'emissione di altri 4 miliardi di azioni a pagamento, rappresentano oggi forse appena un quarto della valutazione ai costi di borsa delle sue azioni.

Sapete che la Italcementi ha creato la Comedile, la quale non è produttrice e quindi non è tenuta a rispettare i prezzi fissati dal C.I.P. relativi alla merce nuda presa alla fabbrica e non alla merce al consumo, e perciò può vendere a prezzi maggiorati il cemento a chi ne ha bisogno, quando non lo fa trovare disponibile la Italcementi che glielo fornisce.

La Italcementi lucra inoltre 100 lire in più al quintale attraverso l'imposta spedizione in sacchetti, anzichè in recipienti come si pratica all'estero, per cui fattura un imballaggio di 175 lire al quintale, mentre i due sacchetti necessari per un quintale, venduti da un consorzio a cui partecipano la Nastrocellulosa, la Burgo ed altre cartiere nelle quali pure la Italcementi ha partecipazioni azionarie, sacchetti che fattura la Italcementi a 175 lire, vengono da essa pagati a queste società a 60 lire. Sapete che questo forte monopolio da un certo tempo si è dato anche all'acquisto di giornali per avere in mano organi attraverso i quali influire sull'opinione pubblica, non certo nell'interesse della collettività contro i propri interessi. E sapete anche che il magnate di questa società monopolistica, il signor Carlo Pesenti, detto « il barone di Bergamo », o altrimenti conosciuto anche come « il barone del cemento », oltre che controllare la Italcementi ed avere interessenze nella Nastrocellulosa e nella Burgo, ha pacchetti azionari anche della Toso, della Lancia, della Condor petroli, della Banca provinciale lombarda, del Credito commerciale di Cremona, dell'Immobiliare, dell'Edison, dell'Elettrica bresciana, e si potrebbe continuare ancora. E sapete infine che egli ha denunciato soltanto 32 milioni di reddito, poverino!

Signor Ministro, signori del Governo, occorrono sì, provvedimenti per impedire la speculazione sulle materie prime necessarie alla costruzione delle case per i disgraziati che non hanno case; occorrono, sì, provvedimenti che evitino gli scandalosi arricchimenti, che facciano risparmiare il denaro dei cittadini che proviene allo Stato dalle tasse che i cittadini pagano; occorrono, sì, provvedimenti che impediscano, se varerete nuovi piani di costruzione, che salgano ancora i prezzi dei mattoni, del cemento, del legno, del ferro — e attenti ora ai tondini di ferro, che mancano per le costruzioni, dopo il disastro di Cornigliano, di cui parlava sul bilancio della marina mercantile il mio compagno senatore Barbareschi —; sono indispensabili, sì, provvedimenti cautelativi, ma è necessario anche che, per i sacrifici da fare per i nuovi piani di costruzione, siano chiamati in primo luogo coloro che hanno scandalosamente lucrato fino ad oggi, i filibustieri della finanza, i grossi evasori, i grossi capitalisti. E finchè noi staremo qui a denunciare queste cose e voi continuerete a dire ma non ad agire in questo senso, noi avremo continuato a fare il nostro dovere ma voi avrete continuato a non fare il vostro. Finchè uomini della mia parte, come ha fatto recentemente anche il compagno onorevole Lombardi all'altro ramo del Parlamento, oltre che gli illeciti arricchimenti continueranno a denunciare evasioni fiscali e le camarille che le permettono, noi avremo continuato a fare il nostro dovere, ma voi avrete continuato a non fare il vostro. E non dovrete meravigliarvi allora se l'opinione pubblica continuerà ad accusarvi di tenere il sacco ai ladri in guanti gialli del pubblico denaro. (*Applausi dalla sinistra*).

Onorevole Ministro, parliamo di un altro argomento, parliamo brevemente dell'edilizia scolastica. Durante la recente discussione del bilancio di previsione del Ministero della pubblica istruzione, noi abbiamo udito, come era naturale, un coro di voci richiedenti e auspicanti il miglioramento delle condizioni della scuola, ricordando che vi sono 250 mila analfabeti ogni anno da redimere, e particolarmente si sono chieste provvidenze per la scuola elementare perchè, come non si può pensare di costruire una casa senza gettare le fondamenta, così non si può pensare sul serio all'educazione di un popolo senza creare la base di una efficiente scuola elementare. Ma come si può parlare della possibilità di un'efficiente scuola elementare se non si cominciano a costruire le aule dove i maestri possano insegnare e gli alunni studiare? Quali sono le condizioni della scuola e le prospettive se non si provvede? Ce lo dice la documentazione che, a cura del Ministro Segni, ci è stata offerta nel quaderno dell'edilizia scolastica compilato dal Ministero della pubblica istruzione. Le cifre sono ancora più brutali della realtà perchè l'esperienza locale ci lascia l'illusione che non

da per tutto le cose siano tanto sconfortanti. Le cifre ci dicono che se nell'Italia meridionale la percentuale del fabbisogno di aule scolastiche è del 54 per cento, nell'Italia settentrionale e Centrale la percentuale va dal 23 per cento al 42 per cento. Per la scuola elementare mancano 100 mila aule su 157.215 insegnanti, perchè ne risultano esistenti solo 66.087, più 27.280 adattate in ambienti che furono caserme, conventi, stalle, grotte. Quindi mancano in senso relativo 63 mila 848 aule, ma in senso proprio mancano 91.128 aule. E se si tiene conto che una parte di quelle considerate esistenti sono disponibili soltanto sulla carta ma non lo sono di fatto perchè occupate da ambulatori, bidelli, guardie campestri, levatrici, ecc. e, purtroppo, da disastrati di ogni genere e provenienza, si può affermare che mancano 100 mila aule scolastiche.

Sono quindi assai meno i maestri che hanno una scuola per insegnare, di quelli che non l'hanno, che sono, anzi, precisamente il doppio di quelli che l'hanno.

Ora, dal 1944 al 1952, cioè in sette anni, risulta che si sono costruite 9.637 aule per una media di 1.232 aule per anno. Che cosa vuol dire questo? Vuol dire che, continuando con lo stesso ritmo, costruiremo le 100 mila aule mancanti oggi in non meno di 80 anni, e anche se vorremo considerare come mancanti soltanto quelle indicate nella misura minima di 63.848, con la media attuale di costruzione occorrerà sempre più di mezzo secolo, senza contare il fabbisogno ulteriore che man mano si determinerà.

Di fronte ad una situazione di questo genere noi ci troviamo con uno stanziamento in bilancio per gli edifici scolastici di poco più di 4 miliardi, di cui, tolti gli impegni di annualità, rimane disponibile la somma di 805 milioni. Con questa cifra certamente non si potrà nemmeno continuare con il ritmo di costruzione degli anni precedenti. Hanno voglia allora i poveri Sindaci dei nostri comuni a sollecitare, ad attendere, a venire a Roma per farsi accompagnare al Ministero da noi parlamentari!

Mi è accaduto qualche mese fa di accompagnare al Ministero dei lavori pubblici, divisione dell'edilizia scolastica, il Sindaco di Montelupo Fiorentino, località posta a metà strada fra la casa di Dante e la casa di Leonardo. Quel Comune ha in corso da vari anni la richiesta di contributi per la costruzione di aule scolastiche. Senonchè al Ministero dei lavori pubblici risultava che al Ministero della pubblica istruzione alle pratiche del comune di Montelupo era stata apposta la nota « non urgente ». E il povero Sindaco a disperarsi con me: « Come, non urgente? Ma se l'ufficiale sanitario mi caccia fuori i ragazzi dagli ambienti impossibili e malsani e lo stesso Provveditore agli studi non sa come fare per impedirglielo! ». Ma il Ministero dei lavori pubblici ribadiva: « È vero, avete bisogno delle scuole, risulta che nessuna delle 10 frazioni del vostro Comune ha un'aula scolastica statale; ma quando nel piano annuale consentito dagli stanziamenti abbiamo inserito la costruzione delle aule che è possibile, per tutte le altre noi siamo costretti a porre la nota « non urgente », e non perchè non siano urgenti, ma perchè non ci sono quattrini per farle ».

Ora, io non criticherò anche questo infelice modo di procedere per cui si potrebbe proprio ricordare «e il modo ancor m'offende »; non mi lamenterò se al comune di Montelupo fu intanto assicurata l'inclusione del contributo almeno per una scuola da servire per una frazione e poi non fu concesso nulla. Ma non potete impedirmi di dirvi che, se non si affronterà il problema in modo decisivo, ad ogni discussione di bilancio noi dovremo essere qui a ripetere le stesse cose che vi ripetiamo da parecchi anni. In certe località, ci avverte il relatore, soltanto il 10 per cento delle domande sono ascoltate. Io aggiungo che in certe altre non si raggiunge neppure questa percentuale, perchè ci sono Comuni che non hanno avuto nulla, sono addirittura a zero.

E non vi accuserò neppure, come potrei fare, di trascurare certi Comuni definiti « rossi ». Voglio ammettere che tutti i Comuni siano più o meno trascurati. Ma debbo dirvi che bisogna trovare il modo di fare qualcosa.

Per quanto riguarda l'edilizia scolastica l'onorevole Segni aveva scritto: « Confermo che è in me vivissimo il proposito di affrontare la risoluzione del secolare problema, in ciò sollecitato e confortato anche dalle istanze che salgono ormai imperiose da ogni parte ». Ma anche il ministro Segni è passato: a rotazione

i Ministri si susseguono, magari ritornano, ripassano, ma i problemi restano e noi siamo qui ad attendere quali altre novelle ci racconterà in proposito il ministro Romita.

Ho accennato all'edilizia scolastica per quanto si riferisce alla scuola elementare; aggiungerò che anche per le scuole secondarie vi è una carenza di aule in ragione del 28 per cento tra scuole superiori ed inferiori, ed accennerò all'edilizia universitaria anche in relazione ad un ordine del giorno che ho presentato. Già lo scorso anno ebbi a rilevare che, dopo aver considevolmente aumentate le tasse universitarie, lo Stato non faceva certo il suo dovere stanziando solo 1.180 milioni in bilancio per le università. Il relatore onorevole Canevari indicava una necessità di almeno 50 miliardi. Ma quest'anno se ne stanziano ancora meno di 1.180, solo 850 milioni. Ed è un rilievo che manca anche nella relazione, pur tanto diffusa ed esauriente per altri settori. In questi anni, invero, si è provveduto con leggi speciali, quasi tutte rientranti poi negli stanziamenti di bilancio, alle necessità urgenti di alcune Università italiane come Bari, Roma, Napoli, Torino Modena e Padova. Ma poichè si è proceduto col solito empirismo, senza quella visione di insieme, quel piano organico di cui continuamente lamentiamo l'urgenza, nulla si è fatto per altre che si trovano in condizioni pietose. Il 12 febbraio di quest'anno rivolgevo al Ministro dei lavori pubblici una interrogazione per sapere se non credeva provvedere a far conoscere i risultati dell'esame dei vari progetti presentati da oltre due anni, per cura del Rettorato dell'Università di Firenze, da parte del Ministero della pubblica istruzione, per la risoluzione del fabbisogno edilizio dell'Università stessa, e se non riteneva fosse il caso di disporre intanto lo stanziamento richiesto per l'esecuzione di uno di quei progetti comprendente il completamento della Facoltà di medicina, la sopraelevazione dell'edificio di Piazza San Marco per il Rettorato, le due Facoltà di lettere e magistero, per la Specola e gli Istituti chimici; e disporre inoltre per la prosecuzione della nuova sede per la Facoltà di giurisprudenza e di Scienze politiche, rimasta interrotta per la mancanza di fondi, nonchè provvedere alla necessità di manutenzione degli edifici dei tre Istituti anatomici e della Clinica dermosifilopatica che dal 1944 versano in desolante abbandono; cose tutte già reiteratamente quanto vanamente richieste dal Rettorato dell'Università dimostratosi sollecito di non lasciare deteriorare sempre più impianti e costruzioni, per cui si perderebbero diecine di milioni di pubblico danaro, e giustamente ansioso delle esigenze e del decoro degli studi in Firenze, città che ha tutti i diritti di rivendicare dignitose sedi per i suoi Istituti, primi fra essi quelli universitari.

Onorevole Ministro, le interrogazioni dovrebbero servire a mettere in contatto gli elettori e il Governo, intermediari noi parlamentari, ma molto spesso, per diversi motivi, vengono in discussione con ritardi tali che quando si arriva a discuterle o sono già state superate o hanno perduto gran parte della loro utilità ed efficacia. Richiesi per questa interrogazione risposta scritta in quanto per le risposte scritte non dovrebbero esservi giustificazioni di ritardo. Il Regolamento stabilisce appunto che il Governo dovrebbe rispondere entro dieci giorni. Ma a questa interrogazione, invece, dopo non dieci, ma dopo ben 75 giorni, nessun Ministro dei lavori pubblici — nonostante che, in questo periodo, se ne siano succeduti diversi — nessuno ha risposto ancora. Solo dalla stampa — ed è singolare che noi parlamentari si debba essere informati dai giornali ai quali evidentemente più che a noi il Ministero comunica qualche cosa — dalla stampa, ripeto, ho appreso che si sarebbe provveduto al completamento delle due facoltà di giurisprudenza e di scienze politiche e commerciali, anche perchè il rettore aveva minacciato la sospensione dei corsi di tali Facoltà; ma si sarebbe provveduto con dei ripieghi, così come si è fatto per la prosecuzione a sbalzi dei due edifici in costruzione dal 1951, provvedendo con fondi destinati ad altri scopi e precisamente distraendo dal Ministero della pubblica istruzione i fondi destinati ad attrezzature scientifiche.

Così oggi si sacrificheranno altre necessità come si sono sacrificate le attrezzature scientifiche e si provvederà solo per una parte lasciando insoluto il problema della sistemazione generale dell'Università.

Io spero che il Ministro conosca le condizioni dell'Università di Firenze, altrimenti dovrei invitarlo a recarvisi. Esse sono indecorose. Il Rettorato e la Facoltà di lettere sono in locali vetusti, angusti, in sgabuzzini ricavati anche da soffitte; il gabinetto di papirologia, la sala per la riunione dei professori, come il resto, sembrano dei magazzini da rigattieri, peggio, poichè i rigattieri almeno hanno tavoli con tutte e quattro le gambe, mentre noi li abbiamo con tre, e poltrone con ambedue i braccioli, mentre l'Università fiorentina li ha con uno solo.

La Facoltà di architettura, l'Istituto di matematica, quello di anatomia e patologia hanno dei buchi anche nei pavimenti e nei soffitti. Medici, giudici e avvocati, quando piove, debbono assistere alle autopsie con l'ombrello aperto, mentre nelle sale si pongono dei catini per raccogliere l'acqua che cade dal soffitto. Alla clinica ostetrica non esiste ascensore, e le pazienti debbono essere trasportate con un lenzuolo.

Del resto, per avere un indice delle condizioni generali, basterebbe che il Ministro si affacciasse, all'Università di Firenze, ai pochi gabinetti di decenza: è una vergogna agli occhi nostri ed una mortificazione dinanzi agli stranieri che vengono tanto numerosi nella città di Dante. Si tratta dell'Università di Firenze, di quella Firenze sulla quale sarebbe tanto facile fare della retorica, ma il cui solo nome dovrebbe bastare. Bisogna provvedere, ed ho presentato perciò questo semplice ordine del giorno: « Il Senato impegna il Governo a provvedere con una legge speciale per le necessità della completa sistemazione edilizia dell'Università di Firenze ». Credo che l'ordine del giorno sarà accettato anche dalla Commissione e dal Governo.

E vengo per ultimo all'altro ordine del giorno, che si riferisce al problema della viabilità stradale, al cui riguardo avemmo lo scorso anno un intervento veramente notevole del senatore Terragni, che ha ancora piena validità. Anche egli reclamava per questo settore un vasto programma unitario e globale, anzichè iniziative sporadiche, e lo stesso relatore senatore Canevari rilevava l'assenza di una visione di insieme in materia di viabilità. In mancanza di una visione e di una direttiva generali manca anche il programma, e la rete stradale resta inadeguata al traffico crescente, alla velocità ed al numero dei veicoli in continuo aumento. Essa si basa ancora in gran parte sui vecchi tracciati delle vie consolari e, per l'Italia meridionale, sulle strade costruite dal regime borbonico. Non parliamo delle nuove strade, onorevole Ministro, costruite a cura della Cassa per il Mezzogiorno perchè di alcune di esse abbiamo udito, mi pare che lei o un Sottosegretario fosse presente, in sede di Commissione, che, dopo essere state collaudate e pagate, sono completamente scomparse dopo poco tempo. Resta una circolazione in continuo, vertiginoso aumento, un traffico convulso e pericoloso per cui si registra un numero di incidenti terrificante, il doppio di quello di qualsiasi altro paese civile. Le statistiche nel 1953 maggiorano quelle del 1952 che ci indicavano 4310 morti e 69.000 feriti, cioè ogni giorno 12 morti e 190 feriti per incidenti stradali. Una situazione che scoraggia tanti cittadini desiderosi di motorizzarsi e sconsiglia i turisti a venire in Italia con le loro auto.

Col problema generale, intanto, restano da risolvere anche i problemi che riguardano il limite di sicurezza per la larghezza delle strade, quello degli incroci e delle diramazioni, delle curve a raggio limitato e dei dislivelli, l'insufficienza della visibilità, i passaggi a livello eccessivamente frequenti e gli attraversamenti di centri abitati; nonchè il passaggio all'A.N.A.S. di molte strade provinciali e alle provincie di molte strade comunali. Ci deve essere ancora presentato il codice della viabilità minore, ecc.

Il relatore senatore Toselli ha dedicato gran parte della sua relazione al problema della viabilità stradale con una serie di rilievi e di osservazioni veramente preziosi. Egli afferma esplicitamente che, se l'importo degli stanziamenti ha avuto alcuni ritocchi maggiorativi, l'entità degli stessi suffraga appena ed in misura assai modesta l'aumento verificatosi con lo sviluppo della rete per circa 3.000 chilometri, cosicchè anche in questo esercizio, dice il relatore, le dotazioni di bilancio non consentiranno all'A.N.A.S. di dare neppure un inizio « simbolico » al complesso di opere reclamate. Poichè si deve provvedere alla eli-

minazione di situazioni di grave deficienza, il relatore ritiene che il finanziamento dei lavori indispensabili formi oggetto di speciali provvidenze. Segnala, intanto, che i contributi consolidati sul provento della tassa di circolazione autoveicoli e quello, soppresso, di « utenza stradale » sono rimasti fissi nelle somme stabilite per l'esercizio 1939-40, mentre il gettito effettivo delle entrate è aumentato per un'aliquota elevatissima. Lo Stato quindi in questo settore prende e non rende.

Rileva inoltre, il diligente relatore, che il provento del pedaggio sulle autostrade è di tale entità da poter coprire il costo di interventi migliorativi anche di ingente ammontare, ma il Tesoro non ha potuto accedere alla proposta di adottare per le autostrade un'impostazione di bilancio più giusta a carattere industriale, per destinare alle autostrade almeno quanto da esse al netto si ricava. Anche in questo caso, dunque, lo Stato prende e non rende, o rende briciole, perchè destina, secondo il bilancio, 250 milioni per riparazioni ed ammodernamenti di autostrade esistenti, sulle quali il traffico non si svolge in quelle condizioni di sicurezza che chi paga ha anche il diritto di pretendere; mentre solo per i lavori necessari alla Firenze-Viareggio e alla Milano-Bergamo, si calcola una spesa di un miliardo e mezzo.

Fin dal 1952, intanto, l'A.N.A.S. aveva formulato un programma poliennale di miglioramento e di incremento della rete autostradale e delle strade statali, programma che comportava una spesa di 900 miliardi, detto anche piano Aldisio, al quale ho prima accennato. Lo scorso anno anche l'onorevole Crollalanza chiese notizie di questo piano, domandando dove fosse andato a finire, e il Ministro Merlin nulla rispose; ci disse solo che aveva presentato un disegno di legge per l'autorizzazione a spendere qualcosa come cento milioni per « studiare » il problema della strada.

Mentre nessuno parlava più del piano dei 900 miliardi, ecco ora che, nella tranquillità delle ferie pasquali, il nostro Ministro Romita si reca al Salone dell'Automobile e promette non già i 900 miliardi del Ministro Aldisio, ma — op là, sempre più difficile! — 1.300 miliardi. Non sappiamo ancora — e il Ministro ce lo dirà — se si tratti del vecchio piano ampliato, o di un piano nuovo; comunque, ripeto, si tratta di ben 1.300 miliardi. Dietro questo bilancio micragnoso e miserello, forse per farcelo ingoiare come una purga dolcificata, proprio mentre si sta per discutere, dopo la girandola dei miliardi Fanfani ecco la girandola dei miliardi Romita: se saranno rose, onorevole Ministro, dovranno fiorire e noi saremo i primi a bearci della fioritura. Ma ci si permetta intanto di dubitare che, se non sono venuti i 900 miliardi, più difficilmente ci sembra che abbiano a venire i 1.300, e noi siamo poco convinti del dinamismo miliardario dell'onorevole Romita: centinaia di miliardi per le case, per i fiumi, per le scuole, per le strade, migliaia di miliardi accanto alle centinaia di miliardi promessi dal Ministro Vigorelli per la disoccupazione. Bene, bene, noi attendiamo i disegni di legge e con essi soprattutto attendiamo di sapere come saranno finanziati questi piani per mettere insieme tutti questi miliardi che si fa più presto a scrivere che non a dare.

Permetteteci, anzi, di dirvi subito che siamo peggio che diffidenti, addirittura increduli, onorevole Ministro, anche per ciò che diceva proprio lei ieri interrompendo l'amico Porcellini il quale la esortava a fare: « ma quanti mesi starò a questo posto? ». Proprio per questo noi siamo convinti che si tratti di piani demagogici da servire per eventuali giustificazioni sul terreno politico della collaborazione a questo Governo del Partito socialdemocratico, e sul piano della propaganda di partito come una preparazione per una più o meno prossima campagna elettorale. L'esperienza del passato, onorevole Romita, ci invita a non credervi e a non fidarci affatto di voi. Comunque, allegramente, onorevole Romita. Anche se siete molto facili e leggeri a sfornare progetti, speriamo che qualcuno riusciate a portarlo fino in fondo, e noi, per questo — siatene sicuri — cercheremo di aiutarvi.

Ma, per venire ai fatti concreti di oggi, l'anno scorso il Ministro Merlin ci disse che per le autostrade mancavano i 300-400 miliardi occorrenti e che perciò ci si doveva orientare a dare più concessioni che fosse possibile. In questo era concorde con la legge istitutiva dell'A.N.A.S. la quale prevede che per la costruzione di nuove autostrade si provveda me-

diante concessioni. L'attuale relatore, onorevole Toselli, è pure del parere che in tal modo si debba procedere, salvo che per i tronchi stradali di limitata lunghezza o di meno gravosa progettazione. Ma egli ricorda ancora che il Tesoro avrebbe mostrato di preferire che le nuove autostrade siano da costruire dall'A.N.A.S. direttamente perchè il sistema della concessione comporterebbe per lo Stato un onere finanziario ingente.

La ragione dell'opposizione del Tesoro sarebbe quindi di non convenienza finanziaria. Ed a questo punto, onorevole Romita, ho qualcosa di veramente caratteristico da dire e che rientra proprio nell'ordine del giorno che ho presentato, riguardante l'autostrada Firenze-Bologna.

Devo a questo proposito osservare che gli organi statali hanno il diritto ed il dovere di preoccuparsi di spendere più o meno per le opere che devono essere eseguite e di preoccuparsi che siano eseguite bene; ma hanno il diritto di ostacolarle quando c'è chi si offre di eseguirle gratuitamente? Mi spiego. È intanto fuori discussione la necessità di una rete nazionale di autostrade per discriminare il traffico veloce da quello lento ed attuare correnti di traffico ed altre di transito merci; autostrade vere e proprie, non come i piccoli tratti esistenti, autostrade costituite da due strade che corrano per i due sensi e ciascuna con la pista per il sorpasso. Tale rete dovrà necessariamente avere una dorsale che attraversi l'Italia dal Brennero fino a Reggio Calabria. La catena appenninica costituisce nel centro, all'altezza della famosa linea Gotica, un ostacolo. I cento chilometri circa da Bologna a Firenze rappresentano il perno di congiunzione di tale rete. Attualmente vi sono alcune strade statali e provinciali in discrete condizioni ma superate e insufficienti; la creazione quindi dell'autostrada Bologna-Firenze con un tracciato diverso dalle vecchie strade, che non si prestano a trasformazione, è da anni un'aspirazione, un desiderio vivo delle popolazioni tosco-emiliane.

Le Camere di commercio di Bologna e di Firenze, i Consigli provinciali delle due città, i comuni di Bologna, di Firenze e di Prato, le associazioni industriali ed altri Enti si unirono non soltanto per studiare (come tante Commissioni ministeriali) ma per risolvere il problema. E da quasi tre anni, un progetto completo, ideato dall'ingegnere Balatroni della Facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna, e redatto da un comitato tecnico presieduto dal professor Dore, Preside della Facoltà di ingegneria di Bologna e composto dagli ingegneri Girometti, Giuriati, Loni e Riccioli di Firenze e dagli ingegneri Alquati, Palotta, Piazzi, e dal geometra Bentini di Bologna, progetto corredato di tutti gli elementi necessari, progetto non di massima ma, esecutivo, progetto che è costato decine e decine di milioni, è stato tenuto dapprima in quarantena e poi si è tentato e si tenta di eliminarlo. Perchè? A parte le sue pregevoli caratteristiche tecniche che qui non è il caso di esaminare, la realizzazione di tale progetto denominato « Leonardo Da Vinci » presenta un aspetto assai importante agli effetti della preoccupazione del Tesoro di cui parlavo in seguito ai rilievi del relatore. Non si tratterebbe di una concessione che comporterebbe per lo Stato un onere finanziario più ingente della costruzione diretta, anzi allo Stato essa non costerebbe nulla. Infatti con il progetto tecnico fu presentato tecniche, che qui non è il caso di esaminare, la quale lo Stato avrebbe dovuto soltanto garantire i sottoscrittori, non spendendo nemmeno un soldo e diventando dopo 35 anni proprietario dell'autostrada.

Di questo progetto parlò qui al Senato nel 1952 il senatore Ottani, della Democrazia cristiana, il quale presentò anche un ordine del giorno sottoscritto pure dai suoi colleghi di gruppo onorevole Bisori e onorevole Gortani, ordine del giorno che il Senato votò e che, a maggiore giustificazione delle conclusioni che dovrò trarre, credo opportuno rileggere:

« Il Senato, considerando la grande importanza di una arteria stradale che segua il corso della nostra Penisola dal Brennero fino a Reggio Calabria, ritenuto che il tratto più essenziale e urgente di tale dorsale è necessariamente costituito da un'autostrada Bologna-Montepiano-Prato-Firenze; informato che per tale autostrada già è stato elaborato e presentato al Ministero dei lavori pubblici, a cura di un Comitato costituito dalle Camere di commercio e dalle Amministrazioni provinciali di Bologna e di Firenze, un pregevolissimo pro-

getto tecnico corredato da un preventivo sommario di spesa e da un piano di finanziamento basato sui costi di impianto e di gestione, nonchè sui forti proventi ritraibili dall'autostrada, piano che non richiede concorso dello Stato nè per capitale nè per interessi, ma solo prestazione di garanzia statale per l'emissione di obbligazioni, raccomanda al Governo: 1) di voler sottoporre senza ritardo ai competenti organi tecnici e finanziari il progetto suindicato; 2) di vigilare nel frattempo onde non siano frettolosamente disposte nuove opere stradali destinate a rimanere superate con la costruzione, che si dimostrerà inevitabile, della autostrada di Montepiano ».

Ebbene, questa raccomandazione di sollecitudine del Senato si era conclusa tre mesi fa col respingere tale progetto, in favore di altri due progetti, semplici progetti indicativi di massima, in tutta fretta approntati nel frattempo e che è interessante andare a rendersi conto da quali organismi siano stati presentati.

Già nello scorso anno il ministro Merlin, nel suo discorso qui al Senato, aveva detto: « Sta progettando la direttissima autostradale Milano-Firenze-Roma-Napoli una società denominata S.I.S.I., costituita giorni fa tra la F.I.A.T. (cioè, aggiungo io, Agnelli, cioè Cementi Marchino), la Pirelli e l'E.N.I. ». Tale società era stata costituita « pochi giorni prima » e il suo progetto di massima, preso in considerazione, fu preferito insieme ad un altro progetto di massima della Società Autostrada Bologna-Firenze, emanazione della Italcementi — ecco chi rispunta! — Italstrade e Ferroboten.

Uno di questi progetti era stato presentato 15 giorni prima della decisione; quello « Leonardo da Vinci » aveva dovuto attendere più di due anni e mezzo. E attendere che cosa, onorevole Ministro? Che si presentassero i progetti che qualcuno voleva preferire. Lo sbalordimento e l'indignazione degli enti promotori e delle popolazioni interessate furono tali che se ne dovette fare eco la stampa, e lo stesso ministro Merlin dovette intervenire. Io stesso presentai una interrogazione che, naturalmente, attende ancora risposta. Quello che appariva e che fu definito come « lo scandalo dell'autostrada », fu limitato con un ripiego mercè il quale ai presentatori del progetto « Leonardo da Vinci » fu rivolto invito di ripresentarlo con modifiche, cosa che sembra sia già stata fatta; si attende ora la decisione definitiva.

Ma, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è intanto singolare e significativa questa intromissione dei più grossi monopoli, che protendono i loro tentacoli anche verso la progettata rete autostradale, in modo da essere gli arbitri delle concessioni, delle progettazioni e delle costruzioni, per poter poi fissare i pedaggi, non certo in funzione dell'economia generale del Paese e degli utenti, ma del loro egoistico interesse, aumentando così il viluppo della spirale monopolistica.

Ed intanto la costruzione di questa autostrada è stata enormemente ritardata, mentre i lavori potevano essere già a buon punto, con sollievo della disoccupazione, specialmente in Toscana, in quella Toscana che questo anno ha visto e vede diminuiti con questo bilancio gli stanziamenti per opere pubbliche da 4.284 milioni del precedente esercizio a soli 2.722 milioni, e che si vede assegnare soltanto 810 milioni per opere a carattere straordinario, contro vari miliardi assegnati ad altre provincie, e vede sempre inferiore, in confronto ad altre provincie che non hanno avuto maggiori danni dalla guerra, l'assegnazione della cifra per riparazione di danni bellici. Talchè, con 10 mila disoccupati esistenti a Firenze, e con la difficile situazione economico-sociale della provincia, che va aggravandosi, il professor La Pira dovrà ben fare altri telegrammi di sollecitazione, richieste e proteste e farsi chiamare sempre più, allorchè cerca, come noi, lavoro e pane per i cittadini suoi amministrati, « il comunista bianco ».

Ora, nell'intento di sospingere ad una conclusione che significhi lavoro ed opere, ho presentato per la questione dell'autostrada Bologna-Firenze un ordine del giorno che mi sembra quanto mai ragionevole e conciliante, che dice:

« Il Senato, confermando il suo voto del 1952 sulla necessità della costruzione del tratto autostradale Bologna-Montepiano-Prato-Firenze dell'autostrada Brennero-Reggio Calabria e, considerata l'urgenza di provvedere ad alleviare la disoccupazione in tale zona, invita il Governo a sollecitare l'inizio dei lavori di quel tratto dell'autostrada stessa; dando la prefe-

renza al progetto più adatto e meno oneroso per lo Stato; salvaguardando da manovre speculative l'interesse collettivo, e, qualora l'esame dei vari progetti dovesse ulteriormente prolungarsi, ad intervenire per rendere possibile un accordo fra tutti i progettisti e, nel frattempo, a far realizzare comunque le opere comuni ai vari progetti ».

Onorevoli Ministri, onorevoli colleghi, avrei finito per le parti del bilancio che mi ero promesso di discutere se non dovessi brevemente accennare ad una questione di cui si è parlato nel passato, di cui non si parla nella relazione ma che non per questo non esiste più, anzi è più che mai di scottante attualità, quella dei residui passivi. Il 15 maggio 1952 al senatore Musolino che chiedeva: « Cosa facciamo dei 240 miliardi dei residui passivi? Andranno ad accumularsi sempre più rappresentando la beffa del bilancio?» e che osservava: «Basterebbe che i 240 miliardi fossero applicati a tutte quelle leggi perchè si potesse avere qualche risultato nella politica dei lavori pubblici almeno per un anno o due: questo va fatto per i residui passivi per risolvere il problema con buona volontà », il ministro Aldisio rispondeva interrompendolo: « Il problema è risolto, ed anzi molto ben risolto ».

Come era stato risolto il ministro Aldisio non lo spiegò e non lo abbiamo saputo mai. Sappiamo solo che il problema anzichè risolversi si è aggravato.

Lo scorso anno, ad analoga osservazione, il ministro Merlin rispondeva: « Sono denari impegnati per opere programmate e non ancora portate a compimento. Ma ho subito disposto perchè si riveda lavoro per lavoro quali sono gli stanziamenti, quali gli impegni, quali i pagamenti. Manderò il risultato di questo accertamento a tutti, deputati e senatori ». Questo risultato non lo abbiamo avuto più, non lo conosciamo ancora. Di certo sappiamo che i residui passivi che incominciarono ad accumularsi per 8 miliardi nel 1944-45, non sono più 240 miliardi come nel 1949-1950 nè 253 come nel 1951-1952 (erano quindi già maggiori di quanto affermasse il senatore Musolino in quel momento) ma sono saliti nel 1952-53 a 313 miliardi 18 milioni 85 mila e sono oggi sicuramente ancora di più. Sono andati aumentando enormemente ogni anno. Qualcuno dice perchè tutto non si spende neppure del poco che viene stanziato; qualche altro fa colpa agli uffici che non sarebbero in grado di funzionare e di smaltire il lavoro necessario; qualche altro ancora afferma che le leggi sono fatte male perchè immobilizzano capitali che si dovrebbero far circolare. Comunque sia noi abbiamo bisogno di una risposta precisa, chiara e veritiera. Se è vero che non si spende quello che si stanzia, ciò sarebbe criminoso più che colpevole per le necessità che esistono, e si dovrebbe provvedere. Se è vero che gli uffici non funzionano si devono far funzionare per non far sì che il mancato funzionamento degli uffici impedisca il funzionamento della macchina ministeriale. Può essere vero che le leggi siano fatte male, per quanto la logica ci porti ad osservare che, siccome gli stanziamenti di bilancio anzichè aumentare diminuiscono, e che quando va bene e non diminuiscono tuttavia non aumentano, entrati nel giro di tre anni di media in cui un lavoro è portato a compimento, dopo tre anni i residui passivi non avrebbero dovuto più aumentare, ma avrebbero dovuto mantenersi costanti o quasi; e invece si ha una moltiplicazione, che è più meravigliosa di quella dei pani e dei pesci. Se è vero che le leggi sono fatte male, il Governo ci indichi il male ed il Parlamento provvederà a correggerlo. In qualunque caso, comunque, non si può permettere che un cospicuo numero di miliardi continui ad accumularsi inutilmente di fronte a tante necessità che premono.

Signori del Governo, di fronte a tali necessità noi vi invitiamo, vi stimoliamo, vi incitiamo, a fare, a provvedere, ad operare. Non siamo come qualche volta dite a scopo polemico o propagandistico, i fautori del « tanto peggio tanto meglio ». Voi, onorevole Ministro, conoscete un poco la storia del Partito socialista italiano, e sapete che è la storia di un movimento che ha cercato sempre di far avanzare e progredire la classe operaia e la Nazione, di cui la classe operaia è il nerbo, conquistando ogni giorno per tutti qualcosa di più e di meglio in un continuo progresso di miglioramento materiale e di elevazione spirituale. Noi siamo avversari non soltanto del regresso, ma anche dell'immobilismo e della stasi. Senza la nostra spinta e la nostra pressione l'Italia avrebbe camminato di meno. Ancora oggi, che siamo

contro di voi perchè contrari al vostro indirizzo politico e alla vostra pratica di governo che non possiamo accettare, e contro i bilanci che ci presentate e che non possiamo approvare, tuttavia siamo qui a dirvi: ogni volta che ci presenterete delle buone leggi o delle leggi utili, noi le voteremo; magari, come nel passato, potremo votar contro quando esse potranno essere approvate con i vostri soli voti e voi non vorrete modificarle e migliorarle secondo i nostri suggerimenti per aver anche i voti nostri; ma quando troveranno ostacoli ed opposizione anche dalla vostra parte, e potrà essere in pericolo o in dubbio la loro approvazione, noi le voteremo, anche se non migliorate, contentandoci del poco, che è sempre meglio del nulla.

Con le nostre critiche noi vogliamo essere un po' come i *picadores* e i *banderilleros* nella corrida, che cercano di pungolare il toro, di stimolarlo ed incitarlo. Abbiamo però, purtroppo, l'impressione che il toro governativo abbia fatto la cotenna dura. Ma noi non ci stancheremo per questo. Abbiamo il dovere di non mollare e continueremo fino alla noia, fino alla sazietà, fino alla nausea; anche perchè l'esperienza ci ha insegnato che voi soltanto fate qualcosa quando siete costretti a farla, costretti dalle necessità che incalzano e dalle pressioni che spingono. Il mondo che si muove fa muovere anche chi vorrebbe star fermo. Ma voi vi decidete ad affrontare sul serio i problemi soltanto quando vi siete costretti dalle cose e dagli uomini. Attenti a non muovervi quando per avventura possa essere troppo tardi! Attenti a non muovervi sempre e soltanto quando le alluvioni devastano e rovinano, quando i fiumi rompono gli argini, perchè potreste essere travolti. Dopo lo stimolo dei *picadores* e dei *banderilleros*, attenti all'*espada del matador!* (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

MERLIN UMBERTO. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. La prego di indicare in che cosa consiste il fatto personale.

MERLIN UMBERTO. A proposito dell'autostrada da Bologna a Firenze, il collega Busoni ha parlato di scandalo, facendo con ciò allusione all'opera modesta da me compiuta come Ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Apprezzo naturalmente questa sua sensibilità democratica di voler rispondere subito, ma ella sa che il Regolamento all'articolo 58 stabilisce che « in qualunque occasione siano discussi provvedimenti adottati da precedenti Governi, i Senatori i quali appartennero ai Governi che li adottarono hanno diritto di ottenere la parola al termine della discussione ». Perciò non posso concederle ora la facoltà di parlare.

MERLIN UMBERTO. Ma se è per fatto personale ...

PRESIDENTE. Senatore Merlin, ella che è un esperto parlamentare non può pensare che io possa concederle la parola contro il Regolamento. Risponderà al termine della discussione.

MERLIN UMERTO. Signor Presidente, mi inchino ai suoi voleri.

PRESIDENTE. Soltanto al Regolamento: il Regolamento prima di tutto.

Presentazione di disegni di legge e approvazione di procedura d'urgenza.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Norme per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche addette alla pesca » (500);

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 200 milioni per il completamento del programma a favore dell'attività peschereccia » (501);

« Istituzione del fondo scorta per le Capitanerie di porto » (502);

« Fissazione dei termini per la presentazione delle domande di liquidazione delle indennità previste dalla legge 11 gennaio 1943, n. 47, e dal regio decreto-legge 24 maggio 1946, n. 615, modificato con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1039, nonchè fissazione del termine per la presentazione del rendiconto di chiusura della gestione del fondo previsto dall'articolo 1 della legge 11 gennaio 1943, n. 47 » (503).

Chiedo che per i primi due disegni di legge sia adottata la procedura di urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro della marina mercantile della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Il Senato dovrà pronunciarsi sulla richiesta della procedura di urgenza.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la richiesta della procedura di urgenza per il primo disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Metto ai voti la richiesta della procedura di urgenza per il secondo disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Presidenza del Presidente MERZAGORA

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Zagami, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la grave penuria di abitazioni nella città di Messina derivante dai danni del terremoto del 1908 e dalle gravi distruzioni subìte per i bombardamenti aerei nel periodo bellico; considerato che a tutt'oggi oltre 15 mila persone vivono in baracche, in scantinati privi di accessori ed in case pericolanti; considerata l'eccessiva densità della popolazione in rapporto al numero dei vani esistenti; invita il Governo a tenere conto in modo particolare del grave disagio della città di Messina e ad intervenire con adeguati provvedimenti finanziari onde risolvere il grave problema della casa per quella città, soprattutto con la costruzione di alloggi a fitto minimo per i meno abbienti ».

PRESIDENTE. Il senatore Zagami ha facoltà di parlare.

ZAGAMI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è a tutti noto che uno dei problemi che maggiormente tormenta gran parte del popolo italiano è quello della casa. A tale problema non sono infatti interessate solo determinate regioni o alcune città, ma è interessata tutta la Nazione, per cui può validamente affermarsi che il problema della casa è un problema nazionale.

Però, se da un lato è doveroso mettere in rilievo l'ampiezza del problema, è altresì indispensabile indurre quanti hanno la responsabilità di reggere le sorti del Paese a compiere una valutazione ed una classificazione del problema stesso in rapporto all'urgenza ed alle necessità che presentano le regioni e le singole città. Ed è proprio la considerazione dello speciale stato di bisogno della città dalla quale provengo, che mi induce ad intervenire nella discussione del bilancio dei Lavori pubblici al fine di rappresentare al Senato lo stato di abbandono in cui si trova Messina.

Poche città italiane hanno conosciuto la sventura, in così grande ampiezza ed in così ripetute occasioni, come tale città.

Non è facile annoverare tante profonde sciagure quante ne registra la terra di Messina in questo ultimo cinquantennio sì da farle raggiungere un triste primato. Sul finire del 1908, Messina, dopo poche ore che aveva celebrato i riti religiosi che ogni anno accompagnano la tradizionale ricorrenza della natività del Redentore, sconvolta dalle tremende furie della natura, vide di colpo crollare i suoi palazzi, frantumarsi i suoi templi, sprofondarsi le sue strade, ed ogni cosa andare in rovina e sotto le macerie, a guisa di pietre sepolcrali, rimanere seppellita la quasi totalità della gente.

A ottantamila assommarono i morti della sola Messina nella tragica alba del 28 dicembre 1908.

La Patria, con immenso amor di madre, reso ancor più vivo dal dolore, venne incontro ai sopravvissuti con ogni forma di assistenza. Sulle macerie intrise di sangue, la solidarietà umana fece, con ammirevole prontezza, sorgere migliaia e migliaia di baracche ed in esse trovarono rifugio i superstiti che, forse per il ricordo dei cari perduti, la sventura aveva ancor più legato alla terra sconvolta.

Netto e preciso fu l'impegno assunto dal Governo del tempo di fronte alla Nazione per la completa ricostruzione della città di Messina ed una speciale legge, poggiata sulla solidarietà di tutto il popolo italiano, fu promulgata per recepire i fondi necessari onde provvedere al relativo onere finanziario.

Con una lentezza non giustificata, Messina vide risorgere col passare degli anni i suoi edifici, le sue strade, le sue chiese e la vita riprendere.

Nulla fu tralasciato dalla gente di Messina perchè la città avesse a ritornare come prima. Su tutti i Governi che si sono susseguiti fu continuamente fatta leva per il rispetto del solenne impegno assunto, e Messina, per la tenacia e la fede dei suoi figli, potè così tornare al vecchio rango che le competeva fra le città italiane. Dure ed aspre furono le lotte che la sua gente fu chiamata a sostenere per la incomprensione degli uomini ogni qualvolta essi tentarono di procrastinare quanto era necessario alla ripresa della vita della città.

Alcune migliaia di cadenti baracche, corrose dagli anni, si ergevano ancora a testimoniare la lenta ricostruzione della città, quando la seconda guerra mondiale ne arrestò lo sviluppo paralizzandone tutta la vita.

Anni duri segnò per Messina il tempo che va dal 1940 al 1943.

Stormi di bombardieri quasi giornalmente, negli anni 1942 e 1943, si avvicendarono sulla città per scaraventarvi i loro potenti ordigni distruttivi. Ancora una volta Messina fu sconvolta e ridotta in rovine.

Per avere una immagine delle distruzioni operate è sufficiente ricordare che il centro urbano della città, per effetto delle operazioni belliche, ebbe ben 102.662 vani fra distrutti e danneggiati su un complesso di 113.500 vani, un coefficiente cioè di distruzione pari al 92 per cento.

Percentuale assai elevata che diede a Messina ancora un triste primato tra le città che subirono le più gravi distruzioni per effetto bellico.

La città fantasma, la chiamarono gli aviatori americani, in quanto per la sua costruzione antisismica era dura a morire, sì che maggiormente su di essa si accanì la furia bellica con un intensificarsi di bombardamenti. I dati statistici indicano la caduta di ben 20 mila bombe sul centro della città.

Anche gli edifici più saldi furono squarciati dalle tremende esplosioni ed ancora una volta in Messina la sventura potè sovrastare sulle cose e sugli uomini.

Passata la bufera, l'affannoso problema della ricerca di un tetto si ripresentò ai messinesi. Edifici pubblici, scuole, caserme, case danneggiate e pericolanti, vennero occupati da quanti avevano subìto la distruzione della propria abitazione. Rinnovando la fatica di Sisifo, la gente del luogo, quando ancora la eco del cannone non si era spenta sul suolo della Patria, riprese la ricostruzione della città e Messina ancora una volta vide risorgere i suoi edifici, le sue scuole, le sue chiese e le case dei suoi figli.

Più per iniziativa e volontà dei singoli privati, che per provvidenze di leggi tarde a venire e del tutto inadeguate alla bisogna, la ricostruzione potè avere un notevole impulso.

Ma quanto resta ancora da fare!

Nel mentre non si disconosce che un buon tratto di via è stato compiuto, è doveroso dire che la via che resta ancora da percorrere è enormemente lunga rispetto agli effettivi bisogni della popolazione, soprattutto della popolazione più povera.

La situazione degli alloggi nel comune di Messina è tuttora di una gravità eccezionale. Alle antiche piaghe, retaggio del terremoto del 1908, vennero ad aggiungersi le nuove, derivanti dalle incursioni aeree del periodo bellico, per cui il problema ancora oggi si presenta in uno stato di effettiva tragicità.

Una buona parte dei cittadini di Messina vive in situazioni non certo degne di un popolo civile. Dappertutto si notano agglomerati

brulicanti: in ex caserme, in vecchi edifici pubblici semidistrutti, in abbandonati ricoveri antiaerei, in cantinati interrati, in luride antigieniche baracche costruite con tavolette di casse da imballaggio. Migliaia di famiglie vivono in stato di bestiale promiscuità ed in condizioni che suonano offesa alla dignità ed alla morale degli uomini ed all'igiene più elementare di un popolo civile.

Centinaia di famiglie trovansi ricoverate nelle locande cittadine a spese del Comune, che è costretto ad erogare somme notevolissime che già superano i cento milioni annui. È per il Comune una necessità indispensabile provvedere alla sistemazione di quanti si trovano nella assoluta impossibilità di potersi procurare un alloggio ad elevato fitto, nè può essere lecito che essi rimangano con le loro masserizie a bivaccare nelle strade o nelle pubbliche piazze.

Non è il caso di scendere in dettagli sullo stato delle abitazioni della povera gente; esse più che case, possono dirsi vere e proprie dimore di infelicità e di miseria aggravate da una densità che è tra le più alte d'Italia, con una media di tre persone per vano. Non si tratta per il vero di case, ma di tuguri dove spesso l'unica apertura è costituita dalla porta. Un impeto di umanità assale quanti penetrano in queste cosidette abitazioni, dove in un solo vano abitano intere famiglie composte da padre, madre e figli di tutte le età e dove con frequenza trovano pure ospitalità le giovani coppie dei figli.

Una promiscuità spaventosa in cui i bimbi apprendono quanto non dovrebbero mentre la decenza non trova adeguato posto.

Si vive in un collettivismo tale che talvolta una famiglia è separata dall'altra solo da un telo da tenda o da un vecchio lenzuolo. E la tubercolosi si sviluppa e miete a piene mani le sue vittime, mentre l'anima della gente che vi abita è spinta al vizio ed alla dissolutezza.

Che cosa è stato fatto per venire incontro a costoro? Nell'opera della ricostruzione il Governo ha tenuto presenti le zone e le città più bisognose, o il problema invece, come sembra, è stato affrontato in rapporto soltanto alla densità della popolazione, senza tenere in giusto conto il coefficiente necessario del bisogno?

L'abitazione è la cosa più cara perchè essa mantiene vivi gli affetti, i sentimenti, i ricordi. Nell'opera di bonifica umana e morale, la casa ha una importanza enorme. Non si può considerare il cittadino privo di una casa come un relitto dell'umanità, nè si può trascurare il suo bisogno facendolo vivere in edifici pericolanti, rilevando la sua esistenza solo quando la sciagura si abbatte sul posto per recare ai superstiti la parola del cordoglio.

Questa gente che, pur di avere un tetto sotto cui rifugiarsi, si adatta a vivere in case pericolanti e che, nonostante le periodiche diffide degli organi responsabili, non si decide mai a lasciare il vano che abita, perchè non sa dove andare, non può essere abbandonata ad un triste destino o lasciata in attesa di quelle provvidenze che non arrivano o di quelle promesse pronunciate spesso con tanta facilità ed ancor più spesso non mantenute. Il Governo deve, nell'affrontare il problema della casa, tenere presente l'indice medio dell'affollamento delle persone per vano che offrono le città ed a seguito di questo esame disporre i piani finanziari in rapporto al bisogno.

Troppa gente vive ancora oggi nelle baracche a Messina a testimoniare il mancato assolvimento dell'impegno assunto in nome della Nazione dal Governo, nel lontano gennaio 1909.

A Messina 2.500 famiglie vivono ancora nelle baracche e mentre altre città chiedono la costruzione di nuove autostrade, essa domanda solo che i suoi figli abbiano un tetto che li ricopra.

Le case che localmente costruiscono i vari Enti sono assolutamente impari al bisogno, senza voler rilevare poi che la povera gente non è in condizione di pagare elevati fitti mensili. Infatti nei primi mesi di quest'anno lo Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Messina ha dato in locazione i nuovi alloggi con un canone mensile di lire 2.500 a vano, considerando inoltre nel calcolo anche gli accessori figurativamente come due vani, per cui ad una abitazione di tre vani è stato applicato il fitto mensile di ben 12.500 lire, oltre le spese di condominio.

L'elevata pigione si deve al forte tasso di interesse che l'Istituto autonomo è tenuto a

corrispondere agli Enti mutuanti. Solo per le costruzioni effettuate in borgate della citta, si è avuto un prezzo di locazione inferiore da parte del predetto Istituto e cioè lire 1.500 a vano; tale canone certamente non dà la possibilità di avere un alloggio a quelle famiglie poverissime, in cui il capo e i componenti sono disoccupati o malati o vecchi e che vivono di pensione dell'Istituto della Previdenza sociale o che risultano a carico di Enti di assistenza. S'impone nel quadro delle provvidenze legislative che il Governo intervenga a Messina con la costruzione di 4.000 alloggi per le categorie meno abbienti ed il cui fitto mensile non superi complessivamente le lire 2.000.

Recentemente è stata pubblicata una statistica sulle nuove costruzioni eseguite nei capoluoghi di provincia della Sicilia dal 1951 al 1953. Se sotto un profilo di ordine regionale è confortevole il numero dei vani costruiti nei nove capoluoghi di provincia della Sicilia, è veramente doloroso rilevare i dati che riguardano la città di Messina. Per il periodo che va dal 1951 a tutto il primo semestre 1953 sono stati costruiti in Sicilia dai vari Enti 55.535 vani, così ripartiti: Palermo 25.774, Catania 13.591, Trapani 4.262, Ragusa 3.421, Siracusa 2.671, Caltanissetta 2.530, Messina 1.383, Enna 1.073 ed Agrigento 830.

Fatto il rapporto tra la percentuale della popolazione della Sicilia ed i vani che sono stati costruiti, si arriva ad un incredibile, ma purtroppo vero, risultato che una sola provincia, e cioè Messina, ha avuto un numero di vani minore di quello che le competeva, mentre le altre provincie della Sicilia hanno avuto un numero di vani superiore a quello cui avevano diritto, in ragione della loro popolazione.

Questo è quanto ci dicono le cifre, cifre esatte che nessuno può mettere in dubbio in quanto sono state pubblicate nel Notiziario statistico dell'Assessorato dell'Industria e commercio della Regione siciliana.

Non ho citato queste risultanze per muovere un rimprovero per ciò che è stato operato nelle altre provincie siciliane, perchè anche per esse si è fatto poco, dato il loro grande bisogno; occorre però che la Regione siciliana non dimentichi Messina e che comunque il Governo nazionale provveda ad incrementare la costruzione delle case in Sicilia, con particolare riguardo alla città di Messina.

L'Istituto autonomo per le case popolari di Messina è nella assoluta impossibilità di sopperire alle necessità della città; basta citare che recentemente, per 205 alloggi, sono state presentate oltre 15.000 domande.

Non è più il caso di richiamare il Governo all'impegno non mantenuto verso la città di Messina a seguito dell'evento tragico del 1908; i messinesi non vogliono più oltre mortificarsi per ottenere quanto compete loro per diritto e per giustizia.

Non è più il tempo di affidarsi al sentimento della pietà per ottenere quanto necessario perchè Messina risorga, perchè questa città possa tornare alla sua attività di ieri. Il Governo deve provvedere a quanto necessita a Messina per la sua vita e per l'educazione dei suoi figli.

Ad ogni buon fine va ricordato che nel centro urbano della città ancora oggi oltre quindicimila persone vivono in baracche, in scantinati privi di accessori ed in edifici pericolanti.

Recentemente il Ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita, accogliendo la deputazione parlamentare messinese, ebbe a promettere la costruzione di un minimo di duemila alloggi popolari ed il finanziamento delle relative opere connesse di fognatura, illuminazione ed altro. Io spero che egli tradurrà l'impegno assunto in realtà concreta.

A completare il triste quadro delle deficienze, concorrono gli edifici scolastici che si presentano in modo assai esiguo in rapporto alla popolazione della città. Fa veramente pena vedere che i complessi scolastici esistenti sono insufficienti ad accogliere gli alunni, specie delle scuole elementari, e sentire le lamentele degli insegnanti che debbono sobbarcarsi agli orari più strani, dato che per rendere possibile l'insegnamento gli allievi debbono avvicendarsi in due o più turni nelle stesse aule per mancanza di locali.

A parte il nocumento della istruzione, anche la salute degli alunni risente del disagio per l'aria viziata delle aule.

La lotta contro l'analfabetismo per il miglioramento sociale non potrà avere risultati positivi se viene pregiudizialmente a mancare

il dato principale, ovvero la disponibilità dei locali idonei all'insegnamento.

Un accenno desidero fare alle sventure invernali che ormai si ripetono annualmente nella nostra Nazione, ed alle quali Messina è purtroppo soggetta a causa della mancata sistemazione dei suoi torrenti.

Nel febbraio scorso nel solo territorio del comune di Messina, a causa delle forti piogge, si sono avuti danni per un importo di un miliardo e 150 milioni, giusto gli accertamenti eseguiti dagli uffici tecnici della città.

Soltanto l'acquedotto civico ha avuto danni per ben 120 milioni. Vari villaggi sono stati fortemente danneggiati e gravi frane si sono avute anche con perdite umane e con notevoli danni alle abitazioni.

Molteplici i casi in cui gli abitanti furono costretti di autorità a sloggiare per la pericolosità che presentavano le case per le lesioni subìte. Esiguo, e quasi irrilevante, l'intervento che si è avuto da parte del Governo nonostante le pressanti segnalazioni.

Non è il caso di fornire particolareggiati dettagli, perchè certamente gli uffici tecnici avranno provveduto a trasmettere al Ministero le dovute relazioni. Le necessità segnalate non sono le sole perchè molte altre ne esistono nella provincia a cui appartengo.

In vari Comuni, ad esempio, esistono ancora oggi solo strade mulattiere, mentre altri hanno strade che nel periodo invernale diventano del tutto impraticabili, sì che gli abitanti per diversi giorni restano isolati, non essendo possibile alcuna comunicazione anche con i centri viciniori. È superfluo inoltre accennare a problemi di fognature e di illuminazione: basti dire che in taluni villaggi dello stesso comune di Messina, a pochi chilometri dal centro urbano ed in cui vivono migliaia di abitanti, manca ancora la luce elettrica.

Non è un quadro pessimistico quello che ho voluto rappresentare al Senato, col mio intervento, ma purtroppo è un doloroso quadro realistico.

Molti Comuni della provincia di Messina vivono ancora in uno stato di miserevole abbandono. Vale la pena riferire in proposito che nell'isola di Lipari, nella zona pomicifera, ove nello scorso anno sono state imbarcate ben 126 mila tonnellate di pomice e si è avuto un approdo di 778 natanti di grosso, medio e piccolo tonnellaggio, ancora oggi, nell'era atomica, tutte le operazioni d'imbarco della merce vengono effettuate a mezzo di energia umana, col trasporto del materiale a spalla fino ai battelli a remi che soltanto a due o tre metri dalla riva e con i quali viene completata l'operazione di imbarco sotto le fiancate dei piroscafi: e ciò sempre che le condizioni del mare lo consentano; il tutto forse per offrire ai turisti nazionali e stranieri la visione di come si svolgeva il primitivo lavoro umano nel mondo. Nessuno provvede alla costruzione di un pontile d'imbarco ed alla installazione di una gru, per rendere il lavoro più proficuo e più umano.

Con la mia citazione non ho voluto rappresentare una nota folcloristica, ma un quadro reale al quale il Governo è tempo che rivolga la sua attenzione.

Ed un ultimo accenno desidero fare in merito al piano regolatore della città di Messina.

Con legge del 1953 è stato prorogato sino al 15 aprile 1961 il termine per il completamento del piano regolatore del comune di Messina, già scaduto il 15 aprile 1951. Però con la legge suddetta non veniva previsto lo stanziamento dei fondi occorrenti per tale esecuzione che si aggira su tre miliardi e mezzo; anzi il fondo stanziato per il corrente esercizio finanziario per la esecuzione dei piani regolatori di tutta Italia, ivi compresi gli edifici pubblici, è di sole lire 200 milioni; somma che sarebbe del tutto insufficiente anche se destinata per il corrente esercizio al solo piano regolatore del comune di Messina.

Necessita adunque che siano stanziate congrue somme, non inferiori al miliardo, per far sì che la citata disposizione legislativa non rimanga inoperante, ed allo scopo di provvedere sollecitamente alle opere di somma urgenza per il comune di Messina, ove si è verificato che gruppi di nuove costruzioni eseguite, sono privi di quelle strade e di quelle opere annesse, previste dal piano regolatore.

E chiudo il mio intervento col ricordare che quanti siamo nati sul suolo d'Italia, siamo tutti figli di una madre e Messina per la fede e per l'amore che anima i suoi figli non vuole avere una matrigna.

Sia dunque il Governo sollecito ad accogliere quanto, con modesta parola, è stato da me ricordato. Operi con saggezza e con criteri di giusta valutazione, in rapporto ai bisogni che ogni città presenta.

Dimostri il Ministro dei lavori pubblici, da socialista democratico quale egli è, che il socialismo opera veramente in favore del popolo, specie per quello meno abbiente e Messina è una città poverissima ove la disoccupazione e la miseria segnano indici molto elevati.

La gente della provincia di Messina, dura e tenace nel lavoro e nella fede, giudica dai fatti e non dalle promesse o dalle parole. (*Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Montagnani, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerati i rilevantissimi danni da allagamenti che periodicamente vengono causati agli abitati, alle colture, ferrovie, strade, canali e ponti in vastissime superfici della campagna milanese e pavese, danni che furono particolarmente gravi nel 1947 e nel 1951; ritenuto che è necessaria la organica sistemazione dei corsi d'acqua della Pianura Lombarda fra il Ticino e l'Adda, e ritenuto altresì che detta sistemazione è subordinata a quella del Lambro meridionale e dell'Olona; invita il Governo a dare corso con la massima urgenza alle opere atte: 1) a sistemare il Lambro meridionale con contemporanea costruzione dello scaricatore in Ticino del Naviglio Grande, opportunamente dimensionato anche per ricevere in un secondo tempo lo scolmatore di piena dell'Olona; 2) a sistemare nel suo alveo l'Olona da Castellanza a San Siro ».

« Il Senato, considerati i gravi danni provocati dalle piene del fiume Adda, nel tratto fra il ponte di Cassano e quello di Pizzighettone; ritenuto che questi danni sono dovuti in gran parte agli ingenti spostamenti dell'alveo del fiume nel suo continuo serpeggiamento; invita il Governo a dare corso ai lavori necessari, secondo il progetto già allestito, in modo da limitare gli effetti dannosi delle grandi piene, difendere le opere pubbliche e proteggere le rive dalle corrosioni ».

PRESIDENTE. Il senatore Montagnani ha facoltà di parlare.

MONTAGNANI. Illustre signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il mio intervento sarà conciso in quanto mi riprometto di illustrare i due ordini del giorno che ho avuto l'onore di sottoporre alla benevola attenzione del Governo e dei colleghi.

Oggetto del primo di questi ordini del giorno è la sistemazione del corso d'acqua nel territorio fra il fiume Adda e Ticino; il secondo ordine del giorno concerne la sistemazione del corso del fiume Adda nel tratto tra il ponte di Cassano e quello di Pizzighettone.

Il primo problema che è oggetto dell'ordine del giorno è anche inserito nella pubblicazione che testè abbiamo ricevuta e che porta il titolo: « Piano orientativo ai fini di una sistematica regolamentazione dei corsi di acqua ». La prefazione a questa pubblicazione porta la firma dell'onorevole Merlin Umberto allora Ministro dei lavori pubblici ed è stata compilata in ottemperanza alle legge 19 maggio 1952, n. 184. Questa pubblicazione fa cenno alla pagina 19 all'argomento che è contenuto nel mio ordine del giorno: è un accenno breve ma importante in quanto significa che l'allora Ministro dei lavori pubblici collocava questo problema tra quelli interessanti la vita nazionale. Spero che anche l'attuale ministro Romita dia all'argomento la stessa importanza che sembrò dargli il suo predecessore onorevole Merlin.

Io ora brevemente spiegherò ai colleghi i motivi ispiratori di questo mio primo ordine del giorno. Purtroppo la ispirazione deriva da avvenimenti non direi tragici, ma certo estremamente dolorosi, avvenuti in quelle plaghe nel settembre del 1947 e susseguentemente nel novembre del 1947, allorchè piogge eccezionali, ma non estremamente eccezionali, provocarono nel territorio dell'agro milanese e pavese tra i fiumi Ticino ed Adda impressionanti allagamenti che hanno interessato la città di Milano e che hanno causato rilevantissimi danni alle strade, ferrovie, abitati, ma-

nufatti, ai canali di scolo e di irrigazione e anche alle colture su vastissima area del territorio, che è un territorio intensamente coltivato.

Tali rovinose alluvioni, soprattutto quella del 1947 che fu la più grave, riportavano in discussione l'annoso problema della sistemazione di quei corsi d'acqua e soprattutto la sistemazione idraulica di tutta la regione.

Le esondazioni si ripetono periodicamente. È stato calcolato che nei soli anni 1927-1935 le inondazioni si sono verificate per ben 175 volte, con una media cioè di 13 inondazioni annuali ed hanno interessato 92 Comuni della provincia di Milano e Pavia. I danni provocati dalle piene del 1947 e quelli provocati dall'8 al 12 novembre del 1952, sono riportati in una tabella a cura del Consorzio provinciale delle acque della provincia di Milano. Mi permetto di leggere almeno i dati fondamentali di questa tabella perchè sono interessanti e significativi. Nel 1947 i Comuni danneggiati furono 91; nel 1951, 155. Terreni allagati nel 1947, 32 mila ettari, nel 1951, 30 mila ettari. Naturalmente io arrotondo le cifre.

I fabbricati pubblici allagati: 52 nel 1947, 54 nel 1951. I fabbricati privati allagati 5.300 nel 1947, 3.069 nel 1951. Stabilimenti industriali allagati 129 nel 1947, 74 nel 1951. Linee ferroviarie allagate, Km. 8, strade statali allagate Km. 5, strade comunali, provinciali, ponti crollati 12 nel 1947, 14 nel 1951. Ponti danneggiati 25 nel 1947 e 65 nel 1951.

A questi dati così sinteticamente esposti, senza che vi sia l'elenco dei valori che sono andati perduti, si debbono aggiungere le asportazioni di terreno per l'erosione di sponde lungo i corsi d'acqua che interessano queste zone per una notevole lunghezza. Sono erosioni che talvolta hanno danneggiato e messo in pericolo una quantità notevole di opere e di fabbricati.

Credo che i colleghi nell'ascoltare le cifre che ho dianzi esposte, abbiano notato una contraddizione nell'esposizione delle cifre stesse: cioè abbiano notato come nel 1951 i Comuni danneggiati siano stati di numero quasi doppio del 1947; ma che tuttavia i danni complessivi nel 1951 furono inferiori a quelli provocati dalle inondazioni del 1947. I motivi di questa contraddizione sono di duplice ordine. Nel 1951 i danni si estesero alla Bassa Lodigiana a sud della città di Milano, ma nello stesso anno 1952, il Genio civile di Milano ebbe l'accortezza di intervenire prontamente a togliere l'acqua dal Naviglio Grande evitando così l'allagamento di vaste zone della superficie che interessa il Canale.

Questo provvedimento così tempestivo e così salutare ha confermato, indirettamente, la necessità del canale scolmatore delle piene a nord-ovest di Milano.

Il tristo elenco delle rovine, che ho esposto, fu causato da un periodo piovoso di pochissimi giorni: quattro giorni nel 1951, tre giorni nel 1947; di qui l'urgente necessità di provvedere alla sistemazione dei corsi d'acqua fra il Ticino e l'Adda. Tale necessità e urgenza è testimoniata *ad abundantiam* direi, delle ulteriori esondazioni dell'ottobre tragico del 1953, allorchè analoghe, anzi molto più gravi, addirittura immani catastrofi colpirono la regione della Calabria riempiendo di angoscia e dolore l'intera Nazione. In quell'epoca anche i torrenti milanesi entrarono in furore provocando danni per molti miliardi nella città, ma soprattutto nelle campagne, con ingenti devastazioni delle superfici coltivate a grano ed a riso. Molteplici sono le cause che hanno determinato l'attuale disordine idraulico nella zona di cui parlo, molteplici e complesse. Attraverso secoli si sono venute formando gravi e profonde alterazioni nella vasta rete idrografica della zona dell'agro milanese e pavese. Si sono modificati i corsi di acqua naturali nelle deviazioni di andamento e di sfocio; vi è stata l'immissione dell'acqua dell'Olona nella darsena di Porto Ticinese e la costruzione del Redefossi che è un cavo collettore di cui si sta aumentando la portata; vi è stata la costruzione di numerosi canali artificiali, per la navigazione e per l'irrigazione. Famosi tra questi il Naviglio Grande e la Martesana cui è legato il nome del grande Leonardo da Vinci. Inoltre i canali di Bereguardo, Villoresi e Muzza espressamente dedicati all'irrigazione. Con la costruzione di quei canali vennero introdotte nel territorio milanese e pavese ingenti masse d'acqua, circa 300 metri cubi al secondo, in modo che questa nuova acqua non ha trovato una rete scolante adeguata e quindi si manifestano allagamenti anche quando sia

caduta pioggia di breve momento, come abbiamo visto nelle circostanze di cui ho elencato gli effetti disastrosi. D'altra parte vi è stato nella zona un impetuoso sviluppo industriale, e con lo sviluppo delle utilizzazioni industriali e irrigue si è avuta la costruzione conseguente di numerose traverse e sostegni che ingombrano gli alvei, cosicchè è ridotto il deflusso di piena. Nel territorio che ci interessa, d'altra parte, sono stati accertati finora, dico finora perchè l'inventario dei corsi d'acqua della zona non è ancora compiuto, in aggiunta ai corsi d'acqua di cui ho già parlato e di cui dirò l'importanza e la portata, 990 fontanili con portata variabile da 75 a 77 metri cubi al secondo. Questa rilevante massa d'acqua che sgorga nella zona in aggiunta a quella introdottavi artificialmente con i canali ha fatto innalzare la falda freatica diminuendo il potere assorbente dei terreni. Si è venuta così creando una ingente massa di acqua che bisogna convogliare rapidamente allo scarico in tempo di piena. Inoltre vi è stato, negli ultimi decenni soprattutto, un notevole sviluppo della grande città di Milano e delle zone industriali vicine, quindi un aumento dei sistemi di fognatura e della portata delle fognature che vanno poi ad impinguare i canali. Infine il disordinato disboscamento delle zone limitrofe e lontane ha indubbiamente influito ad aggravare i danni delle inondazioni. Non sono un tecnico, ma con sorpresa ho letto sulla pubblicazione del Ministero dei lavori pubblici già citata « Piani orientativi », che il disboscamento non sarebbe responsabile dei disastri provocati dalle inondazioni. A me pare che, se anche non vi puo essere una imputazione primaria da farsi al disboscamento, è indubbio che esso facilita l'erosione del terreno e quindi la massa delle acque cariche di detriti di cui viene aumentata la capacità di distruzione. Quindi il disboscamento o direttamente, come normalmente si crede, o indirettamente, è una delle cause concomitanti per cui le inondazioni sono più numerose e disastrose.

Queste, sommariamente e sinteticamente, sono le cause che hanno influito ad alterare in modo pericoloso, il regime dei corsi d'acqua nella zona tra il Ticino e l'Adda.

Ora mi pare indispensabile, per una almeno approssimativa comprensione dell'entità del problema, dare un'idea della configurazione idrografica della zona e delle circostanze che determinano gli allagamenti così numerosi, e così gravidi di conseguenze funeste e dannose.

Il primo di questi fiumi è l'Olona, che ha origine dalle colline presso Varese e termina a Milano nella darsena di Porta Ticinese. Il suo bacino imbrifero è di circa 227 chilometri quadrati. Questo fiume nella sua sinistra riceve numerosi torrenti, il Bozzente, il Lura, il Merlata e il Pudiga, che hanno rispettivamente la portata di metri cubi 36, 28, 20 e 12. Questo fiume ha una caratteristica particolare: che la portata controllata a Castellanza e poi ricontrollata a Cascina Torrazza, cioè nell'àmbito della città di Milano, risulta superiore a monte che non a valle, il che indica che le acque dilagano nelle campagne non appena c'è un aumento anche modesto del livello del fiume, e solo una parte dell'acqua convogliata si scarica nella darsena di Porta Ticinese.

Per quanto riguarda l'Olona, l'Amministrazione comunale di Milano da tempo ha compiuto lavori di canalizzazione dall'ippodromo di San Siro fino ad una località chiamata San Cristoforo ed ha fatto anche costruire la botte a sifone che sottopassa il Naviglio Grande per dare in questo appunto lo scarico delle acque. Però questa « botte » non è ancora entrata in funzione perchè mancano determinate sistemazioni, una parte di quelle che sto proprio invocando con l'illustrazione di questo ordine del giorno. Le acque dell'Olona sono utilizzate in parte per l'irrigazione e in parte anche per produrre forza motrice; attraverso 97 salti si producono 1.700 cavalli vapore di energia.

Il secondo fiume è il Lambro meridionale, il cui bacino imbrifero è di circa 110 chilometri quadrati. Inizia a Milano, a destra del Naviglio e sbocca nel Lambro settentrionale, a Sant'Angelo Lodigiano. Raccoglie le acque a sinistra del fiume Ticino e la sua portata varia dagli 80 ai 100 metri-cubi-secondo. Buona parte delle piene dei corsi di acqua superiori che dovrebbero essere raccolti nel Lambro meridionale, dilaga nelle campagne. Ho già citato i nomi di alcuni di questi torrenti. Il Carbogera, per esempio, ha un bacino imbrifero di 19 chilometri quadrati, una portata di dieci metri cubi ed ha origine nelle colline di Cesano Moderno e scarica nel Lambro set-

tentrionale. Le sue piene, pur avendo una portata così modesta, sono frequentissime, e provocano allagamenti pericolosi, talvolta paurosi. Ho assistito personalmente ad una piena di questo misero torrente che è ignorato dai testi di geografia, e posso dire che fu una cosa veramente impressionante.

Un altro fiume della serie, se così si puo chiamare — c'è chi lo chiama ancora torrente con un certo dispetto dei milanesi — è il fiume Seveso che nasce a nord di Como, scende con un alveo incassato fino a Milano ed immette prima nel Naviglio Martesana e poi nel Cavo Redefossi, che ho già citato, per finire finalmente nel Lambro settentrionale a Malegnano, con una portata di 50 metri cubi che va aumentando. Anche qui, però, siamo di fronte ad un fiume o ad un torrente, che dir si voglia, che spesso provoca allagamenti ingenti a nord-est di Milano.

C'è poi il fiume Lambro settentrionale che nasce tra i due rami del Lago di Como, quello di Como propriamente detto e quello di Lecco, e sbocca in Po presso Sant'Andrea. A monte ha una portata di 90 metri cubi; a valle, a San Colombano, ha già una portata di 500 metri cubi. Anche esso provoca spesso allagamenti a valle di Monza, che sono notevoli sulla destra del fiume.

Poi vi sono i torrenti Malgora e Trobbia che interessano una parte più orientale del territorio e sfociano nel canale Muzza. Le loro piene hanno una modesta importanza, piuttosto limitata. Tutti questi corsi d'acqua convergono su Milano all'infuori degli ultimi due, e passano per la periferia di Milano o talvolta attraversano tutto il sistema di fognatura però senza mescolarsi con la fognatura stessa. Per completare la rapida descrizione che vengo facendo del sistema idrografico milanese, credo sia necessario anche dire alcune cose sui canali artificiali che sono il Naviglio Grande, il Villoresi, il Naviglio Martesana e la Muzza. Il primo è navigabile, gli altri sono utilizzati per la irrigazione. Il Naviglio Grande a Tornavento, in destra del Ticino deriva 65 metri cubi d'acqua al secondo e ad Abbiategrasso si divide in due rami di cui il principale corre verso Pavia e da questa prende il nome, mentre l'altro si chiama canale di Bereguardo. Il canale è regolato da alcuni scaricatori che sono ormai insufficienti e da uno scaricatore che è presso la città di Milano e che immette le acque nel Lambro. Poichè le piene del Naviglio Grande sono concomitanti con quelle dei fiumi, accade che vi è anche concomitanza nella rabbia con cui il Naviglio stesso scarica le acque nelle terre coltivate provocando gravissimi danni. Il canale Villoresi deriva 90 metri cubi al secondo, domina tutto il territorio a nord di Milano, passa per Monza e raggiunge l'Adda. Il Naviglio Martesana deriva 35 metri cubi di acqua al secondo e termina a Milano; il quarto, il canale irriguo Muzza, deriva 105 metri cubi d'acqua al secondo e delimita la parte sud-orientale del territorio danneggiato dalle piene e scarica in Adda.

In sintesi si deve dire che i corsi d'acqua naturali, sommariamente descritti nella prima parte della mia esposizione e che scorrono a nord del parallelo di Milano, hanno degli alvei insufficienti a contenere la portata di piena. Inoltre, col tempo, attraverso la creazione artificiale dei vari canali, l'ostacolo al libero flusso delle acque è venuto aumentando in modo che anche precipitazioni non eccessivamente forti sono causa di allagamenti e danni in tutta la vasta zona, zona a coltura agricola assai estensiva, ed anche zona fortemente industrializzata.

Il problema del riordino idraulico del territorio di Milano si impone all'attenzione della opinione pubblica milanese ormai da decenni e questa necessità ha sollecitato una quantità notevole di progetti, di studi e di memorie da parte delle amministrazioni locali, come l'amministrazione provinciale di Milano, l'amministrazione comunale di Milano, consorzi di Comuni, Comitato coordinatore delle acque della provincia di Milano, Genio civile, Provveditorato alle opere pubbliche di Lombardia e infine anche da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici che si è occupato specificamente della cosa nella seduta del 14 dicembre 1950. Non voglio qui rifare la storia di questi molteplici progetti perchè sarebbe troppo lunga anche se estremamente interessante. Mi limiterò ad accennare alle conclusioni cui arrivò il Consiglio superiore dei lavori pubblici in quella seduta del 14 dicembre 1950. Questo importante e competente organo, dopo

aver premessa come necessaria la disciplina dell'esercizio dei canali di irrigazione e navigabili Villoresi, Muzza, Martesana, Naviglio Grande, Naviglio di Pavia, ecc., dopo aver considerato necessaria la messa in funzione del deviatore cittadino che è già costruito tra San Siro e la Conca Fallata ritiene che le opere necessarie alla sistemazione idraulica della zona nell'ordine di urgenza siano le seguenti: prima di tutto, la sistemazione del Lambro meridionale per la portata massima calcolata, e la contemporanea costruzione dello scaricatore in Ticino del Naviglio Grande, opportunamente dimensionato anche per ricevere, in un secondo tempo, lo scolmatore di piena dell'Olona; secondo, con carattere anche di estrema urgenza: sistemazione dell'alveo dell'Olona da Castellanza a San Siro; terzo, costruzione del diversivo dell'Olona fra San Siro e il Lambro meridionale, con la portata di 70 metri cubi al secondo; quarto, costruzione del deviatore delle piene dei torrenti ivi esistenti; quinto, scolmatore delle piene eccezionali dell'Olona allo scaricatore del Naviglio Grande; sesto, sistemazione dell'alveo del Lambro settentrionale fino all'inizio delle opere idrauliche di seconda categoria calcolate per ricevere anche il costruendo collettore di fognatura cittadina; settimo, deviazione delle acque di piena del torrente Seveso nel costruendo collettore di fognatura per il quartiere nord-est di Milano; ottavo ed ultimo, sistemazione dell'Olona inferiore da Vialone a San Zenone al Po.

La spesa prevista per queste opere che sistemerebbero definitivamente tutta la importantissima e popolosissima zona agricola e industriale assomma, secondo la testimonianza del volume che ho dianzi citato, pubblicato a cura del Ministero dei lavori pubblici, a 10 miliardi che dovrebbero essere spesi in una serie di anni e non tutti immediatamente. Aggiunge il Consiglio superiore dei lavori pubblici che i provvedimenti fino al secondo incluso, e cioè sistemazione del Lambro meridionale e costruzione dello scaricatore in Ticino del Naviglio Grande, oltre alla sistemazione nel suo alveo dell'Olona tra Castellanza e San Siro, hanno corattere di estrema urgenza. Queste sono le testuali parole espresse nel voto e nelle deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Dopo questa decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con decreto del Presidente della Repubblica, in data 11 aprile 1951, n. 762, registrato alla Corte dei conti il 30 maggio 1951, sono state classificate nella terza categoria delle opere idrauliche quelle occorrenti per la sistemazione dei corsi d'acqua che sono appunto nella zona da me indicata e sono quelli che sono venuto elencando, proprio nell'ordine che io stesso ho seguìto. Dopo questi provvedimenti, dopo che il relativo decreto fu pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, il comune di Milano e il Consiglio provinciale di Milano sono stati diligenti, perchè sentono l'urgenza e la necessità di queste opere, nel perfezionare i relativi progetti, ed hanno stanziato nei loro bilanci le somme di loro competenza, in quanto una parte delle spese spetta allo Stato ed una parte alle Amministrazioni locali. Le popolazioni locali interessate, attraverso la stampa e le discussioni svoltesi nelle Amministrazioni comunali e provinciali, sono state informate del corso di questa vicenda, ed oggi i numerosi disoccupati della zona, come tutta la popolazione, del resto, attendono impazientemente che si dia corso ai lavori.

Purtroppo però ancora a tutt'oggi i lavori non hanno avuto inizio. Credo, onorevole Ministro, che ella comprenda ormai la necessità di rimuovere qualsiasi altro ostacolo e di non indugiare ulteriormente.

Il progetto di sistemazione del Lambro meridionale elaborato dagli uffici tecnici di Milano è stato sottoposto, come la legge indica, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale lo ha esaminato attentamente e, in data 8 maggio 1953, lo ha approvato senza apportarvi correzioni. Ha soltanto leggermente mutato la somma preventivata, aggiornandola e assicurando che con 1 miliardo e 800 milioni il lavoro deve essere portato a compimento. Vi è stata susseguentemente l'opposizione di due Comuni: di Sant'Angelo Lodigiano e di Borghetto Lodigiano, che sono, credo a giusta ragione, legittimamente preoccupati di possibili allagamenti nella loro zona conseguenti al maggiore volume di acqua convogliato dal fiume quando sarà sistemato.

Ma questa legittima preoccupazione può essere rapidamente eliminata allorchè si provveda a taluni modesti lavori. Non si tratta di

lavori di arginatura ma solo di approfondire in alcuni punti l'alveo del fiume. Non mi pare che ci siano ostacoli se non di un modesto ordine finanziario. Perciò credo che la questione sia così matura per cui ella, signor Ministro, può facilmente dichiarare di pubblica utilità quest'opera e dare al Comune la concessione di eseguire l'appalto per l'esecuzione del lavoro; e analogamente per quanto riguarda la Provincia. In questo modo si incomincerebbe a risolvere un grosso problema che interessa questa vasta zona e che provoca danni ingenti più volte all'anno. Nello stesso tempo si potrebbe trovare la soluzione di un altro problema meno appariscente ma che ha conseguenze assai gravi in questa zona, specialmente in quella a nord di Milano, nell'alto Milanese e nella Brianza che sono molto dense di industrie. Si tratta del problema dei deflussi che ha ripercussioni notevoli di carattere igienico. Questa questione si pone specialmente per la zona a nord di Milano dove l'acqua disponibile è scarsa e nella quale i deflussi sono notevolissimi e durante l'estate sono causa di odori intollerabili e preoccupanti dal punto di vista igienico. Un inventario preciso della quantità di scarichi che vanno a finire nei modesti torrenti non è stato ancora fatto, però uno studio approssimativo indica cifre impressionanti. Mi permetterò di leggere alcune di queste cifre: nel torrente Seveso per una lunghezza di 24.000 metri scaricano 27 scarichi industriali, 72 comunali e 91 privati per un totale di 174 scarichi tra pubblici e privati; nel torrente Certesa in 5 chilometri vi è un totale di 47 scarichi. Mi basta citare il totale generale: in una lunghezza dei vari fiumi e torrenti della provincia di Milano di 126 chilometri affluiscono 720 scarichi tra pubblici e privati. La sistemazione dell'alveo meridionale e delle altre opere considerate urgenti per parere espresso dallo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici influirebbe positivamente anche per la soluzione di questo problema, importante soprattutto dal punto di vista igienico.

Il secondo mio ordine del giorno attiene alla sistemazione parziale di una zona del fiume Adda. Questo fiume nel novembre del 1951 straripò in vari punti con la conseguente interruzione del ponte ferroviario a Pizzighettone, che è l'unico ponte che collega le provincie di Milano e di Cremona; a questo si aggiunsero altri danni causati dallo straripamento del Po e di altri fiumi. I danni, solo per la provincia di Milano, furono 82.000 pertiche milanesi allagate e 682 famiglie sloggiate dalla loro abitazione. I danni di allora furono calcolati in 2 miliardi. Nel 1953 i danni furono anche superiori in quanto si ebbe l'inondazione di 13.000 ettari di terreno coltivato.

I motivi tecnici della necessità della sistemazione del fiume tra i ponti di Cassano e di Pizzighettone, a dire dei tecnici, sono quelli di impedire gli inconvenienti che si sono rilevati nel passato per gli ingenti spostamenti dell'alveo nel suo continuo serpeggiamento. Con la regolamentazione dell'alveo del fiume si prevede di migliorare il deflusso delle acque in modo di proteggere le rive da erosioni e in modo che, nel caso che vi sia esondazione, l'acqua non trasporti ghiaia cosicchè le colture non abbiano a subire gravi danni, in quanto si tratterebbe di acqua decantata che presto può essere assorbita dal terreno, o defluire senza lasciare sedimenti di sabbia e ghiaia.

Non tutte le opere eseguite in questo tratto del fiume sono considerate dai tecnici estremamente urgenti; sono dichiarate urgenti quelle che si propongono di impedire un disalveo del corso delle acque, quelle che sono inerenti alle opere pubbliche minacciate, quelle che debbono interrompere una corrosione della sponda.

Come sia necessario provvedere a questi lavori si deriva, oltre che dalla descrizione tecnica dei progetti ideati per eliminare gli inconvenienti, anche dalle parole con i quali i tecnici descrivono la situazione: « La situazione di estremo abbandono e di disordine in cui si trova il fiume ... ».

L'importo complessivo del progetto assomma a 3 miliardi e 321 milioni, che non sarebbero però da impegnare tutti subito, ma da spaziarsi in un certo numero di anni. Debbo dire che le opere relative a questa sistemazione parziale dell'Adda furono classificate nella terza categoria ai sensi del testo unico del 25 luglio 1904 con decreto del Capo provvisorio dello Stato n. 261 fin dal 21 aprile 1947. Da quel momento non si è fatto altro che promettere, ma non si è mosso un sasso, non si

è piantato un palo, non si è speso un centesimo per dar corso all'inizio dei lavori necessari, e purtroppo tre grosse inondazioni hanno provocato danni per una somma che si aggira tra i 7 e gli 8 miliardi.

Onorevole Ministro, quando la furia delle acque di questi fiumi che non sono stati tempestivamente imbrigliati come era necessario, come era possibile e doveroso, quando questa furia delle acque scatenate investe le case, quando demolisce le strade, i ponti e provoca disagi e disastri, allora si distribuisce qualche minestra calda o appena, appena tiepida, qualche coperta, si fanno molte promesse, accorrono Ministri e Sottosegretari e cercano di placare non le acque, ma gli animi e spesso si rivolgono molte ingiurie contro noi comunistri e la vostra stampa, i vostri oratori, i vostri galoppini vengono in quelle occasioni a dire che noi comunisti saremmo degli speculatori, degli sciacalli perchè profitteremmo sulle disgrazie altrui, disgrazie naturali, catastrofi naturali, imprevidibili ed inevitabili, oppure piombate sulla povera gente per la collera di Dio che la vuole castigare per i suoi peccati.

E noi comunisti ne profitteremmo per infierire sugli innocenti ed ignari Governi che volta a volta sono monocolori, bipartiti, tripartiti, quadripartiti, ma che in sostanza sono sempre maneggiati dai clericali e sono sempre assenti quando si dovrebbe intervenire tempestivamente.

Credo, onorevole Ministro, che sia ora di finire questa solfa, che del resto non piace più alla popolazione italiana e alla popolazione lombarda in modo particolare; è una solfa che ha fatto il suo tempo ed ora bisogna far fronte ai doverosi impegni assunti più volte in moltissime circostanze da tutti i Ministri che si sono susseguiti al posto che lei occupa.

Nè, onorevole Ministro, si può invocare la mancanza di fondi, come mi pare si accenni nella prefazione a questo volume da parte dell'onorevole Merlin, il quale fa un preventivo rimprovero, una critica *ante litteram* al suo collega del Tesoro, quasi a scusarsi che questa parte di lavoro che egli elenca non potrà esesre portata a soluzione per l'avarizia del Ministro del tesoro stesso. Debbo dire che il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro del tesoro sono corresponsabili come il Governo tutto è corresponsabile per ciò che non è fatto tempestivamente. D'altra parte vorrei dare un suggerimento che lei può trasferire all'onorevole Tremelloni: a Milano e dintorni vi è un ben folto stuolo di miliardari e vi è una pleiade di multimilionari che sistematicamente evadono il fisco; parzialmente pagano qualche cosa, ma pagano un millesimo di quello che dovrebbero. Molti di questi milionari sperperano immense ricchezze oltraggiando la miseria dei lavoratori e dei disoccupati e nello stesso tempo anche la decenza ed il buon gusto.

Molti di questi grandi ricchi esportano ed hanno esportato parecchi miliardi all'estero. Fateli pagare, questi signori milionari, obbligateli a fare il loro dovere e voi avrete modo così, facendo il vostro dovere, di proteggere la vita e gli averi della gente che opera nelle mie contrade, che è stanca di subire l'assalto pluriennale delle acque infuriate dei propri torrenti ed avrete anche il modo di portare quel doveroso sollievo che attendono altre popolazioni come quelle travagliate della Calabria e del Polesine, le quali trepidano, hanno sofferto e rischiano di soffrire ancora a causa delle inondazioni e della colpevole incuria gogernativa. (*Applausi dalla sinistra*).

Presidenza del Vice Presidente BO

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Dopo l'interessante ma lunga discussione che si è svolta finora in quest'Aula, non mi lascerò tentare dal desiderio di effettuare, come feci 6 mesi fa, in occasione della discussione dello stesso bilancio, un ampio giro di orizzonte su quella che è l'attività del Ministero dei lavori pubblici nei principali settori di sua competenza, perchè a così breve distanza la situazione non risulta modificata, nè mi lascerò tentare dal desiderio di illustrare gli stanziamenti dello stato di previsione per metterne in evidenza le deficienze e le scarse disponibilità.

Sostanzialmente il bilancio che è sottoposto oggi alla nostra approvazione ricalca quello

che abbiamo approvato nell'ottobre scorso, con tutti gli inconvenienti allora rilevati e che ci auguravamo, almeno in parte, di vedere eliminati o attenuati per il nuovo esercizio. Gli stanziamenti, infatti, si riferiscono prevalentemente alle incidenze degli impegni assunti nei precedenti esercizi o a quelli derivanti da leggi speciali, oltre alle esigenze del Ministero per fronteggiare le sue spese generali, per pagare il personale e per provvedere alle manutenzioni, i cui fondi risultano tuttora inadeguati, più di quanto non lo siano nell'esercizio in corso.

Purtroppo il bilancio manca di qualsiasi elasticità, e riscontriamo in esso la stessa pesantezza rilevata lo scorso anno per quanto riguarda i residui passivi, che sono accresciuti, e la forte mole di annualità che, come è noto, costituiscono pagamenti che lo Stato scagliona nel tempo. Si rileva anche che i Provveditori alle opere pubbliche hanno meno fondi dell'esercizio scorso.

Risulta, dunque, evidente quella che è ormai la caratteristica di questo bilancio da qualche anno a questa parte: la mancanza assoluta di fondi a disposizione del Ministro perchè egli possa provvedere all'esecuzione di un nuovo programma di opere a carattere straordinario. Trattasi, perciò, in gran parte del bilancio di un debitore che deve fare onore ai suoi impegni.

Non è esatto quello che è stato rilevato dal collega Busoni, che ci sarebbero, sia pure insufficienti, 48 miliardi a disposizione per la esecuzione di nuove opere, perchè in pratica i miliardi sono molto pochi, e sono quelli che il Ministro ha per corrispondere contributi e sussidi, in base alla legge 3 agosto 1949, a favore degli Enti locali, per sovvenzioni dipendenti dal Testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici, sui danni di guerra e sull'edilizia economica e popolare.

Dirò anche, e ciò è confermato anche dalla diligente e veramente pregevole relazione del collega Toselli, che i problemi di fondo del Ministero dei lavori pubblici, quelli che costituiscono la premessa perchè esso possa svolgere, con maggiore adeguatezza e più largo respiro, la sua normale attività, cioè i problemi del personale, sono ancora in uno stato di drammaticità, perchè agli organici del Ministero mancano centinaia di tecnici, di ingegneri del Genio civile e degli uffici nelle nuove costruzioni ferroviarie. È forse questa la causa principale della lentezza e del non perfetto funzionamento che si lamenta in alcuni organi burocratici del Ministero e della improvvisazione e frammentarietà che ha caratterizzato, in varie circostanze, in questi ultimi anni, la sua attività, impedendogli spesso di svolgere con organicità una politica di vaste vedute, di ampio respiro, una politica insomma atta a prevenire ogni evenienza e ad essere pronta ad eseguire, in ogni circostanza, i programmi che le contingenze possono imporgli.

Dopo tali premesse schematizzerò il mio intervento, limitandolo ad esaminare alcuni particolari settori dell'attività del Ministero. Praticamente mi intratterrò sulla necessità di completare le opere in corso; di eseguire piani organici poliennali per ogni settore di attività; di adottare più adeguati provvedimenti nel campo delle sistemazioni idrauliche e montane; sulla necessità, inoltre, di aggiornare, se esiste, un piano regolatore delle nuove costruzioni ferroviarie, guardandomi bene però di chiedere in questo momento la costruzione di nuove ferrovie; infine sulla necessità di revisionare il piano regolatore dell'A.N.A.S., che ha preso il nome del ministro Aldisio, e che riguarda lo sviluppo della rete autostradale e la sistemazione e l'ammodernamento della rete viabile nazionale.

Non mi intratterrò che brevemente sul problema dell'edilizia economica e popolare perchè già altri colleghi hanno espresso, con ampiezza di dati, considerazioni degne di rilievo e perchè è notorio che il Ministro Romita si dedica con particolare cura e, direi, con particolare tenacia, alla sua soluzione, nonostante le difficoltà e le resistenze che si profilano da parte del Tesoro.

Voglio solo raccomandare all'onorevole Ministro che, quando potrà varare questo programma, se avrà i fondi sufficienti perchè esso risulti effettivamente sostanzioso e tale da fronteggiare in modo notevole le esigenze del Paese, tenga presente in modo particolare la situazione di quelle zone del Mezzogiorno dove più vivo ed assillante è il problema, perchè più misere sono le condizioni di vita di quelle popolazioni e perchè meno si è potuto realizzare

fino ad oggi in loro favore per elevarne il tenore di vita.

Non certo per spirito campanilistico, bensì per dare dei punti di riferimento al Ministro, vorrei ricordargli anche la situazione veramente grave, preoccupante e angosciosa, degli alloggi di Bari vecchia, e l'assillante bisogno che ha la città di nuove costruzioni popolari, sia per fronteggiare lo sbaraccamento o lo sfratto dai tuguri delle migliaia di famiglie che vi abitano, sia per fronteggiare la sua crescenza vertiginosa dovuta all'aumento demografico della popolazione ed al fenomeno di immigrazione, essendo Bari un centro operoso, pieno di attività, che attira necessariamente dalle regioni vicine molte persone in affannosa ricerca di lavoro.

Il Comune con le sue scarse disponibilità finanziarie fa quello che può, ma non riesce certo a risolvere adeguatamente il problema.

Citerò a questo proposito alcune cifre perchè l'onorevole Ministro fermi su di esse la sua attenzione. Da una recente statistica risulta che a Bari il 21 per cento della popolazione vive in abitazioni di un solo vano e che purtroppo in questo solo vano si addensano alle volte, in condizioni di immorale promiscuità, famiglie di 10-15 persone. Lei non sembra molto convinto delle mie asserzioni!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Conosco bene Bari.

CROLLALANZA. Mi spiace che nella sua recente visita non abbia avuto la possibilità di fare un giro ...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ho fatto.

CROLLALANZA. Evidentemente non è stato accompagnato nei posti che meritavano maggiormente la sua attenzione.

Il 36 per cento della popolazione vive in abitazioni di 2 vani; il 20 per cento in quelle di 3 vani; il 14 per cento di 4 vani, e solo il 9 per cento in alloggi di oltre 5 vani. Calcolando in 4 o 5 i componenti di ogni famiglia barese — ed è una media molto bassa e al disotto della realtà — si deduce che oltre 12 mila di esse vivono in abitazioni di un solo vano ed altre 21 mila in quelle di 2 vani.

Il Ministro ha forse messo in dubbio le esigenze da me prospettate perchè, visitando di recente Bari, ha constatato con piacere che la città è tutto un fervore di attività costruttiva. Ciò è esatto: si costruisce e in modo notevole, ma chi costruisce? Costruiscono gli imprenditori i quali hanno trovato un ottimo mercato per il collocamento delle loro abitazioni. Vi sono cantieri un po' dovunque, ma le costruzioni che interessano le categorie più modeste, quelle impiegatizie ed operaie, non riescono a dare alloggi sufficienti e comunque a condizioni possibili e alla portata dei modesti portafogli.

Ed una situazione non meno grave, onorevole Ministro, si riscontra a Taranto, soprattutto nella città vecchia. Non so se ella abbia mai visitato quel centro. (*Cenno d'assenso del Ministro dei lavori pubblici Romita*). A Taranto vi sono alcuni vicoletti della città vecchia nei quali in due non si passa, bisogna procedere in fila indiana. Ella, se ha visitato quell'agglomerato di case fatiscenti, saprà che dalle opposte finestre si può scambiare una stretta di mano.

VOCCOLI. È perfettamente vero.

CROLLALANZA. In quel vecchio quartiere prima della guerra (e fu purtroppo la guerra a fermarne ogni attività) fu iniziato lo sventramento, in base ad una legge speciale, la quale è rimasta inoperante per successiva mancanza di finanziamenti. È evidente che questa è una di quelle situazioni che meritano particolare attenzione da parte del Ministro perchè, nel caso specifico, non si tratta nemmeno di baracche, ma di una sequenza di tuguri, di tutta una città di tuguri. Ebbene, se una parte notevole dei provvedimenti che il Ministro sta elaborando, e per cui si sta preoccupando di ottenere adeguati finanziamenti, mira a dare un alloggio a quanti vivono in tuguri e baracche, ecco che Taranto ha purtroppo tutti i requisiti per essere tenuta particolarmente presente. Esigenze non meno assillanti si riscontrano a Foggia, dove 20 mila persone sono state uccise dai bombardamenti indiscriminati degli alleati e dove più di metà delle abitazioni sono state distrutte; a Brindisi, che non riesce

a far sparire interi quartieri zingareschi; ad Andria, dove non è del tutto scomparso il fenomeno delle grotte, ed in numerosi altri comuni della Murgia.

E con ciò, chiudo la parentesi per quanto riguarda l'attività edilizia popolare e passo al primo punto del mio intervento, cioè alla necessità di completare le opere in corso.

Onorevole Ministro, io non dirò che tutta l'Italia è un cimitero di opere, perchè drammatizzerei una situazione, ma indiscutibilmente in ogni regione, si può dire in ogni provincia, vi sono opere che sono state iniziate prima della guerra e che purtroppo o sono state riprese a ritmo lento o sono ancora ferme. Situazione non meno incresciosa è quella di altre opere iniziate nel dopoguerra, sotto l'assillo dei movimenti di piazza, e per le quali non sempre vi erano dei regolari progetti. Pur di placare le masse e di dar lavoro non si andava allora troppo per il sottile, specialmente nel settore delle costruzioni stradali. Si poneva mano a dei rilevati di terra e si andava avanti, su tracciati ideali, finchè vi erano fondi, poi i lavori si arrestavano. In molti posti sono rimasti questi rilevati, in altri sono spariti perchè le intemperie, il tempo e gli inconvenienti vari che si sono verificati successivamente non ne hanno lasciato più traccia. Ebbene, se tali opere risultano ancora utili è necessario completarle.

Ho voluto citare alcuni dei casi più tipici, ne potrei citare molti altri, ma non voglio tediare il Senato, nè dilungarmi oltre i limiti che mi sono proposti. Nessuno più di lei, onorevole Ministro, è in condizioni, attraverso le stesse segnalazioni, che certo le perverranno dai Provveditori e dalle autorità locali, di sapere che c'è, se non un cimitero, una vera sequenza preoccupante di opere incomplete.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Mi permetta una interruzione: un mese fa ho dato ordine ai Provveditori di impegnare i fondi per porre termine a tutte le opere incomplete.

Voce dalla sinistra. Non li hanno, i fondi: lei lo sa!

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, io non chiedevo altro che un suo interessamento in questo senso, ed inoltre che si facesse il punto alla situazione per accertarla e vagliarla nella sua interezza. Ma io sono d'accordo con il collega dell'altro settore che non basta che lei abbia queste ottime intenzioni, se non riuscirà a concretizzarle per la deficenza dei mezzi finanziari a disposizione.

Comunque, a me sembra che la situazione sia di tale gravità, che meriti la più tenace opera di pungolamento da parte sua presso il collega del Tesoro e la più efficace esposizione al Consiglio dei ministri perchè una buona volta il Governo si decida a stanziare fondi adeguati, sia pure in un certo numero di anni, per portare a termine queste opere.

Fra le « incompiute » di particolare rilevanza ricorderò la ferrovia Aulla-Lucca, che era in corso quando io ero Ministro, venti anni fa, che fu sospesa durante la guerra e che va avanti con estenuante lentezza; la circonvallazione di Palermo e il bacino di carenaggio di Taranto, che ho segnalato anche 15 giorni fa, durante la discussione del bilancio della marina mercantile, al ministro Tambroni, il quale ebbe a darmi qualche affidamento. Ma, ormai, onorevole Ministro, gli affidamenti non bastano.

Nella città bimare vi è un bacino per tre quarti costruito, che è fermo dallo scoppio della guerra perchè non si trovano i fondi per completarlo. Eppure trattasi di un'opera grandiosa, che sarebbe di grande sollievo per la popolazione di Taranto e che fronteggerebbe in gran parte la crisi di quei cantieri navali.

Inoltre non posso non richiamare l'attenzione del Ministro sulla situazione del porto di Bari, le cui opere di ampliamento, iniziate nel 1923, proseguite con ritmo celere per alcuni anni fino al 1940, anche in conseguenza di un nuovo stanziamento concesso con legge speciale, oggi vanno avanti con mezzi modesti. Ciò è di grave danno per gli interessi economici della città e si presta ad alimentare le critiche interessate di coloro che affermano che il porto è sbagliato. Essendo questo incompleto, e quindi non del tutto protetto dalle traversie, non c'è da meravigliarsi se certi ambienti concorrenti marittimi del Nord ed anche del Sud sfruttino tale circostanza per andar sostenendo che è inutile spendere degli altri quattrini per quel porto, perchè artificiale, quasi che in Italia, all'infuori di quelli di Brindisi e di Venezia, tutti gli altri non siano

anch'essi artificiali. Nè regge la considerazione che tale porto risenta di una crisi, in conseguenza della cosiddetta cortina di ferro — che ci auguriamo sia abbassata quanto prima, non essendo possibile concepire che l'Italia possa avere sbocchi più proficui di quelli dei Balcani e del Levante — perchè non si può attendere che si elimini la cortina per riprendere in pieno la costruzione del porto. Bisogna invece lavorare intensamente per trovarsi pronti ed attrezzati a tale evento.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Si continua a lavorare al porto di Bari. Vi è un progetto che va avanti metodicamente.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, lei nei capitoli del bilancio per le opere marittime ha fondi insufficienti non solo per alimentare i lavori del porto di Bari ma anche quelli di molti modesti porti della Penisola, che pure hanno urgenza di essere portati a termine.

Comunque, per il porto di Bari voglio ricordare che assieme a me i senatori della circoscrizione di tutti i partiti hanno sottoposto al Parlamento una legge speciale, sulla quale avremo occasione di intrattenerci quando verrà in Aula, e che spero sarà varata per comprensione e benevolenza da parte del Governo.

Per quanto riguarda i piani regolatori delle opere nei vari settori di attività del Ministero dirò che si tratta di una necessità assoluta. Non si può continuare a svolgere un'azione frammentaria, sotto l'assillo delle esigenze che si manifestano di volta in volta, nè quella che dovrebbe essere una vera politica dei lavori pubblici deve risentire ripercussioni dal cambio frequente dei Ministri. Al Dicastero dei lavori pubblici, come negli altri Dicasteri tecnici, sarebbe per altro augurabile che i titolari durassero più a lungo per consentire ad essi di svolgere il ciclo di un programma, perchè generalmente avviene che il Ministro subentrante, anche se non si lascia tentare dal desiderio di modificare l'indirizzo del prodecessore, spesso ha indee o interessi completamente diversi, e questa è una delle cause degli inconvenienti che si lamentano. Se ciò risulta all'atto pratico in contrasto con lo svolgimento della vita parlamentare, tanto più appare necessario, come è stato fatto per il settore idraulico con uno studio pregevole, che siano compilati piani organici di largo respiro per tutti gli altri settori di attività del Ministero. Un paese povero come il nostro, che ha pochissimi mezzi finanziari, deve impiegarli bene, ed il Ministro dei lavori pubblici deve avere dei programmi proiettati nell'avvenire per poterli eseguire gradualmente in rapporto alle possibilità di bilancio ed al grado di urgenza delle varie opere.

Comunque, non basta far piani regolatori per tutti i settori, ma occorre anche che essi siano sottoposti al Parlamento, che deve poter esprimere, nelle linee generali, quello che pensa di tali piani, così come si è verificato per quello orientativo di studio del settore idraulico, compilato d'accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura.

Vorrei pregare poi il Ministro di portare tutta la sua attenzione, e in ciò mi associo a quanto è stato rilevato anche da altri colleghi, sulla necessità di eliminare le code dei vecchi terremoti che, ritengo, con uno sforzo finanziario relativamente modesto, potrebbero una buona volta per sempre non formare più oggetto di discussione nelle aule del Parlamento.

Passando alla situazione idraulica e montana, non si può non rilevare che essa costituisce motivo di costante preoccupazione per il nostro Paese. Con legge 31 gennaio 1953, su un programma stralcio di 100 miliardi, salito poi a 120, ritenuti necessari per provvedere alle più assillanti necessità, dopo le paurose inondazioni del Polesine, del Reno e della Calabria, furono stanziati, a questo scopo, 17 miliardi. Risulta dalla relazione al bilancio, molto diligente, del collega Toselli, che attualmente vi sarebbero in corso lavori solo per 13 miliardi. Evidentemente mancano i progetti per gli altri 4 miliardi a disposizione. Questa è una riprova della grave crisi che si ripercuote nell'attività del Ministero per la deficienza di personale tecnico.

Recentemente il Senato ha approvato una legge di finanziamento per altri 10 miliardi; ma, onorevole Ministro, i 27 miliardi di cui ella dispone complessivamente fino ad oggi, di fronte al programma stralcio di 120 miliardi, sono in modo assoluto insufficienti. Il panorama delle condizioni in cui si trovano i nostri corsi d'acqua e le nostre montagne, lei lo co-

nosce, è pauroso. Secondo gli studi compiuti dal Ministero il fabbisogno per il trentennio, per sistemazioni idrauliche di competenza dei Lavori pubblici e per opere di sistemazione montana forestale di competenza del Ministero dell'agricoltura, è di 1350 miliardi e quello del decennio di 849 miliardi, di cui 370 soltanto per le opere di competenza del suo Dicastero. Io ho esaminato con il maggior interesse la relazione che illustra il piano orientativo di tali studi, ma devo dirle francamente che ho l'impressione che il fabbisogno finanziario in esso previsto sia al disotto di quella che è la tragica realtà, specialmente per quanto si riferisce alla situazione idraulica forestale, tenuto conto del geometrico disfacimento della montagna durante la guerra e nel dopo guerra.

Comunque, onorevole Ministro, ed onorevole Presidente del Consiglio, che vedo ora seduto al banco del Governo, se noi continuiamo con un ritmo di 10 o 15 miliardi all'anno, su un fabbisogno trentennale sia pure di 1450 miliardi, avremo bisogno di un secolo o di un secolo e mezzo per portare a termine questo programma. E d'altra parte non ci possiamo illudere che la situazione, se non fronteggiata adeguatamente, rimanga quella che risulta attualmente perchè l'indisciplina dei corsi d'acqua, la corrosione degli argini, il precipitare a valle di masse sempre più notevoli di pietrame, che elevano i greti dei fiumi e dei torrenti al di sopra del piano di campagna in moltissime regioni, sono tutti fenomeni che si aggraveranno nel tempo in quelle zone dove non sarà possibile adottare nei prossimi anni organici interventi.

Io mi rendo conto che non si può affrontare in pieno il problema con larghezza di mezzi, nè che si possono risolvere con una bacchetta magica tutte le esigenze gravi e preoccupanti del Paese, che se è stato favorito da Dio per la bellezza dei suoi paesaggi e la varietà che contraddistingue una regione da un'altra, purtroppo, per le condizioni geologiche e idrologiche che lo caratterizzano, è fatalmente bisognoso di continui interventi. È un Paese per il quale l'attività del Ministero dei lavori pubblici non può prescindere da quello che è uno dei suoi compiti principali. Questa la realtà che non dobbiamo ignorare e, siccome miracoli, lo ripeto, non se ne possono fare, occorre, onorevole Presidente del Consiglio, che si eseguano, se necessario, meno lavori di bonifica e di trasformazione fondiaria, per dare la precedenza a quelli di consolidamento della montagna e di regolazione dei corsi d'acqua; occorre in conseguenza che si provveda ad una più razionale distribuzione di fondi tra Ministero dei lavori pubblici e dell'agricoltura, non trascurando un maggior coordinamento di attività anche con la Cassa del Mezzogiorno, sì da impiegare meglio le poche disponibilità che abbiamo nei settori più bisognosi da un punto di vista tecnico e in quelle opere che rispondono a più assillanti istanze da parte delle nostre popolazioni.

Molte sono le situazioni idrauliche e idrauliche forestali che richiedono più adeguati interventi e tra esse, oltre il Po, quella dell'Adige, quella dei corsi d'acqua di seconda categoria dell'Appennino tosco-emiliano, quella del Calore in Campania e dell'Ofanto e del Fortore, che hanno provocato frequenti alluvioni in questi ultimi tempi in provincia di Bari e nel « Tavoliere », dove si stanno spendendo miliardi per la trasformazione fondiaria. La situazione della Calabria e della Sicilia non è meno preoccupante ed è stata prospettata dai precedenti oratori, che hanno rinnovato il ricordo doloroso di quanto si è verificato non più tardi di alcuni mesi fa in quelle regioni. Mi guarderò bene dallo scendere ad altre esemplificazioni, ma sarebbe assai grave per il Governo se volesse minimizzare l'imponenza e la gravità del problema, e se facessimo come lo struzzo, ingannando noi e gli altri. Utilizziamo, lo ripeto, nel miglior modo possibile i pochi mezzi che abbiamo a disposizione fin quando il bilancio dello Stato non avrà raggiunto l'auspicato pareggio o un più sensibile miglioramento.

E giacchè sono in tema vorrei pregare l'onorevole Ministro di non dimenticare la situazione che gli è stata prospettata durante il convegno per l'approvvigionamento idrico del Mezzogiorno, svoltosi a Bari alcune settimane fa alla sua presenza. Il problema si può ridurre ad una formula molto semplice: vista la necessità sempre più imperiosa di dotare di acqua potabile le popolazioni che ne sono sfornite e di assicurarla a sufficienza alle altre che ne difettano, occorre utilizzare nel modo

più razionale ed intelligente le scarse disponibilità attualmente esistenti. Il Ministro Romita ha avuto occasione di apprendere che, a pochi decenni di distanza da quando fu compiuta quell'opera veramente grandiosa che è l'Acquedotto pugliese, già l'acqua comincia a scarseggiare e si è gravemente preoccupati circa le future possibilità di rifornimento adeguato per tutta la popolazione. E si tenga presente che l'Acquedotto pugliese serve anche zone della Lucania, del Molise e della stessa Irpinia, quindi è un acquedotto a carattere interregionale che, se dovesse rimanere con l'attuale dotazione di portata, nel giro di qualche decennio, non sarebbe in grado di dare a Bari ed ai centri maggiori che poco più di 50 litri di acqua, ed agli altri non più di 10 o 20 litri. È noto che l'Acquedotto pugliese aveva una ipoteca sulle sorgenti del Calore, nell'Irpinia, ipoteca alla quale fu rinunziato nel 1922 ma che, nuovamente richiesta dall'Ente, viene oggi contestata da parte delle popolazioni irpine. L'onorevole Ministro sa anche che, strada facendo, è giunto a soluzione il grosso problema dell'Acquedotto campano per il maggior rifornimento idrico di Napoli, e per il soddisfacimento delle esigenze della Campania e del Molise; ma sa anche che realizzandosi quell'acquedotto, con le concessioni effettuate, sparirebbe la possibilità, l'ultima possibilità di riserva che aveva l'Ente autonomo dell'Acquedotto pugliese sulle sorgenti del Biferno, che sarebbero collegate mediante gallerie a quelle del Torano e sfruttate anche ad uso idroelettrico. In tal modo Napoli, che ha pure altre risorse a portata di mano nella stessa regione, non solo avrebbe acqua a sufficienza, ma in abbondanza, mentre la Puglia sarebbe condannata ad una erogazione idrica sempre più limitata.

Non intendo ora scendere a particolari e dettagli, ma mettere in evidenza una situazione divenuta quanto mai incresciosa e preoccupante, perchè le residuali disponibilità di acqua esistenti nel Mezzogiorno vengono disputate dalle varie popolazioni con il maggiore accanimento.

Ora, a prescindere dai diritti acquisiti, il Testo unico delle leggi sulle acque del 1933 prevede la più razionale utilizzazione e quindi il Ministro ha la possibilità di poter anche rivedere le concessioni già date, e ciò lo metterebbe in condizione di esercitare, sul piano morale, una equa giustizia distributiva. Abbiamo tutti ragione, onorevole Ministro, ma abbiamo anche tutti torto se continuiamo a disputare tra di noi; ma avrebbe particolarmente torto il Ministero se non prendesse nelle mani questo problema per cercare di risolverlo in modo da soddisfare le esigenze delle varie popolazioni. Anche in questo caso s'impone per il Mezzogiorno un vero piano regolatore delle risorse idriche.

Ho voluto che rimanesse in questo mio intervento traccia della situazione dell'Acquedotto pugliese per la grave responsabilità che ricade su di noi parlamentari pugliesi, situazione che può essere veramente di pregiudizio, nel giro di pochissimi anni, non solo alle nostre popolazioni ma anche alla Nazione se si dovesse determinare — e non ce lo auguriamo — una situazione di emergenza militare nel Paese.

A proposito di piani regolatori, ho già prospettato la necessità che sia compilato anche quello delle ferrovie, aggiungendo, però, che mi guarderò bene, per il momento almeno, da chiedere al Ministero di iniziare la costruzione di nuove linee. In questo settore di attività si va avanti con il solito « tran tran » in base a vecchi progetti, alcuni dei quali saranno certamente superati dalla evoluzione della tecnica moderna, dallo sviluppo dell'automobilismo e dalla concorrenza che la strada fa alla rotaia. Ho voluto richiamare, onorevole Ministro, la sua attenzione su questo problema solo perchè si faccia il punto della situazione e si chiariscano le idee ed i programmi. Mentre alcuni lavori non hanno più ragione di essere e perciò non è il caso più di alimentarli, per quelli ritenuti ancora utili occorre fornire i mezzi adeguati affinchè il loro ritmo ne sia accelerato. Per quanto poi riguarda la progettazione di nuove linee, sembra quanto mai doveroso prospettare la necessità che esse si inquadrino in una vasta visione di quelle che sono le lacune ancora esistenti nella rete ferroviaria italiana che, disgraziatamente, come sempre, incidono soprattutto nel Mezzogiorno, nelle isole e in parte nell'Italia centrale, perchè la rete ferroviaria del nord ormai può considerarsi sufficiente. Nel Mezzogiorno non solo abbiamo

una rete inadeguata, ma di norma ci tocca lo scarto del materiale rotabile, e ci si viene sempre a dire che alcune linee sono passive, anche quando non lo sono; nell'Italia settentrionale, invece, anche quelle linee che corrisposero in altri tempi ad esigenze prevalentemente di ordine militare continuano ad essere esercitate con pochi viaggiatori e con dei passivi notevoli per l'amministrazione. Onorevole Corbellini, non so se dico cose inesatte: lei, che è maestro in questo campo, potrà confermare le mie asserzioni.

CORBELLINI. Io sto zitto.

FERRETTI. Chi tace acconsente.

CROLLALANZA. Disponga, dunque, il Ministero anche nel campo delle costruzioni ferroviarie un piano regolatore e lo sottoponga al Parlamento, che dovrà esaminarlo nelle grandi linee delle esigenze generali del Paese. Naturalmente, per far ciò occorre anche rimettere in efficenza la Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie e resistere e reagire con decisione ai tentativi di assorbimento del servizio da parte del Ministero dei trasporti, che si ripetono frequentemente da qualche decennio, anche se fino ad ora sono sempre naufragati. Il suo Ministero, onorevole Romita, deve essere l'unico organo propulsore e coordinatore di ogni attività nel campo delle opere pubbliche, perchè è illogica una divisione di competenze, purtroppo già verificatasi, in questo settore, in quanto ciò costituisce un dispendio maggiore di denaro e di energie. La funzione del Ministero dei lavori pubblici è quella di provvedere non soltanto alla esecuzione delle opere che sono di sua stretta competenza, ma anche alle esigenze degli altri Ministeri, come quello dell'istruzione, dei trasporti, della giustizia, ecc. Nel 1930 o 1931 fu approvata una legge che assolveva tali finalità e che fu operante per molti anni. Dopo la seconda guerra mondiale non fu più osservata e invece sono stati staccati dall'albero del Ministero dei lavori pubblici alcuni dei suoi rami più vitali. Non mi dilungo oltre su questo argomento perchè lo trattai ampiamente sei mesi fa discutendosi questo stesso bilancio.

Passo ora al problema della viabilità ordinaria e delle autostrade. Questo è il problema del giorno ed è il problema che ricorre frequentemente nei due rami del Parlamento e che interessa in modo particolare l'opinione pubblica. Non c'è consesso provinciale, comunale o convegno tecnico di ingegneri, di costruttori, di trasportatori, il quale non ne solleciti la soluzione.

Come è noto, un paio di anni fa fu annunciata dal ministro Aldisio la compilazione di un piano regolatore per la sistemazione e l'ammodernamento della rete viabile nazionale e per la costruzione di una rete di autostrade, con la previsione di una spesa di 900 miliardi, da scaglionarsi in 12 esercizi.

L'Italia in materia di strade ha avuto sempre un primato. Senza riportarci alle epoche assai remote dei romani, ma fermandoci a quelle recenti, possiamo con orgoglio affermare che siamo stati i primi in Europa ad affrontare organicamente il problema della viabilità con criteri moderni e adeguati a quelle che erano le esigenze del traffico motorizzato nei primi decenni del secolo.

Quando la Francia aveva iniziato appena le prime sistemazioni di alcune strade principali, limitandosi a spargere un manto di bitume sulle vecchie strutture a schiena d'asino, per cui rimanevano molti degli inconvenienti della sua rete viabile, l'Italia aveva con organicità non solamente impostato il problema delle pavimentazioni, ma anche quello della radicale modifica della struttura stessa delle sue strade, secondo criteri aderenti alle necessità di un traffico motorizzato, istituendo a tale scopo un'agile e bene attrezzata azienda autonoma, che ha bene operato a servizio del Paese.

Si deve all'A.A.S.S., che ha preso in questi ultimi anni la sigla A.N.A.S. se la maggior parte della rete viabile nazionale, prima della guerra risultava pavimentata, alberata, corretta in molte curve e liberata da numerosi passaggi a livello. L'Azienda della strada aveva allora mezzi adeguati per l'ordinaria manutenzione e gli stradini, man mano che si determinavano buche ed abrasioni vi provvedevano tempestivamente, per cui gli interventi a carattere straordinario erano meno frequenti. Inoltre l'Italia aveva anche iniziato per prima la costruzione delle autostrade.

Nel giro di pochi anni fummo, però, in pieno superati dalla Germania, che realizzò una grandiosa rete autostradale. Io ebbi occasione di visitare quella Nazione nel 1939, e rimasi

veramente ammirato nel constatare la razionalità con la quale era stata impostata la costruzione di quelle autostrade, dotate di doppie carreggiate, di siepi di separazione e di piste per i ciclisti.

Dopo la Germania, altri Paesi si sono fatti avanti, e noi siamo rimasti indietro, perchè nel dopoguerra si è dovuto giustamente dare la precedenza alle opere di ricostruzione, nel qual campo si sono compiuti dei veri miracoli. Bisogna dare atto però all'Azienda della strada se, di fronte a tali impedimenti, con la scarsità dei mezzi a disposizione, è riuscita egualmente ad assicurare una sufficiente manutenzione alle nostre strade. Ma ormai, onorevole Ministro, non si può più indugiare ed occorre provvedere ad un vasto ammodernamento della rete viabile nazionale ed alla costruzione di molte nuove autostrade, cominciando a revisionare il piano regolatore Aldisio, per adeguarlo alla realtà. È strano infatti che proprio un Ministro meridionale, nel varare tale piano, abbia dimostrato di ignorare che nel campo delle autostrade non ci si può arrestare a Rimini e a Battipaglia, ma è necessario considerare anche le inderogabili esigenze del Mezzogiorno e delle Isole. Dal punto di vista finanziario su 368 miliardi previsti da quel piano per costruzione di autostrade, solo 67 sono a disposizione dell'Italia meridionale, e riguardano in parte ...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma c'è anche la Napoli-Bari.

CROLLALANZA. Un momento, ed arrivo anche a questo. Riguardano dunque la diramazione da Capua verso Benevento e il prolungamento della Roma-Napoli fino a Battipaglia; quindi unicamente la regione Campana. Onorevole Romita, io mi riferisco al piano Aldisio, e non ai programmi che ella intende realizzare.

Debbo darle atto che le lacune da me oggi ancora denunziate sono state da lei riconosciute in seguito ad un intervento che feci nella settima Commissione del Senato, in occasione dell'approvazione della legge dei 100 milioni per studi inerenti a nuove progettazioni stradali. Anche in occasione della sua recente visita a Bari ella fu molto benevolo nei riguardi della città, e riferendosi al mio intervento al Senato ebbe a confermare tale riconoscimento, dichiarando che l'autostrada dopo Napoli dovrebbe proseguire verso Reggio Calabria da un lato e verso Bari da un altro. Queste sono ottime intenzioni, ma noi meridionali le vogliamo vedere realizzate, nè possiamo dichiararci soddisfatti se la costruzione delle autostrade si limiterà a questi primi tronchi, perchè desideriamo che il nuovo piano regolatore sia concepito con criteri di organicità unitaria, altrimenti sarebbe perfettamente inutile attendersi la rinascita del Mezzogiorno. Perchè il problema è questo, diciamolo francamente: le autostrade nell'Italia settentrionale sono una necessità che nessuno più di me riconosce, ma sono in funzione integrativa di una fitta rete stradale e ferroviaria; viceversa nel Mezzogiorno esse rappresentano un elemento principalmente sostitutivo della deficiente rete viabile e della insufficiente rete ferroviaria. Purtroppo nel Mezzogiorno, per quanto riguarda le ferrovie, se si escludono le due litoranee adriatica e tirrenica, siamo stati condannati al supplizio delle calabro-lucane, che sono state una delle cause del mancato completamento della rete nazionale a scartamento ordinario.

Ci si è domandati: perchè si continuano a spendere tanti quattrini per portare le calabro-lucane alla periferia anche di alcuni paesi montani? È questo purtroppo il retaggio di vecchie mentalità che in parte ancora sopravvivono, per cui, non si meravigli, onorevole Ministro, se, durante la revisione del piano Aldisio, le perverranno le richieste più pazzesche, perchè ogni sindaco pretenderà che le autostrade tocchino il proprio Comune, mentre è necessario che, tenuto conto delle condizioni geologiche, ambientali ed economiche, esse colleghino nel modo più rapido il Nord ed il Sud, il versante adriatico con quello tirrenico e i maggiori centri del Mezzogiorno e delle Isole fra di loro; altrimenti costituirebbero una spesa inutile per lo Stato e un brutto doppione delle calabro-lucane e di certe altre ferrovie secondarie.

Allo scopo di inquadrare, in modo organico le esigenze del Mezzogiorno in materia di autostrade, ed interpretando le istanze dei più qualificati organismi tecnici, economici ed amministrativi, io prospetto, onorevole Ministro, la necessità che la dorsale tirrenica Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, da quest'ultima città si biforchi con un tronco per Bari, attraverso la Lucania e l'altro per la Calabria-Si-

cilia; che la dorsale adriatica Milano-Rimini prosegua ancora per Pescara-Foggia-Lecce con diramazione da Bari per Taranto; che da Roma si diparta un'altra trasversale per Campobasso-Foggia; infine che si provveda ad un altro tronco trasversale in senso opposto che da Bari, attraverso Matera e Metaponto, cioè una promettente zona di trasformazione fondiaria, per Cosenza raggiunga Reggio Calabria e quindi la Sicilia.

Occorrerà anche tenere nella maggiore considerazione le esigenze della Sicilia e della Sardegna. Per la Sicilia abbiamo appreso che sono in gestazione delle iniziative molto apprezzabili, cioè un tronco autostradale che collegherebbe rapidamente Catania a Palermo, e che io mi auguro di veder proseguire fino a Trapani, e che si sta studiando il completamento del sistema autostradale lungo tutto il versante orientale dell'Isola. Per la Sardegna appare indispensabile il tronco Cagliari-Sassari.

Il piano regolatore non è piano da eseguirsi in due o tre anni, ma da scaglionarsi in un decennio, in rapporto alle possibilità finanziarie dello Stato; però fin da ora bisogna avere idee chiare e definitive ed assicurarsi l'approvazione del Parlamento, non potendosi concepire la sua mutabilità per il frequente susseguirsi dei Ministri al Dicastero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda l'Italia centrale è evidente che sono necessari, oltre le dorsali tirrenica ed adriatica, due traversali che, in linea di massima, dovrebbero svilupparsi sui tracciati Roma-Perugia-Ancona e Roma-L'Aquila-Pescara. Solo così il piano potrà acquistare organicitàità e rispondere alle esigenze del Paese.

Ho detto poc'anzi che il Ministro sarà assillato, sia durante la compilazione del piano, sia dopo, quando il piano sarà reso di dominio pubblico, da un'infinità di richieste di varianti, comprese quelle dei vari capoluoghi di provincia, che vorranno tutti essere inclusi nei tracciati delle autostrade. È evidente che bisogna concepire le autostrade come un sistema di grandi e rapidi collettori del traffico interregionale da inquadrarsi nel più vasto piano revisionato dalla rete stradale nazionale, attraverso il quale si potranno assicurare radiali di collegamento con tutti i capoluoghi di provincia.

Un programma di così vasta portata, se non potrà essere attuato che per gradi, e secondo le maggiori necessità del Paese, dovrà peraltro essere iniziato, onorevole Ministro, contemporaneamente sia nel Nord che nel Sud, cominciando dal completamento della Torino-Venezia e dalle due dorsali, adriatica e tirrenica, fino alla Puglia ed alla Calabria. L'attuale situazione della strada nazionale adriatica è diventata veramente grave. Il senatore Busoni ha accennato ai numerosi morti che si registrano per disgrazie stradali annualmente in Italia.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Quattromila in tutta Italia.

CROLLALANZA. Purtroppo una larga percentuale di tali morti si ha sulla strada adriatica e particolarmente sul tratto, che è divenuto di intensissimo traffico, Bari-Foggia. In quel tratto, oltre ad un movimento giornaliero di circa 300 autotreni a carico pesante, si ha anche un movimento di autotrasporti per collettame, in arrivo dal Nord o in partenza dalla Puglia, di circa 80 mila quintali al mese, quasi tremila quintali al giorno. Tale traffico si aggiunge a quello, notevolissimo, degli altri autoveicoli ed a quello intenso delle autocisterne, che si dipartono e arrivano alle raffinerie di Bari.

Va anche tenuto presente che, a differenza di quello che si verifica sulle strade del Nord e su parecchie strade dell'Italia centrale, ove il traffico è quasi tutto motorizzato e quindi omogeneo, l'Adriatica, come la maggior parte delle altre strade meridionali, è battuta da migliaia di carri agricoli. Sono i nostri contadini che vivono, come è noto, accentrati nei grossi borghi — e che noi ci auguriamo di vedere gradatamente decentrati nelle campagne — che la mattina alle quattro si levano per avviarsi ai loro campi, percorrendo dieci, venti chilometri di strada, per far ritorno nel pomeriggio ai loro paesi. Tutto questo traffico si aggiunge al traffico motorizzato e congestiona e rende indisciplinata e pericolosa la circolazione.

La stessa situazione si verifica intorno a Napoli. Tutto ciò è una riprova della necessità e dell'urgenza di autostrade del Mezzogiorno. È interessante in proposito rilevare che, realiz-

zandosi l'autostrada Milano-Lecce, nel tratto compreso fra la capitale lombarda e Bari, si realizzerebbe, di fronte all'attuale strada adriatica, una economia del 40 per cento di carburante e del 50 per cento di tempo. Le autostrade dunque si possono finanziare da sè, sia col maggiore afflusso delle tasse di circolazione, sia con i pedaggi che ben volentieri qualsiasi automobilista pagherà.

Per quanto riguarda i sistemi di concessione o di esecuzione diretta delle opere, vi sono opinioni diverse. È stato rilevato che il Ministero del tesoro tenderebbe più all'esecuzione diretta, anche se poi non darebbe i mezzi per effettuare le costruzioni. Anche il relatore afferma che, sotto certi aspetti, l'esecuzione diretta appare più conveniente, ma la praticità consiglierebbe di procedere mediante concessioni, sulle quali bisogna intendersi. Il collega Busoni ha detto che per l'autostrada Bologna-Firenze dalle provincie interessate è stato da tempo presentato un progetto che darebbe tutte le garanzie, ma che è stato posto in concorrenza con altri allestiti da grosse società. Chi si assume di eseguire il progetto, non chiederebbe nulla allo Stato, a parte la garanzia sull'emissione di obbligazioni. È pacifico che una autostrada come la Bologna-Firenze si pagherebbe da sè fin dall'inizio con i proventi certi derivanti dal traffico, ma è anche pacifico che si tratta di un ottimo affare che, se dovesse essere concesso non alle Provincie ma a qualche società, converrebbe collegare ad altri tronchi della stessa dorsale tirrenica.

Penso che sarebbe preferibile, in generale, orientarsi verso la concessione di vasti ed organici tronchi autostradali, da realizzare magari in tempi diversi, in modo che chi si impegna alla loro costruzione e gestione sappia in partenza che dovrà eseguire anche quei tratti verso i quali dovrà riversare nei primi esercizi i sicuri proventi che gli deriveranno da quelli redditizi.

È da esaminare in proposito se non convenga favorire la costruzione di grandi consorzi per tronchi di notevole sviluppo tra le provincie interessate. È un sistema come un altro, ma ha il vantaggio che lo Stato darebbe la garanzia per l'emissione di obbligazioni ad enti pubblici anzichè a società private. In questo caso lo Stato avrebbe un motivo legittimo, starei per dire morale, di dare la garanzia. Comunque, se si dovessero concedere parzialmente solo i tronchi migliori e di più tranquilla gestione, ne deriverebbe che l'A.N.A.S. dovrebbe assumersi l'esecuzione diretta di quegli altri meno redditizi o per qualche anno in *deficit*. In tal caso, di fronte alle prevedibili resistenze del Tesoro, tenuto conto delle difficoltà di ordine finanziario, per lo meno finchè il bilancio non abbia raggiunto il pareggio — il che ci auguriamo possa avvenire nel giro di pochi anni — è anche da esaminare se non convenga emettere un prestito interno, come fu fatto per l'elettrificazione delle ferrovie, garantito dallo Stato, ed eventualmente anche un prestito all'estero. Io sono sicuro che in Svizzera, negli Stati Uniti, o in un altro Paese, si troverebbero organismi disposti a finanziare un'impresa di questo genere.

Infine è anche da esaminare, onorevole Ministro, se per alcuni tronchi a traffico internazionale, previsti dal piano dell'O.N.U. del 1950, non sia il caso, aderendo a quell'istituto, di attingere al fondo europeo di investimenti stradali, che è in via di costituzione, considerato che proprio in questi giorni sono state diramate ai vari Governi interessati delle sollecitazioni in questo senso.

Concluderò su questo tema facendo presente che, se è necessario revisionare il piano Aldisio e costruire le nuove autostrade, è anche necessario provvedere alla manutenzione di quelle che già abbiamo, le quali, in alcuni casi, sono in condizioni veramente pietose e di costante pericolosità. La Milano-Bergamo, per esempio, e la Firenze-Mare hanno bisogno di urgenti e radicali interventi di carattere straordinario. Alcune autostrade in concessione ai privati sono sfruttate al massimo e mal tenute. Abbiamo dei precedenti incresciosi in materia. Alcuni anni prima della guerra lo Stato fu costretto a riscattare in anticipo tutto un gruppo di autostrade in Lombardia, perchè la concessionaria incamerava tutti i proventi e lesinava al massimo nella loro manutenzione. Oggi però quelle autostrade, che prima erano in *deficit*, affidate all'A.N.A.S., dànno un gettito notevole, ma il Tesoro non concede mezzi adeguati all'Azienda per provvedere in modo efficiente alla loro manutenzione ed a quella delle strade ordinarie. Sarebbe veramente delittuoso che il patrimonio stradale ed autostradale che abbiamo, anche se superato nei confronti di

quello che è stato realizzato all'estero, andasse in malora, costringendo successivamente lo Stato a delle spese maggiori di quanto non ne occorrerebbero oggi con tempestivi interventi.

Anche per quanto riguarda la rete viabile nazionale dell'A.N.A.S., il piano Aldisio va notevolmente revisionato, al fine di renderlo più aderente alle esigenze del Mezzogiorno e di meglio armonizzarlo con la più vasta rete autostradale, di cui deve divenire la organica integrazione. Converrà anche rivedere dal punto di vista tecnico i progettati piani di ampliamento di alcune strade a carattere interregionale nel Mezzogiorno, risentendo esse delle caratteristiche dell'epoca in cui furono costruite, cioè delle condizioni storiche, del brigantaggio che esisteva in alcune zone, e dell'impaludamento di parecchie vallate, che costringevano le popolazioni a ritirarsi sempre più verso la montagna, mentre la pianura rimaneva spopolata.

Dette strade, con andamento tortuoso ed accidentato, dovrebbero essere sostanzialmente modificate, con l'abbandono di alcuni tratti da sostituirsi con tronchi più brevi e normali, più confacenti alla nuova situazione economica ambientale che si va realizzando in quelle regioni, in conseguenza dei vasti piani di trasformazione fondiaria, collegandole anche con le più importanti strade di bonifica che non devono rimanere avulse dalla rete viabile nazionale.

Onorevoli senatori, ho affermato sei mesi fa, durante la discussione di questo stesso bilancio, e lo ripeto, che il Mezzogiorno per risorgere non ha solo bisogno di aquedotti, di fognature, di scuole, di case e di altre opere similari, che costituiscono esigenze elementari per un popolo civile, ma ha anche bisogno che vaste plaghe del suo territorio escano dallo stato di quasi isolamento nel quale si trovano, non soltanto di fronte all'intenso ritmo di vita che pulsa nelle regioni progredite del Nord, ma anche verso quei suoi stessi centri industriali e commerciali che rappresentano oggi quasi delle oasi di progresso ai margini delle zone depresse.

Per realizzare tutto ciò occorre che il Mezzogiorno sia dotato di una adeguata rete di moderne arterie stradali e ferroviarie che lo colleghino rapidamente e saldamente al resto della Penisola; che sia dotato inoltre di efficienti scali marittimi che gli assicurino la ripresa del suo ruolo storico nel Mediterraneo; che abbia, insomma, quella indispensabile attrezzatura nelle comunicazioni che valga a valorizzare e potenziare la sua economia.

Solo quando ciò si sarà verificato, ad integrazione organica dell'attività che si va svolgendo in alcuni settori delle opere pubbliche e nel campo della trasformazione agraria e fondiaria, lo Stato potrà affermare di aver assolto il suo debito di onore e di giustizia verso le regioni meridionali e insulari ed avrà, con fatti concreti, cementata maggiormente, con l'unità territoriale e politica, anche quella spirituale della Nazione. (*Vivissimi applausi dalla destra; molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

Variazione nella composizione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, su designazione del Gruppo del Partito nazionale monarchico, il senatore Guariglia entra a far parte della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie) in sostituzione del senatore Lubelli, il quale passa a far parte della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non crede conveniente ed equo aumentare il numero dei posti messi a concorso per la professione di notaio, di cui al decreto ministeriale 13 marzo 1952 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 63: non si tratterebbe, in concreto, che di aumentare di soli 14 posti, in quanto i candidati risultati idonei furono 414 su oltre 2000 concorrenti.

Anche nei precedenti concorsi è stato attuato un provvedimento in favore di coloro che, dichiarati idonei, superavano il numero dei posti messi a concorso: valga per vero la legge 21 gennaio 1943, n. 102, che aumentò i posti messi a concorso con decreto ministe-

riale 19 ottobre 1939 da 160 a 360; la legge 1° dicembre 1952, n. 1845, che aumentò i posti messi a concorso con decreto ministeriale 25 agosto 1949 da 500 a 605 (281).

CALDERA.

Al Ministro della difesa, per conoscere i motivi che hanno indotto i Comandanti delle varie formazioni militari di stanza a Sacile, a non intervenire con rappresentanze delle Forze armate alla commemorazione unitaria del 25 aprile, quantunque invitati dal Sindaco.

Tanto più deplorevole l'assenza della rappresentanza del Reggimento « Garibaldi » che ha al suo attivo la guerra partigiana eroicamente combattuta nei Balcani per lunghi mesi, in condizioni di assoluto, volontario, spontaneo contributo alla resistenza, con perdite e atti di eroismo eguali a quelli di tutti i partigiani nel Paese (282-*Urgenza*).

LIBERALI.

Ai Ministri dell'interno e della difesa, per sapere se il Prefetto e le Autorità militari di Macerata li abbiano messi a conoscenza del fatto che, nella ricorrenza del decennale della liberazione, nel quadro murale del M.S.I. fu affisso il seguente avviso: « Federazione nazionale combattenti repubblicani — Gruppo di Macerata. — Mercoledì 28 aprile alle ore 7 nella chiesa di San Filippo si celebrerà una messa in suffragio dei caduti per l'onore d'Italia. Si invitano le famiglie dei caduti e dei combattenti della repubblica sociale italiana e gli aderenti alla F.N.C.R. ad intervenire alla cerimonia intesa a ricordare tutti coloro che caddero da soldati per la difesa della Patria. — Il Triumvirato ».

Chiedo altresì di sapere quale atteggiamento gli organi esecutivi dei due Dicasteri abbiano assunto di fronte a tale manifestazione e quali provvedimenti abbiano preso in seguito a così aperta violazione della Costituzione e della legge (283).

CIANCA.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se ritiene che il problema del riconoscimento della professione di assistente sociale possa venire sollecitamente affrontato e risolto così che l'assistente sociale possa entrare in pieno diritto nella vita della Nazione, come vi è entrato di fatto con risultati veramente proficui.

Questi risultati potranno allora essere ancora maggiori e più significativi, soprattutto in favore delle classi più umili, alle quali in modo particolare si indirizza la missione professionale dell'assistente sociale (284).

SPAGNOLLI, SCHIAVI, PIECHELE, CARELLI, DE LUCA Angelo, TIRABASSI.

Al Ministro dell'interno: perchè contrariamente a quanto si è fatto per altri Comuni della provincia di Viterbo, quali Civitacastellana e Faleria, non vengono indette le elezioni amministrative nei comuni di Soriano nel Cimino e Fabbrica di Roma, le cui amministrazioni, elette nella primavera del 1949, sono scadute da un anno, elezioni tanto più urgenti in quanto il comune di Soriano si trova sotto la gestione commissariale, essendosi il Consiglio comunale dimesso in segno di protesta per la mancata convocazione dei comizi elettorali (285-*Urgenza*).

MINIO.

Al Ministro della difesa, per informare se risponde a verità che i comandi di carabinieri, per disposizioni ricevute, forniscono agli uffici leva e mobilitazione dei distretti militari e delle capitanerie di Porto, informazioni riguardanti le reclute relativamente anche alla « condotta politica »; informazioni talvolta formulate nei termini: « elemento che milita nei partiti di sinistra per cui non gli si possono affidare incarichi di carattere riservato ».

In caso affermativo il Ministro della difesa vorrà riferire sui motivi che possono spiegare tali criteri di grave e offensiva discriminazione in danno di giovani cittadini italiani che, per le loro qualità morali e l'alto sentire della loro coscienza civile, onorano la nostra Patria e il nostro esercito (286).

ASARO.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se gli risulta che il signor Angelo Rosario, titolare dell'Ufficio di collocamento nel comune di Erice, è stato denunciato penalmente all'Arma dei carabinieri per le gravi responsabilità nelle quali è incorso

nell'esercizio delle sue funzioni commettendo rilevanti infrazioni alle leggi sul collocamento e il funzionamento dei cantieri di lavoro e, in caso affermativo, perchè non abbia ancora disposto l'allontanamento dell'Angelo dal servizio in quanto egli non può evidentemente offrire ormai garanzie di regolarità nell'adempimento delle sue mansioni (287).

ASARO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere il numero e l'ammontare degli stanziamenti già destinati alla costruzione del molo di ponente (che parte da punta « dell'acqua ») nel porto di Castellammare del Golfo; se è vero che i criteri seguìti nella progettazione e nella costruzione delle opere di cui ai primi due stanziamenti, per un importo di circa 400 milioni, siano risultati non rispondenti alla particolare esposizione delle stesse all'urto delle onde e alla struttura del fondo marino, tanto che sono andate completamente distrutte quando ancora erano in corso; se gli risulta che anche il molo eseguito con un successivo stanziamento presenta, dai primi del corrente mese, una completa frattura traversale e un graduale abbassamento all'estremità foranea.

Se in considerazione di tali fatti, il Ministro interrogato non ritenga disporre una inchiesta per accertare eventuali responsabilità in rapporto ai fatti stessi (288).

ASARO.

Al Presidente del Consiglio e Ministro dell'interno, per conoscere se è vero che la competente autorità di pubblica sicurezza abbia disposto la istituzione di un Commissariato di pubblica sicurezza nel comune di Salemi e che, mancando la possibilità di istituirne un nuovo nella provincia di Trapani, avesse conseguentemente deciso in un primo tempo di sopprimere quello di Partanna, mentre in seguito, per determinate considerazioni (commentate e criticate aspramente dalle popolazioni interessate), abbia deciso sopprimere quello di Mazara del Vallo per potere istituire quello di Salemi.

Nel caso affermativo il Ministro interrogato vorrà informare circa i motivi che giustificherebbero i provvedimenti sopra citati (289).

ASARO.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intendano prendere per venire incontro alla gravissima situazione nella quale si trovano molti agricoltori del Basso Molise, nella maggior parte piccoli proprietari e coltivatori diretti, a causa delle recenti nevicate, temporali ed alluvioni che hanno completamente distrutto i sottoprodotti del suolo compromettendo fortemente i raccolti principali, abbattendo migliaia di alberi da frutta, oliveti e altre colture.

Si impone pertanto un intervento con particolare urgenza, non bastando le attuali disposizioni di legge a riparare i danni subìti da quelle oneste e laboriose popolazioni in così eccezionale misura (430).

MAGLIANO.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere in base a quale norma viene applicato, ai parlamentari viaggianti sugli elettrotreni di nuovo tipo, un supplemento, dato che codesti elettrotreni sono in gestione statale e sostituiscono, pure come orario, altri elettrotreni (431).

CORNAGGIA MEDICI, PIOLA.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intende adottare a favore dei coloni e mezzadri che in atto sono esclusi dal beneficio della pensione di vecchiaia, ciò perchè la legislazione in materia prevede, per le proprietà a colonia e mezzadria, l'esclusione dell'aliquota dei contributi d'invalidità e vecchiaia. Tale fatto, oltre a pregiudicare una benemerita categoria di lavoratori, la più fedele alla terra, oltre a costituire un affronto per tale categoria, comincia a pregiudicare l'economia agricola, in quanto i coloni cominciano a disertare i campi non avendo alcuna garanzia per la vecchiaia.

Si chiede inoltre, che nel caso sia emanata una legge (della quale si ravvisa l'urgenza e la necessità) vengano considerati anche quei lavoratori, coloni e mezzadri, che nel passato non hanno potuto ottenere la pensione perchè tali (432).

STAGNO.

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze, per conoscere se e quali efficienti provvedimenti intendano adottare a favore degli agricoltori piemontesi ed in particolare di quelli delle provincie di Asti, Cuneo, Alessandria per i quali è stato compromesso pressochè per intero il raccolto dell'annata in corso, ed in misura assai rilevante, per le seguenti cause: dapprima la grave gelata conseguente all'improvviso abbassamento della temperatura della prima quindicina di gennaio, che scese oltre i 23 gradi sotto zero, pregiudicando lo sviluppo delle gemme vitivinicole e peschicole già turgescenti per la precedente mitezza del clima; poi la eccezionale nevicata del 19-20-21 aprile che rovinò intere alberate specie di pioppi in avanzata fogliazione e di frutta, nonchè molte coltivazioni cerealicole specialmente di qualità precoci; per ultimo le brinate recenti con effetti dannosissimi in particolare alle leguminose di erba medica, alla peschicoltura, alle coltivazioni orticole; si aggiungano i danni complementari in conseguenza delle eccezionali piogge e se ne trarrà il quadro di generale senso di avvilimento che pervade gli agricoltori (433).

BOSIA.

Al Ministro dell'interno, per sapere quando sarà espletata la pratica dell'erezione in frazione del Borgo « La Martella » costruito per lo sfollamento dei Sassi di Matera.

Si ricorda che questo provvedimento amministrativo è pregiudiziale per la determinazione degli oneri di gestione del Borgo stesso, e per l'impianto di servizi pubblici essenziali come la delegazione comunale, l'Ufficio postale, il telefono, etc. Questo notevole ritardo (un anno dall'inizio della vita del Borgo) ha notevoli conseguenze economiche e sociali negative sul funzionamento de « La Martella » e su tutto il vasto programma edilizio in corso a Matera, in esecuzione della legge sui Sassi (17 maggio 1952, n. 619) (434).

SPAGNOLLI, PIECHELE, CARELLI, TIRABASSI, DE LUCA Angelo.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, perchè voglia far conoscere le ragioni che determinarono la sostituzione — nell'ottobre scorso — del dirigente l'ufficio di collocamento del comune di Follina, in provincia di Treviso (435).

RAVAGNAN.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 29 aprile, alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Seguito dello svolgimento della interpellanza:

SPEZZANO. — *Al Ministro del tesoro.* — per sapere: 1° i motivi per i quali, nel pieno stesso della campagna elettorale, è stato sostituito nella presidenza della Cassa di risparmio di Calabria l'avvocato Luigi De Matera con l'avvocato Pisani, fratello del Presidente dell'Amministrazione provinciale di Cosenza; 2° se l'onorevole Ministro sia informato che, contemporaneamente, quasi tutti gli agenti di detto Istituto e molti impiegati vennero mobilitati per la campagna elettorale a favore del figlio del direttore Antoniozzi, candidato nella lista della Democrazia cristiana; che i telefoni della Cassa vennero usati a scopo elettorale dall'Antoniozzi e dai suoi incaricati; che molti agenti hanno fatto pressione sui clienti dell'Istituto per strappare il voto a favore del figlio del direttore Antoniozzi; che le operazioni della Banca vennero utilizzate a scopo elettorale; 3° sia la proporzione fra le operazioni bancarie della Cassa nei mesi di aprile, maggio e giugno 1953 e dei tre anni precedenti, sia le devoluzione delle somme destinate in bilancio per beneficenza; 4° per sentire il parere circa l'opportunità di affidare l'amministrazione della Cassa ad un Commissario con il compito di accertare il fondamento di quanto sopra esposto e di riportare l'Istituto alle sue naturali funzioni (4).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 (370).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 (372).

2. PAPALIA ed altri. — Modifica alle disposizioni per le promozioni a magistrato di Corte di appello ed a magistrato di Corte di cassazione (33).

3. SPEZZANO. — Norme per la riabilitazione di diritto (11).

4. Concessione di un indennizzo ai titolari di beni, diritti ed interessi italiani esistenti all'estero e soggetti a perdita per effetto della esecuzione del Trattato di pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 (128).

5. Esecuzione dell'Accordo fra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare federativa di Jugoslavia in merito ai beni, diritti ed interessi italiani in Jugoslavia, firmato a Belgrado il 23 maggio 1949 (81).

6. Ratifica ed esecuzione della Convenzione sullo statuto dell'Organizzazione del Trattato Nord-Atlantico, dei rappresentanti nazionali e del personale internazionale, firmata a Ottawa il 20 settembre 1951 (258).

7. Ratifica ed esecuzione della Convenzione generale tra la Repubblica italiana e il Gran Ducato di Lussemburgo sulle assicurazioni sociali e Protocollo speciale, conclusi a Lussemburgo il 29 maggio 1951 (260).

8. Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note effettuato a Roma, tra l'Italia e la Svezia, il 17 giugno 1952, per l'estensione alla Villa San Michele di Capri delle agevolazioni fiscali già accordate alla sede dell'Istituto di Svezia in Roma (295) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

9. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo concernente la protezione delle denominazioni geografiche d'origine e le denominazioni di alcuni prodotti e relativi scambi di Note, conclusi a Roma, tra l'Italia e l'Austria, il 1° febbraio 1952 (296) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

10. Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Svizzera concernente la rettifica di confine al passo di Cornera o Kriegalppass, conclusa a Martigny il 4 luglio 1952 (316).

11. Approvazione ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi a Roma, tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Popolare Federativa di Jugoslavia, il 23 dicembre 1950: *a*) Accordo concernente il regolamento delle obbligazioni reciproche di carattere economico e finanziario dipendenti dal Trattato di pace e dagli Accordi successivi; *b*) Accordo per il regolamento di alcune questioni relative alle opzioni; *c*) Accordo concernente la ripartizione degli archivi e dei documenti di ordine amministrativo o di interesse storico riguardante i territori ceduti ai termini del Trattato di pace; *d*) Accordo concernente il regime di protezione dei diritti di proprietà letteraria ed artistica; *e*) Accordo per il regolamento di alcune questioni in materia ferroviaria previste dagli articoli 1 e 2 dell'Accordo di Belgrado in data 18 agosto 1948; *f*) Protocollo di firma (337).

12. Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa allo Statuto dei rifugiati, firmato a Ginevra il 28 luglio 1951 (348).

13. Ratifica ed esecuzione della Convenzione firmata a Bruxelles il 1° agosto 1952, che apporta modifiche alla Convenzione sulle assicurazioni sociali tra l'Italia e il Belgio, firmata a Bruxelles il 30 aprile 1948 (345).

14. Esecuzione del Regolamento sanitario internazionale approvato dall'Assemblea dell'Organizzazione mondiale della sanità il 25 maggio 1951 (346).

15. Autorizzazione della spesa di lire 10 miliardi per la prosecuzione delle opere previste dalla legge 31 gennaio 1953, n. 68, concernente la sistemazione dei fiumi e torrenti (363).

La seduta è tolta alle ore 20,40.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti