CIX SEDUTA

VENERDÌ 30 APRILE 1954

Presidenza del Vice Presidente BO

e del Vice Presidente MOLÈ

INDICE

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione . . . . . *Pag.* 4377

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 4378, 4407

Rimessione all'Assemblea 4378

« 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):

ARCUDI 4384
DE LUCA Angelo 4399
DE MARSICO 4393
PETTI 4388
ROMANO Antonio 4378
SPASARI 4405

Interrogazioni:

Annunzio 4407

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE 4408
DONINI 4408
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . 4408

La seduta è aperta alle ore 9,30.

RUSSO LUIGI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 6 aprile, che è approvato.*

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge, di iniziativa:

dei senatori Bitossi, Massini, Porcellini e Schiavi:

« Cessazione degli appalti ferroviari interni concessi a ditte private e sistemazione del personale da queste dipendente » (507);

dei senatori Bitossi, Massini, Alberti, Lussu, Valenzi, Ravagnan, Negri, Leone e Fedeli:

« Sistemazione del personale civile non di ruolo e del personale dei ruoli speciali transitori, in servizio nelle Amministrazioni dello Stato, comprese quelle con ordinamento autonomo, nei ruoli organici » (508);

del senatore Salari:

« Provvedimenti in materia di mezzadria sulla consegna e riconsegna delle scorte vive » (509).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e assegnati alle Commissioni competenti.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che nella seduta pomeridiana di ieri la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha esaminato ed approvato il seguente disegno di legge:

« Modificazioni alle norme relative alle agevolazioni tributarie a favore della piccola proprietà contadina » (361).

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che oltre un quinto dei componenti della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo) ha chiesto, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni del prezzo di prodotti industriali accordate sul bilancio dello Stato » (182), già deferito all'esame e all'approvazione di detta Commissione, sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

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 Romano Antonio. Ne ha facoltà.

ROMANO ANTONIO. Onorevoli colleghi, tratterò succintamente quattro punti, cioè: 1) revisione delle leggi regolanti la circolazione stradale; 2) nuova impostazione legislativa per la viabilità minore; 3) coordinamento unitario delle leggi riguardanti l'edilizia sovvenzionata; 4) chiarimento del conflitto di attribuzione in materia di costruzione di nuove strade ferrate.

Il relatore, onorevole Toselli, nella sua chiara relazione, ha dato un ampio sviluppo al capitolo sulla viabilità minore; l'argomento ha però anche un aspetto giuridico, sul quale desidero appunto richiamare l'attenzione del Senato e cioè il Codice della strada. Onorevole Ministro, il suo predecessore, onorevole Merlin, nel discorso tenuto qui al Senato il 20 ottobre del 1953, comunicò che una apposita Commissione, presieduta da un chiarissimo magistrato, attende alla compilazione del nuovo Codice stradale. Io penso che varie ragioni impongano di accelerare i lavori. Il motivo è questo: il progressivo aumento numerico dei veicoli circolanti, il perfezionamento continuo dei mezzi di trasporto meccanizzati, per cui questi diventano sempre più veloci e quindi più esigenti di spazio e di libertà, la vetustà e l'angustia di molte strade, che si vanno affollando assai più di quanto fosse previsto all'epoca in cui le strade stesse furono costruite; tutto questo rende sempre più assillante il problema della sicurezza della circolazione ed obbliga quindi il legislatore a rivedere, correggere, ampliare e restringere disposizioni che erano apparse idonee quando furono emanate e che oggi sono riconosciute insufficienti ed antiquate.

E la ragione è intuitiva: il vigente Codice della strada è vecchio di venti anni, mentre l'evoluzione dei tempi, i progressi della meccanica sono stati in questi ultimi anni rapidissimi. Basta questo per rendersi conto della necessità che sia pubblicato il progetto del nuovo Codice della strada. Adeguandolo alla legge stradale internazionale deliberata a Ginevra nel 1949 e diventata legge interna italiana nell'agosto 1952, si avrà la possibilità di una più concreta e quindi più proficua discussione delle modificazioni e delle innovazioni, che l'intensità attuale della circolazione e la maggiore potenza dei motori reclamano. L'urgenza della pubblicazione del nuovo Codice della strada è sentita anche dalla Magistratura; infatti, in occasione dell'inaugurazione del nuovo anno giudiziario, il Procuratore generale della Corte di cassazione ha sentito il bisogno di sollecitare un Codice stradale più rispondente alle mutate esigenze del traffico. È stato il rapido mutare delle esigenze del traffico, che ha imposto nel passato un continuo rinnovarsi della legislazione stradale. Infatti, nel ventennio anteriore alla vigente legge dell'8 dicembre 1933,

n. 1740, avevamo avuto un susseguirsi di leggi regolanti la circolazione stradale: al regolamento di polizia stradale dell'8 gennaio 1905 seguì la primitiva legge del 31 giugno 1912, n. 739; alla distanza di un decennio si ebbe il regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, e dopo altri cinque anni la legge 2 dicembre 1928, n. 3179, che si diede il titolo pomposo di Codice della strada. A cinque anni di distanza seguì poi il vigente Codice stradale, che dura ormai da un ventennio e proprio in questo ventennio il progresso della motorizzazione è stato assai più intenso che nel passato. Il Procuratore generale della Corte di cassazione, sollecitando la revisione del Codice della strada, fece presente il progressivo, costante aumento dei reati colposi, che destano seria preoccupazione. È vero che al grave inconveniente contribuisce l'insufficienza del nostro patrimonio stradale, di fronte al costante, progressivo aumento dei mezzi motorizzati, ma la prima ragione del preoccupante fenomeno è costituita dall'indisciplina, che, se è ancora notevole da parte dei pedoni, specialmente nei centri abitati, è assai più frequente nei conducenti dei veicoli, e particolarmente dei micromotori. Il Procuratore generale suggeriva la elevazione dei limiti di età per il conseguimento dell'abilitazione a condurre autoveicoli, in considerazione dell'imprudenza e della naturale sventatezza dei giovani. Suggeriva ancora di sottoporre ad esame tutti coloro che guidano veicoli a motore di qualsiasi specie, per assicurare da parte loro la conoscenza delle norme della circolazione stradale. Invero anche dei conducenti provetti, dal punto di vista tecnico, se non conoscono le norme regolanti la circolazione, facilmente finiranno per dar luogo a collisioni. Suggeriva infine la fissazione della durata dei turni di lavoro dei conducenti degli autotreni e degli autocarri, in considerazione del fatto che la maggior parte degli incidenti provocati dai veicoli pesanti sono una conseguenza dalla stanchezza dei conducenti, che alle volte si sobbarcano ad un turno di lavoro eccessivo e non proporzionato alle possibilità fisiche.

Di questi suggerimenti bisognerà tener conto nella compilazione del progetto del Codice della strada, che è in elaborazione presso la competente Commissione. Ma la pratica ha messo in evidenza altri inconvenienti del vigente Codice stradale: uno è nella sproporzione di molte disposizioni tra il Codice e il fatto contravvenzionale colpito. Altro inconveniente è costituito dalla farragine di sanzioni, una in fondo ad ogni articolo, che contenga un divieto od una norma di condotta. E per timore di qualche omissione, in fondo vi è l'articolo 114, che può considerarsi come una norma in bianco, la quale provvede a precetti, divieti, provvedimenti lasciati senza sanzione. È un rilievo che, dal punto della tecnica legislativa, va tenuto presente.

Diverse poi sono le discordanze attualmente esistenti tra il Codice della strada e il Codice penale. È vero che l'articolo 16 del Codice penale stabilisce che ogni legge speciale deve coordinare le proprie norme punitive con le disposizioni del Codice penale, a meno che non si voglia a queste espressamente derogare, ma è anche vero che nel vigente Codice della strada, pur mancando una affermazione esplicita di deroga, troviamo diverse disposizioni discordanti con il Codice penale. Infatti l'articolo 2 del vigente Codice stradale, per i casi di omesso collocamento di segnalazioni luminose e di ripari diretti ad impedire pericoli alle persone, in luoghi di pubblico transito, commina una sanzione diversa ed assai più mite di quella prevista dall'articolo 673 del Codice penale, che riguarda la stessa pericolosa infrazione. Egualmente l'articolo 25 del Codice della strada, nel terzo capoverso concernente la omessa od insufficiente custodia in luoghi aperti di animali da tiro e da soma o comunque indomiti, non va d'accordo con l'articolo 672 del Codice penale, che regola la stessa materia contravvenzionale. E così anche l'articolo 57 del Codice della strada prevede una ipotesi delittuosa per i casi di contraffazione, cancellazione o alterazione dei numeri di identificazione del motore o del telaio, che ogni autoveicolo deve obbligatoriamente portare.

Ora, per coerenza legislativa, bastava dichiarare che la identificazione del motore e del telaio costituisce pubblica certificazione e richiamare per i responsabili la pena prevista dagli articoli 469 e 470 del Codice penale. Così si eviterebbe che uno stesso fatto, considerato contravvenzione da una legge speciale sia contemplato come delitto nel Codice penale.

Tutte queste discordanze è necessario tenere presenti nella compilazione del nuovo Codice della strada.

Come ho detto, onorevoli colleghi, l'urgenza di un nuovo Codice della strada deriva dal pauroso aumento dei delitti colposi. Intanto, nonostante che quasi l'80 per cento dei fatti più luttuosi siano determinati dalla violazione degli articoli 26 e 29 del Codice della strada, che riguardano il sorpassamento e la precedenza negli incroci, proprio per queste infrazioni sono comminate delle sanzioni addirittura irrisorie.

Una remora veramente efficace, a carico degli indisciplinati conducenti di autoveicoli, potrebbe consistere nel rendere più frequente l'applicazione di sanzioni aventi oggi carattere amministrativo, come il ritiro della licenza di circolazione, il ritiro della patente. Sarebbe opportuno attribuire a queste infrazioni carattere di pene accessorie a demandarne l'applicazione all'autorità giudiziaria e lasciare ai prefetti la facoltà di ritirare la patente solo quando si tratta di provvedimenti di polizia.

Ed infine, concludendo su questo primo punto riguardante la revisione della legislazione relativa alla circolazione stradale, penso che anche le norme di procedura chiedano qualche ritocco, specie per quanto riguarda la contestazione del fatto contravvenzionale. Così, ad esempio, è vero che l'agente, in caso di infrazione da parte di un conducente di autoveicolo lasciato sulla pubblica strada, non può attendere il ritorno del conducente per contestare la contravvenzione, ma è anche vero che il sistema seguìto fino ad oggi di attaccare un pezzo di carta al parabrezza per invitare il contravventore a recarsi all'ufficio di vigilanza ha dato luogo a gravi inconvenienti.

Quel pezzo di carta non è soddisfacente per una regolare contestazione del fatto contravvenzionale; infatti vi sono state sentenze che hanno ritenuto non procedibile la contravvenzione non contestata *de visu*.

Onorevole Ministro, ho detto succintamente alcuni dei motivi per cui si impone la revisione del nuovo Codice della strada, tenendo presente il pauroso aumento dei delitti colposi.

A voi, che siete il governatore supremo della strada, sta certo a cuore la diminuzione dei luttuosi incidenti stradali e quindi accogliete la nostra preghiera: dateci presto un Codice della strada più rispondente alle mutate esigenze del traffico.

Secondo punto: nuova impostazione legislativa per la viabilità minore. Questo importantissimo argomento ha formato oggetto della 25ª Assemblea straordinaria dell'Unione delle province d'Italia, svoltasi a Napoli dal 31 gennaio al 1° febbraio ultimo scorso. Per la viabilità minore risulta presentato un progetto di legge dall'onorevole Camangi; dell'argomento si è pure occupata una Commissione di studio interministeriale istituita presso il Ministero dei lavori pubblici. Tanto il progetto Camangi, quanto lo studio della Commissione interministeriale, prevedono il passaggio all'Amministrazione provinciale delle strade comunali e di bonifica, escluse quelle interne dell'abitato. Il problema non è semplice perchè si tratta di passare alle province circa 100.000 chilometri di strade per la maggior parte in pessime condizioni. Ecco perchè il Consiglio direttivo dell'Unione delle province rilevò la necessità di convocare subito le rappresentanze provinciali in modo da potere, attraverso le molteplici opinioni, precisare i termini del problema. Come è noto, il nostro patrimonio stradale è costituito da 20.000 chilometri di strade nazionali, 40.000 chilometri di strade provinciali e da circa 100.000 chilometri di strade comunali. Ora, se i 20.000 chilometri di strade nazionali possono considerarsi idonei al traffico degli autoveicoli pesanti e veloci, se i 40.000 chilometri di strade provinciali possono in gran parte considerarsi come idonea coordinazione delle strade statali, lo stesso non può dirsi dei 100.000 chilometri di strade comunali, che sono attualmente mancanti di ogni più elementare cura.

La materia stradale, come è a tutti noto, è regolata ancora dall'ormai lontana legge del 1865, che divide le strade nazionali in particolari classificazioni, superate dalle esigenze del traffico moderno. L'esperienza ha dimostrato che i Comuni, esclusi forse i maggiori, non sono in grado di provvedere al servizio di manutenzione delle strade per deficienza di organizzazione tecnica, oltre che per mancanza di adeguati mezzi finanziari. L'ente più adatto a sostituirsi ai Comuni è la Provincia.

Invero le Province hanno uffici tecnici ben attrezzati ed anche egregiamente diretti. L'Assemblea della Unione delle Province si è dichiarata favorevole al trasferimento di questi 100.000 chilometri di strade dai Comuni alle Amministrazioni provinciali. Queste debbono però essere messe in condizioni di provvedere al fabbisogno necessario per la sistemazione ed il rifacimento della nuova rete stradale.

Tanto il progetto Camangi quanto la Commissione di studio interministeriale propongono che lo Stato dia alle Province un contributo di 200.000 lire per ogni chilometro di strada. Giustamente l'Assemblea delle province ha rilevato che il contributo è esiguo, se si pensa che per ogni chilometro di strada statale gestita dall'A.N.A.S. si spende circa un milione. D'altra parte, l'Assemblea dell'Unione delle province si è dichiarata contraria al sistema di finanziamento così proposto. Col sistema del contributo rimarrebbe il controllo dello Stato, il che è contrario al principio dell'autonomia e del decentramento voluto dalla Costituzione. L'esperienza poi ha dimostrato che la pluralità di interventi di enti diversi in una medesima attività finisce sempre per essere una remora, in quanto, attraverso inevitabili contrasti, è causa di inconvenienti, facili ad immaginarsi.

Bisognerebbe, quindi, accogliere l'orientamento dell'Unione delle province d'Italia nell'Assemblea di Napoli, ove si è sostenuto che il passaggio delle vie comunali alle Amministrazioni provinciali dovrebbe effettuarsi senza interferenze, dando alle Province tutte le responsabilità.

Il finanziamento dovrà essere disposto distinguendo la sistemazione iniziale dalla manutenzione. Per la sistemazione iniziale si imporrà uno stanziamento eccezionale da stabilirsi con legge speciale. Per la manutenzione lo Stato dovrà rinunciare ad una parte delle entrate derivanti dalle tasse di circolazione e da quelle sui carburanti. Lo Stato incassa 250 miliardi ogni anno; parte di questa somma dovrebbe passare alle Amministrazioni provinciali. Il problema della viabilità minore verrebbe affrontato in modo definitivo. È vero che della viabilità minore si occupa anche la Cassa per il Mezzogiorno, ma questa è limitata nel tempo, mentre la nuova impostazione legislativa, attributiva delle vie comunali alle Province, avrebbe carattere di continuità. Ottima cosa aver belle strade nazionali, grandi autostrade, ma queste, non bisogna dimenticarlo, ricevono vita dalla viabilità minore. Sono tanti rivoli che fanno affluire sulle grandi arterie i prodotti del suolo, i manufatti, ed alimentano la vita commerciale del Paese: questa la funzione della viabilità minore.

Terzo punto: coordinamento legislativo delle numerose leggi esistenti in materia di edilizia statale. Come vedete, cerco di dare una impostazione giuridica alle poche considerazioni che vado facendo.

L'onorevole Ministro nel corso di una conferenza stampa ha illustrato un suo piano per aumentare la disponibilità di case popolarissime; in questa occasione si è soffermato sull'attuale nostro fabbisogno. Già il suo predecessore, l'onorevole Merlin, aveva denunziato un fabbisogno nazionale non inferiore a 5 milioni di vani, cifra probabilmente inferiore alla realtà, in quanto al fabbisogno attuale bisogna aggiungere anche quello riflettente l'incremento della popolazione. Tale fabbisogno, secondo le prospettive dell'onorevole Merlin, poteva essere colmato con un piano di costruzioni della durata di cinque anni, procedendo alla costruzione di un milione di vani all'anno. L'onorevole Merlin non ebbe il tempo di risolvere questo importantissimo problema, che è uno delle cause del malcontento dei ceti meno abbienti.

Ora io penso che, prendendo in esame il gravissimo problema della casa, non si possa prescindere da due considerazioni, l'una riguardante il problema dei fitti e l'altra riguardante il mercato edilizio in questi ultimi anni.

Per quanto riguarda il problema dei fitti, i politici sono fermi nell'idea che i fitti non possano essere aumentati finchè non sia ristabilita una certa normalità fra domanda ed offerta delle case; e così essi giustificano numerosi interventi statali in campo edilizio, diretti appunto ad aumentare l'offerta. Gli economisti, dal canto loro, affermano che è difficile raggiungere la normalità finchè i fitti rimangono sotto al livello economico. Questa è stata ed è la causa per cui il blocco dei fitti ha spinto l'attività privata a costruzioni di qualche pregio, sia per darle in locazione, sia

per venderle. In tal maniera è rimasta scoperta l'offerta delle case richieste dai ceti meno abbienti.

Indubbiamente l'I.N.A.-Case ha fatto parecchio per accrescere la disponibilità di case popolari; purtroppo nella attuazione pratica della legge si è dovuto constatare che solo uno su 39 lavoratori contribuenti avrà la casa. Ecco perchè gli scontenti sono parecchi e precisamente tutti coloro che versano a fondo perduto, perchè non hanno speranza alcuna di avere la casa.

Quindi, degno di attenzione è il piano dell'attuale Ministro dei lavori pubblici, il quale si propone, con una spesa di 168 miliardi, di costruire 120.000 alloggi in otto anni, cioè 480.000 vani. Però, ed ecco la considerazione di tecnica legislativa, bisogna riconoscere che questa pluralità di piani e di leggi finisce per essere causa di maggiori spese generali, di frazionamento di energie e quindi le esigenze collettive sono soddisfatte senza un criterio armonico.

Infatti in questo scottante problema della edilizia vi è la legge Tupini, che si riallaccia al testo unico sull'edilizia popolare del 1938, legge in virtù della quale sono state sovvenzionate circa 2.000 cooperative, risultato notevole, anche se rimangono 5.000 cooperative in attesa di sovvenzione; vi è la legge Fanfani, che segue metodi diversi e vive di una vita propria in un ambiente che non è suo; vi è poi la legge Aldisio, che è rimasta poco operante per mancanza di stanziamenti, legge che ha adottato un terzo sistema. Vi sono leggi ed enti regionali, come l'Escal in Sicilia; verrà ora la legge Romita.

Siamo dunque con un complesso di leggi che seguono orientamenti diversi per risolvere lo stesso, identico problema: quello della casa.

Prendete uno dei manuali di raccolta delle leggi sui lavori pubblici e sotto la voce « Case » troverete elencate una quarantina di leggi.

Ciò non giova alla chiarezza, all'economia, alla celerità del soddisfacimento di questo elementare bisogno della casa. Tutto questo ci dice la opportunità di un coordinamento, che va esteso a tutta la legislazione in materia di lavori pubblici. La frammentarietà legislativa è stata una conseguenza dei fatti e dei tempi. Noi abbiamo avuto tre periodi in questo dopoguerra. In un primo tempo il legislatore si è dovuto preoccupare dei danni causati dalla guerra e si è proceduto alle riparazioni più urgenti, sia per ripristinare i mezzi più essenziali di vita, sia per cominciare a ridare al Paese il volto di un tempo. In un secondo periodo, che si può far cominciare dal 1948, il legislatore si è preoccupato di armonizzare i vari provvedimenti con l'orientamento generale della politica sociale. A questo secondo tempo appartengono le leggi più notevoli in materia di lavori pubblici.

Con questa legislatura entriamo nel terzo periodo ed in questo periodo dovremmo sostituire alla frammentarietà delle leggi una legislazione unitaria, improntata ad un chiaro coordinamento, ad una unità di indirizzo, per assicurare l'applicazione facile della legge ed evitare quella dispersione di energie che è una conseguenza del disordinato complesso legislativo vigente.

Passo all'ultimo punto, sul quale mi soffermerò per prospettare un problema siciliano. Chiarimento per i costanti conflitti di attribuzione in materia di costruzioni di nuove strade ferrate, verificatisi tra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti. L'onorevole Toselli, nella sua relazione, ha toccato con opportunità questo punto ed ha fatto presente la necessità che sia ricostituita la nuova Direzione generale per le ferrovie di nuova costruzione.

Da qualche tempo a questa parte si va manifestando un conflitto di competenze tra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti, per quanto riguarda la costruzione di nuove strade ferrate, conflitto che è causa di disorientamenti.

Io penso che la competenza naturale per tutte le opere pubbliche sia del Ministero dei lavori pubblici; il Ministero dei trasporti ha già una sua competenza specifica per quanto riguarda le riparazioni ed il mantenimento in efficienza delle strade ferrate.

Intanto questo conflitto di competenza ha originato inconvenienti diversi. Ne cito uno, che riguarda la Regione che ho l'onore di rappresentare. L'onorevole Ministro ben sa che vi è un progetto che si trascina da anni, per non dire da secoli, la costruzione della strada ferrata Catania-Trapani, che deve essere la

perpendicolare di quel triangolo mediterraneo che è la Sicilia. Lo scorso anno il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'occuparsi delle nuove strade ferrate, fece una graduatoria delle nuove costruzioni ed agli effetti della precedenza dei lavori le divise in tre tempi; nell'elenco del primo tempo è segnato il tronco del quale desidero occuparmi cioè Regalbuto-Nicosia. Ora, onorevoli colleghi, tutte le volte che ho cercato di individuare la competenza per l'esecuzione del progetto, mi sono trovato disorientato: il Ministero dei lavori pubblici afferma che, in via eccezionale, competente per la progettazione di questo tronco è il Ministero dei trasporti. Questo, a sua volta, eccepisce che di fatto la competenza è del Compartimento ferroviario di Palermo, ufficio costruzioni, ma aggiunge che lo stanziamento per la progettazione esiste solo per le ferrovie da darsi in concessione; poichè il tronco Regalbuto-Nicosia è parte di una arteria da non darsi in concessione, non sono disponibili i mezzi necessari per disporre la redazione del progetto.

Onorevole Ministro, diteci voi a chi dobbiamo rivolgerci: sono tre anni che invano busso alla porta dei due Ministeri. Il problema è importantissimo per la Sicilia: come ho detto, trattasi della perpendicolare sicula, che deve congiungere il mare di Trapani col mare di Catania. Nella zona della Sicilia occidentale già funziona il tronco Trapani-Alcamo; nella zona orientale, dopo la costruzione del tronco Catania-Schettino, venne aperto al traffico altro tronco tra Schettino e Regalbuto. In occasione della inaugurazione di questo secondo tronco, il rappresentante del Governo assicurò la costruzione del terzo tratto cioè quello che deve unire Regalbuto e Nicosia.

Il 24 gennaio 1954, i Sindaci dei comuni di Nicosia, Agira, Gagliano Castelferreto, Troina, Cerami, Gangi, Regalbuto, Sperlinga, Capizzi, Mistretta e Nissoria, riunitisi a Nicosia hanno votato un ordine del giorno, auspicando la pronta soluzione del problema ferroviario che interessa la Sicilia orientale e quindi la sollecita costruzione del tronco Regalbuto-Nicosia.

Copia dell'ordine del giorno è stata trasmessa al Ministero dei lavori pubblici ed al Ministero dei trasporti.

Onorevole Ministro, ditemi cosa debbo riferire a quelle popolazioni; presenterò un ordine del giorno affinchè sia una buona volta chiarita la questione della competenza. Sono tre anni che si invoca un semplice progetto, dico semplice progetto perchè non chiederò nell'ordine del giorno la costruzione del tronco Regalbuto-Nicosia, ma mi limiterò soltanto a domandare che si esegua il progetto, anche perchè, dal punto di vista economico, non può rimanere Regalbuto il capolinea di una strada ferrata.

La ferrovia in esame comincerà ad essere attiva il giorno in cui penetrerà nel cuore della Sicilia e arriverà a Nicosia, che è al centro dell'Isola. Finchè il capolinea rimarrà Regalbuto, questo tronco sarà antieconomico; dunque è anche interesse della Amministrazione delle ferrovie accogliere la giusta richiesta dei Comuni ora ricordati.

Si precisi dunque una buona volta la competenza dell'uno e dell'altro Ministero e si faccia compilare il progetto. Ci riserveremo di presentare subito un disegno di legge per lo stanziamento in bilancio della somma che risulterà dal progetto; sarà il Parlamento a decidere, una volta conosciuta l'entità della spesa, se si debba o non costruire il tronco Regalbuto-Nicosia.

Onorevole Ministro, vi prego, anche a nome del centro della Sicilia: non si persista nella incertezza sulla competenza, si ponga fine all'inspiegabile conflitto di attribuzione tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti.

A mio modo di vedere, la competenza naturale è del Ministero dei lavori pubblici; quindi onorevole Romita, spetta a voi dare una risposta all'ordine del giorno votato dagli undici Sindaci riunitisi a Nicosia, ordine del giorno trasmesso al vostro Ministero ed a quello dei trasporti.

La risposta affermativa sarà un atto di giustizia. Mi si dia dunque questa risposta, anche per far conoscere l'interessamento degli organi di Governo a quelle popolazioni, che vivono fiduciose nella legittima aspettativa della realizzazione delle loro giuste aspirazioni. (*Applausi dal centro*).

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

ARCUDI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, a voler affrontare l'esame di tutto il bilancio dei Lavori pubblici, molto a lungo converrebbe discorrere, come richiedono e la materia, vastissima e importantissima, e la constatazione delle molteplici e considerevoli lacune ed insufficienze nei vari capitoli di attività che lo compongono; ma io non darò al mio discorso carattere panoramico ed eviterò, secondo il mio costume, la critica polemica e formale.

Intervenendo nella discussione, intendo offrire alla cortese attenzione di questa Assemblea e — spero — all'azione del Governo il mio contributo di costruttive osservazioni e di concreti suggerimenti per la soluzione sistematica, graduale e integrale, del problema delle abitazioni civili in Italia. Perciò, dedicherò a questo un esame particolare; e, se incidentalmente accennerò qua e là ad altri problemi del Ministero dei lavori pubblici, sarà solo per esprimere considerazioni e rilievi concomitanti all'argomento prescelto.

È mio fermo convincimento — e lo studio del presente bilancio dei Lavori pubblici l'ha più profondamente radicato in me — che il problema edilizio italiano non ha trovato ancora il suo Governo: intendo dire, gli uomini che, investiti di compiti amministrativi nazionali, lo valutassero nella sua incombente e disastrosa gravità economica, sociale e politica, e ne proponessero ed affrontassero la soluzione graduale con piani sistematici poliennali atti a togliere ad esso infine, dopo più cicli di azione governativa, il perenne carattere di enorme anormalità, ed a riportarlo nelle giuste proporzioni di qualsiasi altro problema immesso nel giuoco libero della vita sociale ed economica della Nazione.

Tutti i Governi, infatti, che in Italia si sono succeduti nel decennio del secondo dopoguerra mondiale — di proposito tralascio di parlare dei Governi degli anni precedenti — possono solo vantare, chi più chi meno, intendimenti e azioni di empirismo o, peggio, di demagogismo e politicantismo anche in fatto di edilizia: nessuno di essi ha impostato e svolto una vera e degna politica, coordinata e lungimirante, di costruzioni edilizie.

Questa verità, che denunciamo qui pubblicamente, trova la sua ulteriore conferma, anche nel presente bilancio dei Lavori pubblici.

Senza dire infatti che l'esercizio 1954-55 prevede in confronto a quello del 1953-54 una diminuzione effettiva generale di circa 7 miliardi, mentre illogicamente mantiene inalterate le spese per movimento di capitali e varia in più le spese generali di funzionamento e di personale, teniamoci nel campo particolare dell'argomento scelto per l'indagine e l'analisi.

L'edilizia nella voce « spese ordinarie » è muta e nulla, e solo figura nella voce « spese straordinarie ».

È questa la prova più evidente che il Governo presente — Governo prodotto in serie al pari di tutti quelli che lo hanno preceduto nel decennio, composto sempre degli stessi uomini o quasi, balzati inopinatamente a reggere per improvvisazione la cosa pubblica dell'Italia — non si propone una politica edilizia consapevole, come programma cioè di opera pubblica, come compito dello Stato che porti nel domani alla soluzione del problema di dare una casa ai cittadini.

È noto che il Ministero dei lavori pubblici ha tutta una sua burocrazia tecnico-amministrativa per la edilizia, specie per l'edilizia popolare; ma essa, si direbbe, vive alla giornata con leggi che provengono occasionalmente dall'iniziativa o del Governo demagogo o di consorterie elettorali.

E quando tali leggi sono emanate e si traducono in opere, portano il privilegio per alcune regioni e l'abbandono per altre, accrescono nelle popolazioni il malcontento e l'esasperazione, rafforzano nella società l'ingiustizia ed il bisogno.

È ovvio che certe opere, soprattutto in tempi particolari come quelli seguiti ad una guerra rovinosa, devono figurare solo come opere straordinarie, e perciò anche per l'edilizia sono necessarie spese straordinarie; ma in ogni genere di attività le spese straordinarie devono presupporre sempre le spese ordinarie.

Sono appunto queste che mancano all'attività edilizia del Ministero dei lavori pubblici e in tale mancanza noi ravvisiamo per l'appunto la mancanza di una degna politica edilizia nazionale nei propositi e nell'azione del Governo.

E, si badi bene, qui non è solo questione di termini, non è critica formale ma sostanziale. Infatti, nel bilancio dei Lavori pubblici sono richiamate solo leggi che autorizzano spese straordinarie per l'edilizia, e su esse soltanto si fonda e si esplica l'attività degli organi del ramo del Ministero: altre attività non ci sono e non sono previste, e meno che mai una attività edilizia continuativa che conduca ad abbassare il preoccupante altissimo coefficiente di fabbisogno nazionale di abitazioni alle proporzioni normali di mercato.

Nè d'altra parte le spese straordinarie sono tali da permettere di affrontare con coraggio e fiducia il problema edilizio italiano.

Esse infatti si riducono nel complesso a poche decine di miliardi, mentre il fabbisogno di case si riassume nella cifra di molte migliaia di miliardi; e inoltre, come spese straordinarie, sono destinate per lo più a situazioni straordinarie e particolari, senza che per altro riescano a sanarle. Così, per esempio, le leggi per la costruzione di case per i profughi e per i danneggiati di guerra e le leggi speciali per Roma e Napoli.

L'attività edilizia governativa dunque s'è imperniata e si impernia tuttora su leggi dettate da circostanze e sui relativi esigui stanziamenti indicati nel bilancio come spese straordinarie, oppure su concessioni di contributi, di mutui e di agevolazioni varie temporanee, specie fiscali, per stimolare l'iniziativa privata, concessioni che il più delle volte non dànno l'effetto per il quale furono ideate ed accordate.

Ben maggiori rilievi però e più notevoli suggerimenti è dato di formulare se, oltre il calcolo e l'esame delle spese, si passa ad analizzare i sistemi ideati ed i criteri seguìti dalla legislazione vigente nell'affrontare il problema edilizio italiano.

Dalla fine della guerra ad oggi in Italia sono stati emanati diversi provvedimenti legislativi allo scopo di accrescere in vari modi il patrimonio edilizio nazionale, soprattutto quello delle abitazioni civili per il ceto medio e per il proletariato, mediante l'incremento dell'edilizia popolare ed economica. La catena di leggi e decreti per l'incremento dell'edilizia si è continuamente allungata, e certamente altri anelli saranno ad essa aggiunti.

Lodevole attività, senza dubbio! Ma appaiono da essa chiare linee di una lungimirante politica edilizia dello Stato italiano?

No, certamente, poichè tali leggi e decreti sono scaturiti ora da questo ora da quel caso particolare e contingente, hanno giovato ora a questa ora a quella categoria, hanno spesso obbedito ad influenze estranee, sono valse talora a stornare cospicui mezzi finanziari dalle necessità di case nel Paese per devolverli a costruzioni maestose quanto inutili.

È doveroso riconoscere che lo Stato sin dall'inizio ha compreso che nella sua azione per l'incremento edilizio doveva avvalersi del sistema poggiato sulla iniziativa statale, privata e comunale; è doveroso altresì riconoscere che con i diversi provvedimenti legislativi nella edilizia lo Stato ha adottato — e non poteva fare diversamente — i criteri maestri che la sociologia insegna essere alla base di ogni intervento statale: il contributo, il mutuo, l'agevolazione fiscale.

Il sistema tuttavia, se pure assunto saggiamente, è stato usato malamente; ed i criteri, seppure enunciati chiaramente, sono stati applicati balordamente.

In verità, il mal uso del sistema e dell'indirizzo seguìti dallo Stato consiste nell'aver trascurata o scarsamente valutata, nei provvedimenti per l'incremento delle abitazioni civili, la terza iniziativa: l'iniziativa comunale. I mutui, i contributi, le agevolazioni fiscali, infatti, sono stati riservati in massima misura ai molti enti edilizi generati dallo Stato stesso e ad esso parassitariamente aggrappati; oppure a privati cittadini operanti come ditte individuali e collettive o come cooperative edilizie: solo in misura irrisoria sono stati concessi agli enti comunali e provinciali.

Questo è un errore che prova anch'esso che lo Stato italiano dalla fine della guerra non ha avuto la coscienza di dovere formulare un serio programma di politica edilizia.

Aver trascurato o mal curato, nell'affrontare un problema nazionale così grave, proprio la parte più direttamente interessata alla sua soluzione, costituita dall'assieme dei Comuni, e aver invocato e favorito invece la collaborazione di enti accentratori interessati principalmente ad ingrossare i profitti di azienda oppure di industriali edili speculatori

nell'anormale mercato edilizio, è errore imperdonabile che da solo varrebbe a condannare anche politicamente un Governo.

Qui non si vuol certo tacere il beneficio portato da enti edilizi statali, come ad esempio l'Istituto Case popolari o l'I.N.C.I.S., a qualche cittadino o a qualche categoria di cittadini, nè si vuole ignorare, per esempio, che l'agevolazione fiscale accordata all'iniziativa privata ha portato i suoi frutti specie quando ne hanno beneficiato coloro che, non avendo una casa propria, sono stati spinti a costruirsela con il frutto del loro lavoro e risparmio; ma questi sono casi che scompaiono nel complesso sistema delle attività aziendali, degli enti edilizi statali o dei profitti degli industriali edili.

In verità il sistema non ha funzionato appunto perchè è stato male usato, e a dimostrarlo stanno ancora i fatti.

Dopo un decennio, la crisi edilizia nella società italiana non solo perdura, ma si è aggravata; il mercato edilizio preoccupa ancor più di ieri perchè i prezzi aumentano, il reddito decresce, la popolazione si espande e vieppiù si aggrava lo squilibrio sul mercato fra domanda ed offerta di abitazioni civili.

Ecco come enti edilizi statali e industriali edili hanno collaborato con lo Stato per risolvere il problema edilizio italiano. In particolare, l'iniziativa privata ha saputo dare questo capolavoro di contributo alla normalizzazione del mercato edilizio interno: avvalendosi accortamente di leggi che accordavano contributi, mutui ed agevolazioni fiscali ai costruttori, hanno preparato la magnifica torre di Babele di 630.000 abitazioni di lusso per un complessivo numero di vani di circa 3 milioni, abitazioni che restano disabitate a bella mostra e beffa della grande massa degli italiani senza tetto!

Si tratta dunque di correggere i sistemi.

Contributi, agevolazioni fiscali e soprattutto mutui, sì; ma le concessioni devono essere regolate da strumenti legislativi molto precisi e sotto controllo severo, perchè non sia tradito lo scopo al quale esse mirano, che è quello di avviare a soluzione il cronico, preoccupante problema della casa in Italia, da assicurare a tutti i cittadini. In questo grande compito di bonifica sociale, come l'ha definito l'onorevole Toselli nella sua chiara relazione a questo bilancio dei Lavori pubblici, devono essere ordinate e coordinate le tre iniziative: la statale, la comunale, la privata.

È quanto mai opportuno che l'àmbito di ognuna delle tre iniziative nel campo edilizio sia chiaramente definito.

Si dovrebbe sempre agevolare l'iniziativa privata dei cittadini che, mancando di una propria abitazione, si spingessero a costruirsela e degli industriali che costruissero abitazioni popolari e popolarissime e ne mantenessero il prezzo di fitto o vendita accessibile alle possibilità del cittadino medio e proletario; l'iniziativa statale dovrebbe limitarsi all'edilizia statale, a costruzioni cioè di edifici per i pubblici servizi o di abitazioni per i pubblici dipendenti e per i pensionati, col sistema delle cooperative; mentre all'iniziativa comunale dovrebbe essere affidato il compito di risolvere localmente il problema delle abitazioni civili con costruzioni popolari ed economiche.

Questo riordinamento risponde ai princìpi classici della divisione del lavoro, del maggior rendimento e della gradualità dei compiti.

Un tale vasto piano di costruzioni popolari decentrato da affidare ai Comuni in un ciclo di anni avvierebbe per davvero a soluzione il problema di assicurare ad ogni italiano una abitazione civile.

La soluzione di questo problema umano, sociale e politico è ormai indilazionabile.

Un Governo che sia consapevole della sua posizione e dei suoi compiti non deve avere la preoccupazione di allontanare da sè tale soluzione quanto più a lungo è possibile con l'incuria o con provvedimenti occasionali e discordanti e di un empirismo solamente pietoso; ma piuttosto deve affrontarla con coraggio, avvedutezza e fiducia, soprattutto perchè deve sapere bene, un tale Governo, che in Italia col tempo il problema della casa si aggrava sempre più.

Infatti, come si rileva dai dati accertati dalla nota inchiesta parlamentare sulla miseria, nel nostro Paese circa il 25 per cento della popolazione vive assai scomodamente, in abitazioni disadatte o sovraffollate, e numerosissimi sono gli abitatori delle grotte, delle cantine e delle baracche.

Ora, un Governo responsabile, se considera che nell'ultimo decennio l'insufficiente attività edilizia ha lasciato il *deficit* di molti milioni di vani, e che ogni anno l'aumento demografico è di circa 500.000 unità, mentre l'incremento edilizio è di poco più di 300.000 vani, non può non sentirsi sommerso dalla sicura minaccia che dà la ... semplice prospettiva del domani, e non può non impegnarsi a fondo per la soluzione di questo problema angoscioso.

Si tratta di approntare dei piani lungimiranti e pratici.

E un piano lungimirante e pratico, fra tutti il più idoneo e il più logico, è quello, poco prima esposto, delle costruzioni popolari da affidare ai Comuni.

Quel Governo che studiasse un tale piano e, ponendolo sul piano della realizzazione, lo affrontasse con adeguati finanziamenti ai vari Comuni, sicuramente avvierebbe a soluzione l'annoso problema sociale della casa e sarebbe veramente benemerito della Nazione oltre il tempo ed il ciclo della sua azione di potere esecutivo.

Un finanziamento dello Stato infatti per l'attuazione di un tale piano darebbe, oltre che una forte riduzione negli oneri dei Comuni che attualmente spendono centinaia di milioni per i ricoveri dei senza tetto nelle locande cittadine, anche un notevole apporto alla lotta contro la disoccupazione e la miseria, poichè, assicurando centinaia di migliaia di ore lavorative, sanerebbe sicuramente il mercato interno, vivificando tutte le attività connesse con l'edilizia — da quella del falegname a quella dell'idraulico, da quella del fabbro a quella del verniciatore — e in definitiva contribuirebbe notevolmente alla conquista di un migliore ordine, di un maggiore benessere e di un più elevato progresso civile, che sono i supremi beni ai quali aspira ogni popolo. (*Applausi dalla destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Petti, 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, ritenuta la improrogabile necessità di avviare a concreta risoluzione il problema della casa, che in molte località assume aspetti veramente drammatici: ritenuto che, a prescindere da tutte le altre provvidenze di legge esistenti ed in elaborazione, è sommamente opportuno incoraggiare, assistere e finanziare le cooperative edilizie che si adeguano alle vigenti disposizioni in materia di edilizia popolare ed economica; ritenuto che attualmente sono giacenti presso la ommissione per l'incremento edilizio di cui alla legge Aldisio oltre cinquemila domande; invita il Governo a provvedere con la più comprensiva sollecitudine ad accogliere dette domande e quelle che in appresso saranno presentate ed a concedere i relativi finanziamenti »;

« Il Senato, ritenuto che nell'aprile 1948 fu iniziata la costruzione del nuovo porto di Salerno e che tale opera trovasi tuttora nella fase iniziale, malgrado la spesa fin qui erogata di circa un miliardo; ritenuta l'urgenza di provvedere all'acceleramento dei lavori, sia per evitare i dannosi fenomeni di interrimento del bacino che si va costruendo e che renderebbero vana la spesa già fatta, sia per le riconosciute e conclamate esigenze economiche e commerciali interessanti tutto il retroterra costituito, oltre che dalla provincia di Salerno, da quelle confinanti calabro-lucane; ritenuto che per assicurare l'efficienza di detto porto è necessario, altresì, provvedere alla tempestiva progettazione e costruzione delle vie di accesso; invita il Governo a predisporre gli adeguati finanziamenti ed ogni altro provvedimento atto a risolvere prontamente e nella sua interezza l'assillante problema »;

« Il Senato, ritenuto che le popolazioni interessate hanno da tempo e ripetutamente chiesta la costruzione di un tronco ferroviario Eboli-Calitri, indispensabile al collegamento dei numerosi ed importanti centri abitati dell'alta valle del Sele completamente tagliati fuori dalle grandi vie di comunicazione, ed è favorire nel contempo l'economia agricola, artigiana e turistica della importantissima zona, ricca di fertili terreni, di boschi, di acque tra cui quelle di Contursi rinomate per la loro radioattività; invita il Governo a disporre l'aggiornamento del già esistente progetto per la costruzione di detta ferrovia ed il relativo finanziamento »;

« Il Senato, ritenuto che la città di Eboli fu gravemente provata dagli eventi bellici, ri-

portando distruzioni di circa l'80 per cento del centro abitato; ritenuto che proprio all'ingresso della Città esiste il cosidetto « campo baraccato » dove vivono in promiscuità e nelle condizioni più ripugnanti che si possano immaginare centinaia di famiglie; invita il Governo ad intervenire con prontezza per la necessaria ed indifferibile opera di ricostruzione, segnalando la convenienza di affidare al C.A.S.A.S. la esecuzione di detta opera ».

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

PRESIDENTE. Il senatore Petti ha facoltà di parlare.

PETTI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. La diligente e perspicua relazione dell'onorevole Toselli non giustifica, come egli propone, l'approvazione del disegno di legge in discussione. Trattasi, invero, come dalla medesima relazione risulta, di un bilancio decitario. Innanzi tutto perchè, nonostante le nuove e maggiori necessità, la spesa è ridotta di fronte all'esercizio precedente di circa 7 miliardi. E poi perchè i 147 miliardi e mezzo circa stanziati, dedotti gli impegni che si riferiscono a precedenti esercizi, dedotte le spese generali e quelle dipendenti da precedenti impegni, lasciano un margine di spesa di appena 47 miliardi circa: cifra che dovrà essere ripartita tra l'Amministrazione centrale e gli uffici periferici per interventi, concorsi e sussidi, vale a dire per tutta l'attività costruttiva afferente all'esercizio 1954-55.

Al riguardo il relatore giustamente osserva che un semplice sguardo alla ripartizione di questa cifra tra i vari uffici e Provveditorati di opere pubbliche basta per mettere in risalto la eccessiva esiguità e insufficienza degli stanziamenti che costringerà gli uffici stessi ad una attività ridotta e stentata, che fin da ora si può ritenere insufficiente e incapace a fronteggiare le richieste e le esigenze delle singole zone. Questo esame semplice — insiste il relatore — sommario e comparativo delle cifre di bilancio, dovrebbe persuaderci delle necessità di modificare, almeno per quanto sarà possibile, la politica attiva del Ministero dei lavori pubblici in modo da dare il massimo impulso all'esecuzione delle opere pubbliche ed al loro maggiore sviluppo di fronte alle esigenze della vita nazionale.

Questa motivata affermazione dell'onorevole relatore è condivisa da noi ed essa giustifica il nostro voto contrario.

Voto che forse avrebbe potuto essere evitato se, dopo la discussione del disegno di legge, fosse possibile ottenere la modifica delle impostazioni di bilancio. Ma poichè questa modifica è del tutto impossibile e poichè le nostre discussioni praticamente si risolvono in un giudizio politico sull'opera e sull'attività governativa in ordine ai diversi bilanci, servendo esse a puntualizzare l'indirizzo dell'attività o della non attività governativa, ma non a correggere le errate impostazioni di bilancio, non ci resta che votare contro. Tuttavia, pur senza speranza, o con limitata speranza, crediamo nostro imprescindibile dovere esporre i nostri rilievi, le nostre critiche, le nostre istanze in ordine ai singoli argomenti ed ai singoli problemi.

Iniziando questa disamina rileveremo, dapprima, la insufficiente funzionalità dell'Amministrazione. È questo, a mio modo di vedere, un problema fondamentale: deficienza di quadri, deficienza di personale tecnico ed ausiliario, concorsi deserti. Assume il relatore che questa deficienza numerica, questo scarso interesse per i concorsi che il Ministero bandisce e che lasciano dei vuoti paurosi, è conseguenza del trattamento economico che si fa al personale tecnico. Ed è giusto. Come volete, infatti, che un ingegnere, il quale nella libera professione può aspirare a lauti guadagni, si possa invece accontentare di un modestissimo stipendio quale è quello che corrisponde il Ministero dei lavori pubblici ai propri tecnici? E badate che il fatto si rende ancora più grave quando si voglia tener presente che gli ingegneri addetti agli uffici tecnici comunali delle grandi città e delle province guadagnano molto di più in confronto di quel che guadagnano gli ingegneri del Genio civile, perchè i tecnici dei detti uffici arrotondano i loro assegni a mezzo della ripartizione di una speciale percentuale messa a carico degli appaltatori. Non so se tale espediente si possa adottare anche nell'amministrazione statale. Certo è che qualche cosa bisogna pur fare per as-

sicurare a questa benemerita categoria di tecnici un adeguato trattamento economico, e per incoraggiare a partecipare ai concorsi tutti coloro che potrebbero dare la loro attività tecnica a beneficio di un Dicastero così essenziale alla vita del Paese come quello dei lavori pubblici.

Altrettanto è a dirsi di un'altra categoria, onorevoli colleghi, di una categoria non meno importante, quella degli ausiliari, dei cantonieri stradali, cioè, i quali assolvono anche essi una funzione notevolissima in quanto sono addetti alla vigilanza ed alla manutenzione del nostro patrimonio stradale.

Senonchè, nonostante le notevolmente accresciute esigenze, il numero dei cantonieri è purtroppo diminuito di ben ottocento unità in confronto ai posti stabiliti in organico. Situazione non certo lieta ed alla quale necessita porre rimedio.

Venendo poi a parlare delle spese riguardanti le specifiche attività del Ministero dei lavori pubblici, troviamo che il primo argomento più sentito ed attuale è indubbiamente quello della casa e della ricostruzione, argomento che ha già trovato efficaci espositori e critici, a cominciare dal relatore che se ne è largamente occupato. Io mi limiterò, invece, a segnalare alla benevola attenzione del Senato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, ritenuta la improrogabile necessità di avviare a concreta risoluzione il problema della casa, che in molte località assume aspetti veramente drammatici; ritenuto che, a prescindere da tutte le altre provvidenze di legge esistenti od in elaborazione, è sommamente opportuno incoraggiare, assistere e finanziare le cooperative edilizie che si adeguano alle vigenti disposizioni in materia di edilizia popolare ed economica; ritenuto che attualmente sono giacenti presso la Commissione per l'incremento edilizio di cui alla legge Aldisio oltre cinquemila domande; invita il Governo a provvedere con la più comprensiva sollecitudine ad accogliere dette domande e quelle che in appresso saranno presentate ed a concedere i relativi finanziamenti ».

Accogliere questo mio ordine del giorno e, dopo averlo accolto, renderlo operante o con un provvedimento integrativo della legge Aldisio o con altro provvedimento, o stanziando i fondi già promessi, significa contribuire notevolmente a ridurre il grave disagio dei senzatetto, tra i quali ci sono anche quelli del ceto medio.

Le cinquemila domande giacenti rappresentano, infatti, le speranze deluse di migliaia di cittadini che avevano confidato nella parola del Governo sanzionata in una legge. Migliaia di cittadini, onorevole Ministro, ancora non riescono a capacitarsi come, dopo i primi stanziamenti, accaparrati da una categoria di privilegiati, i fondi disponibili si siano esauriti. Ancora oggi si vanno costituendo cooperative, giacchè il miraggio della casa, della piccola casa, *parva sed apta mihi*, è tuttora la speranza di molti cittadini i quali spendono denaro per l'atto costitutivo, per le pratiche legali, per il progetto, per l'acquisto del terreno e non si rendono conto che, purtroppo, in Italia le leggi sono fatte solo per gettare fumo negli occhi.

Ora, onorevole Ministro, è indispensabile e necessario che ella dica una parola chiara, precisa, definitiva sull'argomento, in modo che coloro che hanno costituito le cooperative edilizie e quelli che ancora le costituiscono possano conoscere il loro destino.

Al problema della casa si riconnette un altro mio ordine del giorno relativo alla necessità della ricostruzione della città di Eboli: « Il Senato — esso dice — ritenuto che la città di Eboli fu gravemente provata dagli eventi bellici riportando la distruzione di circa l'ottanta per cento del centro abitato; ritenuto che proprio all'ingresso della città esiste il cosiddetto " campo baraccato " dove vivono in promiscuità e nelle condizioni più ripugnanti che si possano immaginare centinaia di famiglie, invita il Governo ad intervenire con immediatezza per la necessaria ed indifferibile opera di ricostruzione, esaminando la convenienza di affidare al CASAS la esecuzione di detta opera ».

In proposito debbo ricordare che per singolare fortuna l'attuale Ministro onorevole Romita conosce perfettamente il problema sin da quando egli fu Ministro dei lavori pubblici nel 1946. Nel dicembre, infatti, di detto anno, ebbi l'onore di accompagnarlo, unitamente al compianto compagno e fratello onorevole Caccia-

tore, in una visita alla città nella cui piana si era combattuta la battaglia decisiva per la cacciata dei tedeschi dall'Italia meridionale. In tale occasione, ella onorevole Ministro, ebbe a constatare la rovina quasi totale della città. Si commosse e promise di provvedere. Si fece, infatti, qualche cosa, altra se ne progettò. Ella fu, però, sbarcato dal Governo ed ogni iniziativa fu presto dimenticata ed insabbiata. Si era iniziata l'èra della rissa ideologica e dell'immobilismo.

Ora che ella, onorevole Romita, è ritornato al Governo in compagnia di quelli che già la sbarcarono da esso, spero non vorrà dimenticare quanto ho ricordato e quindi provvedere decisamente a quelle che sono le più immediate necessità di Eboli: la ricostruzione della casa comunale e l'eliminazione della vergogna del « campo baraccato ». Il comune di Eboli è pronto, come ripetutamente ha dichiarato il Sindaco, a dare il suolo dove dovranno sorgere le nuove costruzioni per accogliere le famiglie che abitano in quel campo. Ella non può, perciò, non accogliere il mio ordine del giorno.

Altri problemi minori meritano di essere segnalati alla sua attenzione per un sollecito intervento e per i quali penso si possa provvedere con i fondi disponibili. Sono quelli concernenti la ricostruzione delle strade comunali distrutte dalle alluvioni che hanno funestato il nostro Paese in questi ultimi anni.

In proposito, onorevole Ministro, in data 17 marzo le ho chiesto farmi conoscere se crede disporre che l'ufficio del Genio civile di Salerno provveda con sollecitudine ed accurate opere a rimettere in efficienza le strade Brecelle e Speroniata, nonchè quella Pregiato-Santa Lucia in Cava dei Tirreni, strade che furono distrutte dalle recenti alluvioni, per cui i numerosi abitanti di quelle zone non hanno più la possibilità di accedere al centro della città e degli altri rioni, nonchè la possibilità di usufruire dell'assistenza sanitaria. Vero è che il Genio civile è intervenuto, ma è altresì vero che le riparazioni eseguite furono del tutto inefficaci perchè affrettate e sommarie, tanto che le prime piogge di quest'anno hanno riportato le cose allo stato primiero, aggravandole anzi.

Approfitto dell'occasione, onorevole Ministro, per segnalare, altresì, che in molti altri Comuni del Salernitano si sono verificati i medesimi inconvenienti. Inconvenienti che sono sempre gravi, ma che lo sono in modo particolare nelle località turistiche. Mi permetto ricordarle, che mentre, ad esempio, nel centro di Ravello, località di rinomanza storica ed internazionale, esistono alberghi lussuosi, dove molti stranieri ed anche connazionali affluiscono per godere la bellezza del cielo e delle meraviglie che la prodiga natura ha ivi profuse, se si fa un passo oltre l'agglomerato centrale, ci si trova di fronte alle più penose condizioni di vita che si possano immaginare. Basti dire che alla frazione Sambuco, che dista tre chilometri dal centro, non si può giungere se non attraverso una impraticabile mulattiera. In detta frazione non vi è medico, non vi è levatrice, non vi è una rivendita di sale e tabacchi, non vi sono cioè le cose più elementari per una condizione civile di vita; si pensi che i malati, per essere visitati dal medico, vengono portati a braccia a Ravello, o debbono affrontare insopportabili spese per far venire il medico a casa.

Lo stesso si può dire della vicina Scala, dove esiste una frazione denominata Pontone che si trova esattamente nelle medesime condizioni della frazione Sambuco di Ravello.

La prego, onorevole Ministro, se ancora non l'ha fatto, di rendersi conto *de visu* delle condizioni della nostra costiera amalfitana.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ho visitata proprio un mese fa.

PETTI. Non insisto allora, dal momento che lei conosce lo stato delle cose e sono, perciò, sicuro che vorrà provvedere.

In tema, poi, di costruzioni ferroviarie vorrei, onorevole Ministro, segnalarle la indifferibile necessità di dar mano alla esecuzione delle varianti per la eliminazione dei passaggi a livello sulla statale Napoli-Pesto. Ne feci già argomento di una interpellanza da me presentata il 17 agosto 1953 e che non ha avuto mai risposta. Ora si sappia che al passaggio a livello di Pagani si ricollega il triste ricordo della strage di una famiglia: padre, madre e tre figli, a cui lo Stato dovette risarcire i danni per diversi milioni. In altra occasione quel passaggio a livello, quasi sempre chiuso, provocò sanguinose risse, conchiuse, talvolta, con gravi

ferimenti, talvolta con la morte dei rissanti. Tali fatti, nonchè la importanza della strada, sbarrata da questo ostacolo, debbono consigliare un immediato intervento. Che dire poi del passaggio a livello di Battipaglia, di cui hanno parlato e parlano continuamente i giornali. Mi limiterò a rilevare che fin dal 1950 la A.N.A.S. ha incluso nel suo programma di lavori la costruzione della variante per la eliminazione dei gravi inconvenienti derivanti al traffico dal passaggio a livello di Battipaglia che, essendo all'altezza dei binari di manovra della stazione, è quasi in permanenza chiuso. Il progetto annunciato dall'allora rappresentante dell'A.N.A.S. di Salerno, ingegner Trilli, prevedeva la eliminazione del transito sul passaggio a livello per agevolare il traffico e dare ampio respiro allo sviluppo edilizio e industriale della città. Senonchè siamo informati che il Ministro dei trasporti avrebbe dichiarato che ragioni tecniche impediscono la attuazione del progetto. Ed allora occorre che ella, onorevole Ministro, si metta d'accordo con il suo collega dei Trasporti per risolvere il problema. Si tratta di una strada che non serve solo al traffico industriale e agricolo, ma anche al movimento turistico.

Vi è poi il problema della ferrovia Eboli-Calitri, che ho riproposto con il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, ritenuto che le popolazioni interessate hanno da tempo e ripetutamente chiesto la costruzione di un tronco ferroviario Eboli-Calitri, indispensabile al collegamento dei numerosi ed importanti centri abitati dell'alta valle del Sele, completamente tagliati fuori dalle grandi vie di comunicazione, ed a favorire nel contempo l'economia agricola, artigiana e turistica della importantissima zona, ricca di fertili terreni, di boschi, di acque tra cui quelle di Contursi rinomate per la loro radioattività; invita il Governo a disporre l'aggiornamento del già esistente progetto per la costruzione di detta ferrovia ed il relativo finanziamento ».

Gli argomenti che motivano l'ordine del giorno mi lasciano sperare nel consenso dell'onorevole Ministro. Comunque, mi propongo di ritornare sull'argomento.

A chiusura, infine, di questo mio intervento prospetterò una questione di eccezionale importanza, che, se da un canto può sembrare di interesse locale, ha, d'altro canto, indubbi aspetti di interesse generale. La questione cioè del nuovo porto di Salerno, i cui termini sono racchiusi nell'ordine del giorno che ora leggerò:

« Il Senato, ritenuto che nell'aprile 1948 fu iniziata la costruzione del nuovo porto di Salerno e che tale opera trovasi tuttora nella fase iniziale malgrado la spesa fin qui erogata di circa un miliardo; ritenuta l'urgenza di provvedere all'acceleramento dei lavori, sia per evitare i dannosi fenomeni di interrimento del bacino che si va costituendo e che renderebbero vana la spesa già fatta, sia per le riconosciute e conclamate esigenze economiche e commerciali interessanti tutto il retroterra costituito, oltre che dalla provincia di Salerno, da quelle confinanti calabro-lucane; ritenuto che per assicurare la efficienza di detto porto è necessario, altresì, provvedere alla tempestiva progettazione e costruzione delle vie di accesso; invita il Governo a predisporre gli adeguati finanziamenti ed ogni altro provvedimento atto a risolvere prontamente e nella sua interezza l'assillante problema ».

La strana storia del nuovo porto di Salerno merita di essere ricordata, perchè è la plastica manifestazione di una certa mentalità che corrode la nostra vita pubblica. Occorre sapere che nel 1948, e precisamente il 16 aprile, cioè due giorni prima delle famose elezioni politiche, si tenne un grande comizio del partito di maggioranza a Salerno. Ad esso intervenne, in rappresentanza del Governo, l'onorevole Tupini, oltre a tutti i deputati democristiani della provincia. In quell'occasione, per dare maggior vigore e forza alla campagna elettorale, che era per concludersi, venne annunciato che finalmente il Governo si era determinato a risolvere il grave problema tanto necessario ed atteso: il nuovo porto. Sul palco vi erano i tecnici, nonchè un rappresentante dell'impresa cui sembra che il Ministro avesse già affidato la esecuzione dell'opera.

Infatti, dopo qualche giorno si pose la prima pietra. Il primo finanziamento pare che

ammontasse a 200 milioni. Tale somma fu esaurita per l'impianto del cantiere. Il Ministro nominò un ispettore per accertare che cosa di positivo si fosse fatto. Sembra che l'ispettore informasse il Ministro che i 200 milioni erano serviti soltanto per l'impianto del cantiere. Non si conosce se quel cantiere giustificasse quella spesa: sembra che i tecnici fossero di parere contrario. Comunque, malgrado la relazione dell'ispettore, si appaltò il secondo lotto con un finanziamento di 300 milioni e, strano a dirsi, si diede l'appalto a trattativa privata alla medesima impresa che aveva in quel modo utilizzato i fondi dello Stato e cioè il sudato danaro del contribuente italiano.

Con gli ulteriori finanziamenti sembra che la spesa raggiungesse i 900 milioni. Ora, di fronte a tale rilevante cifra non ci sono che i 500 metri del pennello che si diparte dalla Crestarella. Vedrà lei, onorevole Ministro, se la spesa è giustificata, anche per stabilire le eventuali responsabilità.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Ho troppa fiducia nei miei uffici per dubitare. Ad ogni modo, accerterò; ma sono tranquillo.

PETTI. Si tratta di circa un miliardo che è stato speso e del quale ella deve chiedere conto. Il fatto, però, che più mi preoccupa è un altro. È da sapere che la ubicazione del nuovo porto era quanto mai discussa. Non si sapeva se il porto dovesse sorgere a ponente o a levante. Vi erano due orientamenti e due progetti. Per la ubicazione a ponente vi era la difficoltà delle vie di accesso, per quella a levante v'era il fatto che il porto era troppo esposto ai marosi e avrebbe limitato l'espansione della città. Comunque il problema fu risolto nel senso adottato dal Ministero e fu dato inizio all'opera. Se quest'opera è stata riconosciuta necessaria, se per essa è stato speso un miliardo circa, onorevole Ministro, mi sembra strano che dopo circa sei anni, l'opera si trovi ancora all'inizio, che, anzi, sia stata abbandonata, come si deve dedurre dalla riduzione della spesa per le opere marittime. Il che ha posto in giustificato allarme tutti i salernitani: dai commercianti, agli industriali, agli agricoltori ed a tutte le altre categorie interessate, comprese quelle delle provincie viciniori, che vedono nella riduzione dei fondi la ingloriosa fine della grande promessa. Nè l'allarme è infondato giacchè pochi momenti fa ho letto nel recente fascicolo de « L'Industria meridionale », pubblicazione aggiornata e contenente notizie da ritenersi ufficiose, una informazione dalla quale risulta che si sarebbe deciso il ripristino del vecchio porto, per il quale il Ministero una volta spendeva per opere di manutenzione molti milioni all'anno e per il quale occorreva che una draga vi stanzionasse in permanenza per consentirne la utilizzazione. Questa informazione è la riprova che il Governo intende abbandonare l'opera o rinviarne la esecuzione a tempo indeterminato, che è lo stesso. Se ciò avvenisse si sarebbe gettato a mare senza alcun costrutto un miliardo circa. Quel miliardo che poteva servire al risanamento dei quartieri insalubri della città di Salerno e che invece è servito soltanto ad una speculazione elettorale. Ebbene, sono convinto, onorevole Ministro, che ella vorrà esaminare attentamente la questione; sarà suo titolo d'onore se vorrà risolverla nel senso indicato nell'ordine del giorno. Per meglio chiarire la cosa, senta come si esprime l'articolo della ricordata pubblicazione: « Tra le numerose opere marittime che si stanno compiendo nel Mezzogiorno, la realizzazione del nuovo porto di Salerno rappresenta uno dei maggiori lavori la cui importanza è attestata dal complesso di costruzioni costituite dai due moli di difesa esterna di cui il nuovo, partendo dalla spiaggia nei pressi della Crestarella, creerà un posto avanzato nel nuovo bacino, e l'altro formato dal prolungamento del braccio di levante già esistente che raggiungerà la lunghezza di metri 800, permettendo così l'accesso di navi di grande tonnellaggio ». A questo punto faccio rilevare, onorevole Ministro, che, se non si costruisce questo secondo braccio, anche quei 500 metri già costruiti saranno inutilizzati giacchè la sabbia trasportata dalle onde marine che ha ostruito il vecchio porto così ostruirà il nuovo bacino in via di formazione. L'articolo prosegue: « Il nuovo porto sarà poi completato dall'apertura di un varco sull'esistente molo a ponente e dalla chiusura della bocca di levante. È tuttavia da considerare che l'in-

sieme dei lavori per la costruzione di massi in cemento e per il trasporto e la posa dei materiali, reso difficile dalle profondità sempre più elevate che si andranno ad incontrare, richiederà un periodo di cinque anni troppo prolungato per poter rinviare nel tempo la soluzione dei problemi portuali del Salernitano. Si rende allora indispensabile la sistemazione del vecchio porto, tanto più che esso sarà parte, e invero molto importante, del nuovo, e d'altronde l'incremento del traffico verificatosi da qualche tempo non è assolutamente sufficiente per ristabilire una situazione di normalità. Nella immediata riattazione e valorizzazione del vecchio porto di Salerno verrebbero riconosciute alle industrie cittadine le peculiari prerogative di zona di produzione, attualmente sacrificate sia nel settore dell'industria conserviera, avente i suoi centri in Battipaglia, a Ponte Cagnano, Mercato San Severino, Nocera ed Angri, che in quello ortofrutticolo.

Orbene questa informazione, onorevole Ministro, significa e dovrebbe significare che il Governo, infatti, non ha più intenzione di mantenere fede ai propri impegni e come da due anni non ha più gettato un sasso a mare così crederà di dover continuare, ripromettendosi di rimettere in efficienza il vecchio porto. Certamente questa non è una soluzione aderente a quelli che sono gli interessi vitali non soltanto della provincia di Salerno, ma anche di quelle viciniori, le quali tutte attendono che a Salerno vi sia un porto efficiente da servire ai traffici in continuo incremento. È perciò che reclamo il più attento esame di questa grossa questione che, oltre agli aspetti tecnici, ha quelli di ordine economico e politico.

Trattasi dunque di un problema di eccezionale importanza che il Governo non può eludere, ma ha il dovere di risolvere nel più breve tempo possibile.

Noi salernitani, e con noi le popolazioni delle altre provincie interessate, non tollereremo che il Governo si sottragga a questo dovere che, oltre tutto, è un impegno d'onore; diversamente resterebbe assodato in via definitiva che la promessa del nuovo porto non altro rappresentò se non un grande inganno escogitato a fini elettorali ed in danno del popolo e dell'erario.

Onorevole Ministro, confido che ella accogliendo, per quanto possibile, le mie richieste, voglia dimostrare che questi nostri interventi non sono del tutto inutili, ma che possono rappresentare un contributo costruttivo ai numerosi problemi che da anni attendono la loro soluzione.

Confido in particolar modo nella sua attività e nelle ripetute sue dichiarazioni di voler aiutare la rinascita delle nostre abbandonate e tradite terre meridionali. Se ciò ella farà, sarò lieto, malgrado non sia più nelle nostre file, di porgerle il mio ringraziamento; ma se ciò non farà, sarà evidente che avrà subìto il contagio dell'immobilismo e di ciò nessuno di noi le potrà dar lode. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Marsico. Ne ha facoltà.

DE MARSICO. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, a me manca la competenza che tanti altri hanno mostrato di avere — tra tutti il mio amico onorevole Di Crollalanza — per occuparmi di questo bilancio allo scopo di farne una critica generale, o di esaminare nelle sue direttive la politica dei lavori pubblici. Io sono, rispetto ad essi, nelle condizioni del contribuente comune, che si domanda se ciò che egli, traendolo dal suo lavoro, offre al bilancio dello Stato, valga a soddisfare qualcuno degli interessi a cui la sua vita è legata più da vicino; del cittadino qualsiasi, il quale, pur sapendo che ciascuno deve contribuire al soddisfacimento di interessi nazionali, non è disposto a pensare che questi debbano implicare la soppressione di interessi provinciali o locali.

Vi prego quindi di ascoltarmi in ciò che assai brevemente dirò su alcuni problemi interessanti determinate città e dei quali per antica consuetudine di rapporti credo avere conoscenza sicura, prestandomi quella attenzione che avete concessa già ad altri colleghi, come all'onorevole Zagami, che si è occupato dei problemi della città di Messina, e all'onorevole Fabbri che ci ha intrattenuti su quelli della città di Terni.

Io sono lieto intanto di poter cominciare il mio discorso da un'affermazione di profonda solidarietà con l'onorevole Petti: figli della

stessa provincia, ne sentiamo con uguale passione i bisogni. Egli ha parlato di alcuni suoi piccoli Comuni abbandonati; del suo magnifico capoluogo, di quella Salerno che un poeta chiamò felicemente « un emporio di luce », di quel nido d'aquile sul mare, Ravello, dove Wagner trovava l'ispirazione per la pagina più sinfonica della sua immensa creazione, a breve distanza da Amalfi dove Ibsen scriveva quasi intero uno dei suoi drammi.

Terra capace, insomma, di offrire all'arte ispirazioni di universale grandezza, e pensando alla quale il cuore mi riporta al ricordo delle rocce massicce su cui aprii gli occhi alla luce: di Sala, dominatrice di quel vallo di Diano in cui i poderi serbano per confine il solco tracciato da Roma per la spartizione delle terre divise ai combattenti dopo le leggi gracche. Io non so, onorevole Ministro, cui, in quest'Aula che non può dirsi affollata, ho l'illusione di parlare nella confidenza del suo Gabinetto di lavoro, se ella conosca Sala Consilina.

Un paese disteso a mezza costa sulla montagna, attanagliato alla montagna, percorso da strade buone per uomini rudi e duri, così aspre da farci domandare se esso non meriti, perchè partecipi alla moderna civiltà edilizia e stradale, che le si estendano i provvedimenti elargiti giustamente col decreto ministeriale del 1945 a Matera, per l'estirpazione degli uomini dai sassi. Ma esso è anche un centro fiorente di studi dell'ordine medio; centro di una zona in cui l'agricoltura promette una rapida industrializzazione; centro di uffici giudiziari di nobilissime tradizioni, per nome di magistrati e di avvocati che onorarono con la dottrina e l'ingegno quel paese e l'Italia.

Orbene, gli eventi bellici avevano distrutto le sue arterie principali, denominazione che solo la generosità della similitudine può consentire per straduzze adatte più per greggi che per montanari. Dopo anni di resistenze, si ottiene dal Genio civile l'appalto dei lavori per la sistemazione di 180 metri della strada Silvio Pellico, per un importo (cercate di frenare la emozione) di 2.000.000 di lire, sui fondi « danni di guerra ». La somma non sarà sufficiente a sistemare neppure quell'unica via. In continuità di questa ve ne sono altre due, Castello e Diego Gatta, non meno rovinate per la stessa ragione. Il Comune preme per una modestissima integrazione del finanziamento allo scopo di provvedere alla contemporanea sistemazione delle tre strade, che porterebbe anche ad una notevole economia, e perchè si provveda subito alla perizia relativa da parte del Genio civile. La richiesta è umana, modesta ed urgente. Ha tutti i requisiti per essere accolta. Non sarebbe cosa da parlarne qui, in Senato; ma, qualche volta penso anch'io che Cristo si sia fermato ad Eboli. E ne parlo qui non solo perchè sia a conoscenza del Senato l'esiguità delle aspirazioni che spesso travagliano le popolazioni meridionali, ma perchè l'onorevole Ministro rifletta che non di rado basterebbe un'adeguata sensibilità degli uffici periferici a non inacerbire le piaghe ed a realizzare, infine, anche una diminuzione di aggravi futuri allo Stato.

Di un altro bisogno di quel paese, l'appalto dei lavori per la costruzione del Liceo-ginnasio e della Scuola media, che attende l'esame del progetto da parte del Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche, io voglio far cenno in questo momento, con l'augurio che vi si provvederà sollecitamente.

Quanto a Salerno, un problema supera gli altri: quello del porto, che l'onorevole Petti ha già toccato e al quale io dedicherò ancora qualche considerazione. Esso si solleva dal piano dei problemi regionali su quello dei problemi nazionali, perchè interessa più che una sola regione. Comprendo perfettamente che il bilancio di quest'anno, come è stato già detto, non offre le possibilità per una soluzione immediata; ma bisogna parlarne ora, perchè nei prossimi esercizi possano aversi, senza dilazioni ulteriori e senza oblìi ricorrenti, gli stanziamenti necessari.

Io non so se esso siasi ripresentato all'attenzione periodica dei partiti più che del Governo in questi ultimi anni per pure finalità elettorali e demagogiche, come poco fa ho udito affermare. Per dieci anni io sono stato lontano da queste competizioni, ed alla mia meditazione esso s'impone soltanto per la sua importanza antica ed attuale, permanente e crescente.

La necessità di un porto a Salerno si affacciò a Manfredi ed agli Angioini, come essenziale fin da quei tempi alla economia di

parecchie regioni: l'Irpinia, il Sannio, la Lucania, la Calabria settentrionale. Fu poi durante il regno di Carlo III che, ridotto il porto primitivo ad un ammasso di scogli, si costruirono la banchina e la breve muraglia, dove sorse la Capitaneria di porto, distrutta poi dagli eventi bellici del 1943. Il porto non ebbe e non potè avere fortuna perchè il suo bacino s'interrava, come oggi del resto, sotto la pressione dei detriti di tre fiumi che vi si riversano, il Sele, il Tusciano e il Picentino, e per la sua esposizione ai venti. Cominciò così ben presto ad affermarsi quella realtà che si riassunse in un motto: il mare di Salerno ingoia il suo porto. Verso la metà dell'Ottocento si pensò di opporre un rimedio costruendo l'antemurale, e poco dopo completandolo con la creazione di una scogliera, il così detto « martello ». Ma era sbagliata la concezione ed il resto lo fece l'incompleta costruzione di quella opera. Come si verificarono l'affondamento di un piroscafo inglese e quello di un veliero norvegese, oltre quelli di piccoli bastimenti nostri, se ne diffuse il discredito e ne fu segnato il destino nel mondo dei traffici.

L'onorevole Petti ha mostrato di dubitare ancora nella scelta fra un porto a levante e un porto a ponente. Mi permetta però il mio conterraneo di considerare questo dubbio assolutamente superato. Dev'essere noto anche a lui che un accenno di vita nuova si ebbe con l'allacciamento ferroviario e con la costruzione della banchina di ponente; credo di poter affermare che gli studi sono più che maturi per additare in tutto un nuovo orientamento del porto la chiave della soluzione. Le difficoltà attuali derivano da tre ragioni: l'apertura a levante, che mantiene la banchina e il bacino interno sotto la continua minaccia di interramento per la direzione delle correnti che vi ammassano i detriti dei fiumi, come ho detto; l'angusta capacità, appena 200 metri di lunghezza e 100 metri di larghezza, sufficienti soltanto per navi di medio tonnellaggio; l'esiguità dell'area del bacino interno, che rende malagevoli le manovre e l'attracco delle navi anche di medio tonnellaggio.

L'ultimo progetto prevede, a quel che so, la chiusura del porto a levante, la costruzione di un porto a ponente e di tre moli, con l'effetto della formazione di un bacino a ridosso dei monti, perfettamente riparato dai venti.

Quasi un miliardo è stato già speso, come ricordava l'onorevole Petti, ma a singhiozzi, per lavori non legati neppure da un piano organico di esecuzione. Solo continuandoli secondo un programma razionale, questa somma già ingente potrà non andare perduta, e si arrecheranno vantaggi enormi non solo al ceto dei disoccupati ma all'economia di domani. È questa una delle opere che meglio fondono il riguardo dovuto ai cercatori di lavoro e quello dovuto all'aumento delle fonti di produzione, dal quale l'appagamento del bisogno e la rivendicazione effettiva della dignità umana saranno attuati insieme.

Salerno, sbocco naturale delle provincie di Benevento e di Avellino, della Lucania e della Calabria settentrionale, si arricchirà del loro gravitare sul suo porto ed agevolando i traffici di queste provincie e di queste regioni contribuirà a sua volta all'incremento del loro benessere. Se ne ha già la prova sperimentale: è bastata, infatti, due anni fa, l'istituzione della Direzione generale delle dogane per potere, oggi, dalle statistiche di due soli esercizi, rilevare un notevole aumento ed intensificazione dei traffici.

Non è audace sperare e prevedere, che in questa realizzazione si sarà raggiunta una tappa avanzatissima della rinascita del Mezzogiorno. La feracità delle terre nocerine, capaci in alcune plaghe di più raccolti all'anno, e quella delle terre irpine, coi loro vigneti, i cui prodotti possono gareggiare vittoriosamente coi più rinomati sui mercati stranieri, riveleranno la loro esatta misura solo quando per la vicinanza a grandi vie di comunicazioni terrestri e soprattutto marittime l'agricoltura vi si potrà razionalmente industrializzare. Iddio ha benedetto le nostre terre e gli uomini hanno il dovere di rendere accessibili e concreti i tesori che racchiudono liberandoli dagli ostacoli che oggi ce li sottraggono, favorendone lo sviluppo, l'impiego, l'espansione. Sarà accorgimento dei ceti interessati determinare questa affluenza di attività verso il porto di Salerno con opportuna riduzione di noli, di spese per trasporto ed imbarco; ma nessuno può dubitare, fin d'ora, che l'opera da noi auspicata aprirà un ampio varco verso la resurrezione economica del Sud.

Se vogliamo risolvere il problema della miseria, non dimentichiamo le case da costruire,

ma non dimentichiamo neanche questi focolai di energia da accendere dove la natura ne ha posto le condizioni. È doveroso soccorrere chi soffre; è ugualmente doveroso dare agli uomini i mezzi per non fermare la vita al livello del soccorso. La terra meridionale è un mondo da esplorare ancora, e il grande alleato, il grande mecenate della terra, è il mare. Mi si lasci dunque sperare che il problema del porto di Salerno torni ad assumere, come impegno di Governo, l'immediata importanza di cui è meritevole.

Ma di un'altra città, Avellino, sento il dovere di parlare, esponendone solo i problemi più urgenti, formanti per il loro carattere di altrettante necessità perentorie e per la loro convergenza in un piano minimo di aiuto ad una plaga fin oggi ingiustamente trascurata un complesso unitario inscindibile, una plaga che presenta come titolo di credito verso il Paese un bilancio di valori morali così imponenti da permetterci di domandargli che cosa esso sarebbe se il suo suolo ed i suoi figli non vi fossere stati. Non dimentichiamo: essa del Risorgimento e dell'anelito verso l'indipendenza della Patria diede i primi vagiti con l'episodio del 1820. In quella provincia aprirono gli occhi alla vita due uomini la cui personalità sovrasta sulle glorie del secolo scorso: Francesco De Sanctis, il più grande critico dell'Ottocento, a misurare la cui grandezza Benedetto Croce constatò appena sufficiente tutta la sua esistenza e la sua ininterrotta attività di pensatore; e Pasquale Stanislao Mancini, colui che nella giornata del 15 maggio 1848 celava nel nodo della sua cravatta il programma della redenzione nazionale, ed era destinato a rivelarsi, tra la sbarra di avvocato, la cattedra universitaria ed il banco del governo, il più grande giureconsulto del secolo ed uomo politico sommo. In quella provincia nacque uno degli uomini di Governo che servì più a lungo e devotamente l'Italia liberale dal Ministero dei lavori pubblici: Francesco Tedesco. Avellino: terra che diede il nome ad una delle brigate eroiche del nostro esercito; che diede il condottiero all'armata internazionale, vittoriosa dell'impresa da cui l'impero austriaco fu stritolato ed i confini della Patria, oggi purtroppo nuovamente discussi, furono conquistati; che conta, prima fra le provincie italiane o fra le primissime, ventuno medaglie d'oro; che, inesausta di sacrificio, fu consacrata da un inutile flagello, impostole non si sa da quale cieca follìa a pagare le dolcezze della liberazione, quando, firmato l'armistizio già da cinque giorni, veniva bombardata, con brevi intervalli, per quasi quarantott'ore e falciata di 650 vittime: tante, nei soli giorni del 13 e del 14 settembre 1943, che non vi fu legno per dare a tutte una bara.

Una terra come questa iscrive per proprio diritto, senza beneplacito di alcuno, il suo nome nell'aristocrazia delle regioni e della Nazione, e può bene accampare finalmente la pretesa che i suoi problemi siano collocati fra quelli che hanno in sè il carattere di una assoluta priorità. Non mi si dica che essi impegnano la competenza di Ministeri diversi o di settori diversi della pubblica amministrazione. Il suo, onorevole Ministro, è un organo centrale, di propulsione e di coordinamento, di iniziativa e di esecuzione. Spetta al suo Ministero controllare la gravità dei problemi e condurli ad attuazione, mediante tutte le intese e le collaborazioni che saranno necessarie. Uno è lo Stato, ed è allo Stato che Avellino si rivolge.

Il primo dei suoi problemi riguarda il piano di ricostruzione, per il quale Avellino indica un fabbisogno di un miliardo e mezzo e chiede che le siano applicate le agevolazioni della legge 27 ottobre 1951, n. 1402. Il piano era stato già approvato con decreto ministeriale 5 febbraio 1949, ma solo qualche mese fa si è ottenuto uno stanziamento di 100 milioni, che non si sa poi quando saranno effettivamente versati. Quante necessarie trasformazioni siano connesse all'attuazione di questo piano non starò qui a dire, ma forse anche a lei, onorevole Ministro, è noto che ad Avellino esistono ancora strade e quartieri in cui l'abitazione, ricettacolo sempre insostituibile per l'uomo, è nello stesso tempo una realtà paurosa. Noi siamo ancora a ciò, ed in questa città lo si sente penosamente: una parte non trascurabile del popolo è condannata a temere ciò che più ama, a fuggire quando può ciò che più cerca: la casa! Piaga cruenta, che non potrà sparire se non con l'attuazione più sollecita del piano di ricostruzione.

Ed io credo di non far torto ad alcuno appoggiando la mia richiesta ad una comparazione. La vicina Benevento, città a me cara ha ottenuto dal Governo già 700 milioni per il suo piano di ricostruzione ed in via di concessione, se non sono male informato, ve ne sono altri 500. Non disconosco le gravi ferite che nell'abitato di Benevento apportarono i bombardamenti, ma se le sue distruzioni salgono al 65 per cento, quelle di Avellino raggiungono il 43 per cento, e alle distruzioni edilizie bisogna aggiungere, è necessario ripeterlo, le 650 vittime (per citare il numero di quelle accertate, chè altri le fanno salire ad oltre 1.500) mietute in due soli giorni, a guerra finita, dagli aerei alleati. Se una vita schiantata può valere almeno una casa distrutta, l'importanza delle percentuali s'inverte.

LEPORE. A Benevento con un solo bombardamento ci sono stati circa 8 mila morti. Dobbiamo chiarirlo questo. (*Commenti*).

DE MARSICO. Mi sembra una cifra esagerata, onorevole Lepore, e non so neppure se a tanti salgano i morti di tutta la sua provincia. Se il suo rilievo fosse esatto, non avrei nulla da dire circa gli stanziamenti per Benevento. Ma riveda i suoi calcoli, e tenga presente che io parlo di avellinesi morti in città, in soli due giorni. Ora, in proporzione, Avellino avrebbe dovuto già ottenere uno stanziamento di 500 milioni, mentre aspetta ancora i primi cento e quel che con questi possa farsi per un piano che ne richiede altri 1.400 ognuno comprende. Bisogna accelerare quindi il ritmo e l'entità degli stanziamenti.

Il secondo problema non è meno urgente, e riguarda l'approvvigionamento idrico cittadino. Questo dell'acqua in Irpinia è un problema che non ha il suo riscontro in alcun'altra provincia italiana e che è ben degno di essere definito drammatico. Madre delle acque essa potrebbe esser chiamata nel Mezzogiorno d'Italia, e come ad una missione materna verso milioni di figli la natura sembra averla creata: per offrire tutto ciò che ha, fino al sacrificio. Tra i suoi confini sono le sorgenti del Sele, e se ne priva per dissetare, irrigare, elevare alla gioia della vita ed alla fertilità del suolo la Puglia, con i suoi 3.200.000 abitanti; tra i suoi confini, le sorgenti del Serino, e se ne spoglia per la salute e la bellezza di Napoli, con i suoi 1.030.000 abitanti. Tra i suoi confini, pullulano sorgenti minori, e la Puglia e Napoli gliele contendono per l'integrazione del loro approvvigionamento. Per sè deve ricorrere all'allacciamento di vene minori con cui cerca combattere la malaria che minaccia alcune sue plaghe; ed Avellino, con i suoi 40.000 abitanti, è alla mercè di un gruppo di sorgenti vicine che nel 1949 le regalarono, per la loro ubicazione e per il sistema irrazionale di captazione, una violenta infezione tifoidea.

Trent'anni fa io dicevo alla Camera che l'Irpinia può, per le sue acque, far suo il motto dannunziano: « Io ho quel che ho donato »; e proponevo che, per fornire di acquedotti i novanta comuni che a quel tempo ne erano privi, si adottassero per questi i provvedimenti allora largiti per i così detti acquedotti ferroviari dell'Agrigentino. Da allora buona strada si è fatta, ma restano due questioni ben gravi. L'una relativa allo studio di un'equa distribuzione delle acque di qualche sorgente ancora disponibile (quella di Cassano) fra la Puglia, che la chiede per Brindisi e per Taranto, e i comuni irpini. All'uopo, in un recente convegno tenuto a Bari, si è riconosciuta la giustizia di questa impostazione, ed anch'io la raccomando all'attenzione dell'onorevole Ministro, anche perchè una certa istruttoria sarebbe stata compiuta dagli uffici del Genio civile, che tiene alto conto degli interessi della Puglia, ma assai scarso di quello dell'Irpinia, e che è giusto perciò sia riveduta. L'altra relativa alla situazione allarmante proprio della città di Avellino. È la salute dei suoi figli e dei suoi abitanti (a quella stabile bisogna aggiungere una popolazione avventizia cospicua, come le reclute della importante Scuola addestramento, gli alunni dei numerosi e fiorenti istituti scolastici) che occorre difendere, provvedendo in modo definitivo ed immediato alla sistemazione delle sorgenti di Sorbo Serpico. Sono quasi cinque anni, da quella infezione, che Avellino beve acqua clorata, ed io non esito neppure a denunciare che la clorizzazione non avviene sempre con scrupolosità scientifica, ma spesso con un empirismo che o non pre-

viene o aggrava addirittura i pericoli. La necessità di una soluzione radicale fu riconosciuta in una riunione tenuta qui, a Roma, presso la Cassa del Mezzogiorno, nel gennaio 1953, dai rappresentanti gli organi responsabili, e fu conclusa affidando al Consorzio idrico interprovinciale dell'Alto Calore la progettazione e l'esecuzione dei lavori. È passato quasi un anno e mezzo e si è ancora ai sondaggi geognostici! Ho bisogno di osservare che ogni ora perduta è un più forte rischio in agguato?

Ciò che io espongo vuol essere qualcosa di più che una raccomandazione, un voto o una invocazione: vuol essere, onorevoli senatori, un grido d'allarme!

Altro problema è quello della viabilità interna e delle fognature, reso acuto dagli eventi bellici che le hanno profondamente danneggiate, e in molti tratti sconvolte. È stata preventivata per esse una spesa di 320 milioni. Sui dettagli non posso intrattenere il Senato, ma spero che vorrà informarsene e valutarli l'onorevole Ministro.

Vi è poi il problema delle scuole che assume un carattere particolare per una città come Avellino. Per la sua topografia, per il suo stile semplice e sano di vita, per le tradizioni dei suoi maggiori istituti di educazione e di cultura essa sembra predestinata ad essere un centro di studi. Qualsiasi sacrificio compiuto per le sue scuole sarà un capitale messo a sicuro profitto morale e materiale. Attualmente però trattasi non di collocare utilmente le disponibilità del bilancio statale ma di provvedere ad esigenze elementari di una popolazione scolastica cui mancano le aule, e alle quali non si può dire di prendere altra strada, sia perchè nessuna strada può essere imboccata da chicchessia senza un corredo di studi, sia perchè le scuole offrono nel Mezzogiorno il solo compenso alla deficiente attrezzatura industriale.

Ora, il fabbisogno irriducibile di scuole per Avellino si può riassumere così: occorrono cinque edifici per scuole elementari, due per scuole medie, una scuola d'arte, un edificio per un liceo e ginnasio. In circa tre esercizi, si sono avuti soltanto 210 mlioni, per acconti sulla spesa occorrente a un solo edificio per scuole elementari, a una scuola media e al liceo-ginnasio. Il cammino da percorrere è ancora lungo e non deve essere perduto di vista.

Problema annoso e gravissimo è l'altro riguardante l'assistenza ospedaliera. Nel 1938 fu progettata e iniziata la costruzione dell'ospedale consorziale, e fu in breve completata. Nel 1943 l'occupavano le truppe alleate, e dopo il loro allontanamento, molte famiglie senza tetto. Una ventina ancora sono alloggiate nei corpi laterali dell'edificio. Una quindicina di milioni sono stati spesi per le riparazioni più urgenti; ed è sperabile che possa essere sgombrato fra non molto e reso disponibile per la sua destinazione originaria. Si sono già appaltati, con mutui contratti dall'Amministrazione provinciale, i lavori per alcuni impianti tecnici; ma — è una deficienza che completa l'oscuro quadro della pericolosa alimentazione idrica — la provincia continua a dibattersi in una situazione ospedaliera rudimentale ed aspetta che anche la sua ora venga in questo campo dove l'amore per il popolo, il diritto del popolo si affermano come in pochi altri.

Un discorso simile deve farsi per l'edificio che doveva essere destinato a tubercolosario, il « Sanatorio Maffucci ». Il progetto è del 1935; l'edificio è completo nelle sue strutture essenziali. I lavori eseguiti ed in corso d'esecuzione ammontano a 75 milioni di lire: sono progettati lavori per fognature e disinfezione per circa 110 milioni; un centinaio ancora ne occorrono per arredamento ed attrezzature: nell'insieme poco più di 200 milioni ancora, necessari al suo completo allestimento. L'Alto Commissariato per la sanità avrebbe promesso uno stanziamento parziale. Ma i 16 anni passati dall'inizio dei lavori per l'ospedale, i 19 passati da quello dei lavori per il tubercolosario possono essere sufficienti a vedere compiere lo sforzo ultimo occorrente a fornire la provincia di questi enti che il popolo reclama. Rimandare sarebbe continuare a spendere ad intervalli, disordinatamente, perdendo nelle pause i vantaggi di ciò che si è fatto prima, rinunciando al profitto che può aversi dal funzionamento dei due istituti.

Questi sono i bisogni improrogabili dell'oggi. Occorre però anche spingere lo sguardo verso il domani, e prepararlo, occorre pensare al diritto dell'Irpinia a partecipare alle maggiori attività regionali e nazionali. Sotto que-

sto aspetto, lo sguardo si posa sulle comunicazioni.

Avellino registrò il tramonto della sua fortuna con la costruzione della ferrovia Napoli-Bari per Caserta e Benevento. Da allora essa fu tagliata fuori dalle grandi vie del traffico. Le vie sono sempre la vita, anzi la storia: potrebbe darcene conferma l'onorevole Lepore, rammentandoci che la sua Benevento fu, durante la storia di Roma, il nucleo vitale del Mezzogiorno perchè fu il nodo delle strade più importanti in quell'epoca fra il sud e le regioni del centro e del nord. Poi, in questa funzione di ganglio, è stata sostituita da Foggia, e anche essa ha declinato. Attualmente si va studiando il tracciato dell'autostrada che dovrà allacciare il Tirreno all'Adriatico, da Napoli a Bari, ed è l'ora di decidere se la imponente produttività agricola dell'Irpinia debba rimanere soffocata con la esclusione di Avellino, il centro naturale di gravitazione della Provincia, anche da questo tracciato.

Il ministro Aldisio approvò un piano poliennale di autostrade redatto dall'A.N.A.S. che trascura quasi completamente l'Italia meridionale ed esclude del tutto la città e la provincia di Avellino. Egli dimenticò che l'autostrada Napoli-Bari è il succedaneo di una ferrovia che, fra il 1924 e il 1930, fu lungamente studiata, per finalità strategiche, industriali e turistiche, e nella quale Avellino sarebbe stata compresa. La locomotiva capitola ormai su molti tratti, ed anche qui, al motore, ma ciò, per il problema di cui mi occupo, non deve influire sul percorso. È tanto giusto ed utile che Avellino sia incontrata dall'autostrada quanto utile e giusto sarebbe stato che fosse stata toccata da una nuova strada ferrata. Non ignoro che un progetto, redatto a Napoli dall'« Anias », propugna un percorso attraverso la Valle Caudina e quella del Calore; ma un raccordo che passi per Avellino basta a proteggere anche gli interessi della Valle Caudina, sicchè sarebbe inutile danno sacrificare Avellino per un attraversamento diretto di questa. Non ignoro neppure che Salerno preferirebbe un'autostrada che partendo da Napoli e passando per Pompei la toccasse spingendosi verso Eboli, la Valle del Sele e la Basilicata, biforcandosi in due tronchi, l'uno verso Bari, l'altro verso Taranto: raccordo che escluderebbe anch'esso Avellino. Qui il mio sentimento rischia di dividersi e il mio animo di soffrire, perchè, nato in quella provincia, non posso essere sordo alle sue aspirazioni, ma, figlio adottivo di Avellino, ne condivido i bisogni ed i diritti. Una visione equa delle cose credo mi riconcilii a me stesso: Salerno ha nel suo mare, nel suo vasto retroterra, nell'autostrada progettata Pompei-Battipaglia e nell'altra per Vallo della Lucania le fonti del suo benessere e del suo progresso economico: essa non ha che da scegliere gli sbocchi per le sue meravigliose possibilità. Avellino va in cerca di uno sbocco, e non può trovarlo che in quello. Esso varrà anche ad aumentare col suo rendimento il contributo che l'Irpinia potrà dare alla maggiore ricchezza di Salerno, intensificando la propria produzione ed avviandone una parte oltre mare.

Di più non credo dover dire. Come vedete, onorevoli colleghi, io più che fare un discorso a voi — non ne avrei avuto l'attitudine — ho rivolto, in vostra presenza, delle raccomandazioni al Ministro, ho posto a lui delle richieste e dei problemi, perchè negli esercizi prossimi siano tenuti presenti. Ho posto le basi di un interessamento che, senza alcuna autorità ma con aspettativa ansiosa, io vorrei continuare a spiegare. Ho compiuto un dovere verso la mia coscienza. Il Governo compia il suo, ponendo finalmente questi problemi che interessano la vita di due provincie all'ordine del giorno della Nazione. (*Vivissimi applausi dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Luca Angelo. Ne ha facoltà.

DE LUCA ANGELO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, cercherò di esporre in questo mio intervento alcuni punti di vista su questioni di natura generale, farò delle considerazioni sull'impostazione di bilancio, tratterò particolari problemi attinenti al settore dei lavori pubblici.

È stato recentemente affermato in quest'Aula dall'illustre Ministro della pubblica istruzione che il mondo della cultura, del sapere, quello che è attinente al compito del suo Ministero, è il mondo delle cose invisibili; si

potrebbe dire per converso, senza far raffronti, che il campo dei lavori pubblici rappresenta il mondo delle cose appariscenti con immediatezza di percezione. Penso tuttavia che se le opere, i lavori e le costruzioni incidono tanto fortemente sulla pubblica considerazione e hanno possibilità di determinare così profonde correnti di orientamento della pubblica opinione, ciò non sia da attribuire alla forma espressiva, quanto al contenuto sostanziale, che è rispondente a scopi ed a esigenze della vita privata ed associata, della privata o della pubblica attività nel quadro dello sviluppo e del progresso dell'umana civiltà.

Ecco perchè tanta passione per le opere, ecco perchè altrettanto interesse per il nostro bilancio. Il bilancio che è oggetto del nostro esame reca una previsione di spesa, come è stato ricordato da altri oratori, per l'esercizio finanziario 1954-55, di 147 miliardi. Una massa considerevole dunque delle entrate dello Stato è destinata a questo importantissimo settore della vita nazionale; tuttavia una non gradita impressione si riceve quando si confronti la previsione anzidetta con quella dell'esercizio precedente, che recava la cifra di 154 miliardi.

Le due previsioni sono certamente paragonabili come ordine di grandezza, ma il nostro spirito era orientato ad attendersi una conferma dello stanziamento o meglio un aumento di quello precedente, anzichè trovarsi di fronte ad una diminuzione di 7 miliardi. La diminuzione è stata ampiamente spiegata nella sua essenza tecnica, sia nella nota preliminare che accompagna il bilancio, sia nella relazione chiarissima del senatore Toselli. Non sono tuttavia di natura psicologica i motivi per cui si è indotti a fare il rilievo accennato, sono le esigenze profonde, insopprimibili del Paese che reclamano la massima dilatazione possibile della spesa per le opere pubbliche. Abbiamo ben presente quanto è stato operato in tali settori dalla Liberazione ad oggi; non possiamo non ricordare e non rievocare l'intervento del Ministero dei lavori pubblici per la ricostruzione delle opere distrutte dalla guerra nei vari rami; non possiamo dimenticare come siano stati fatti sforzi per l'importo complessivo di 537 miliardi 802 milioni, mentre erano in corso altre opere per l'importo totale di 69 miliardi 956 milioni; massa enorme quindi di capitali impiegati per le opere pubbliche. Non possiamo non ricordare la recente imponente opera svolta nel Polesine e nel Cavarsese in cui a distanza di un solo anno sono stati riportati a vita 500 mila ettari di terreno sommersi dalle acque. Ma le riduzioni operate nel settore della ricostruzione, che trovano il loro riassunto nell'articolo 3 della legge, sembrano davvero eccessive e non tranquillanti. Dai 36 miliardi dell'esercizio 1953-54 si passa ai 19 miliardi e 500 milioni dell'esercizio 1954-1955 con una riduzione quindi di 16 miliardi e 500 milioni. Per quanto attiene al Provveditorato alle opere pubbliche dell'Aquila che sovraintende ai lavori dell'Abruzzo, si legge al capitolo 835 una previsione di spese di 1 miliardo e 300 milioni, cifra esigua, non soddisfacente nè in senso assoluto nè in senso relativo. Quando la si confronti con quella dell'analogo capitolo, il 195, dell'esercizio precedente, si nota un dimezzamento, una riduzione al 49,90 per cento, passando da 2 miliardi 580 milioni ad 1 miliardo e 300 milioni, con una differenza in meno quindi di 1 miliardo e 280 milioni. Abbiamo appreso la cosa con un senso di vivo stupore poichè, se è vero che bisogna accrescere l'entità patrimoniale delle opere pubbliche con nuovi lavori, ritengo che sia ovvia la necessità di iniziare dalla ricostruzione di ciò che è andato distrutto. Nè mi risulta di essere di fronte ad un minore fabbisogno, come sembra voler giustificare una voce esplicativa al capitolo stesso. Un minore fabbisogno non si verifica per molti altri Provveditorati alle opere pubbliche, onde ritengo debba provvedersi alla integrazione delle somme ridotte anche se si debba fare ricorso all'articolo 816 del bilancio del Tesoro, come afferma il Ministro nella nota preliminare e come conferma il relatore. Una riduzione di 4 miliardi si è operata al capitolo 139 dell'esercizio 1953-54 e nella nota preliminare viene compresa tale diminuzione per cessazione di oneri derivanti da provvedimenti legislativi.

Ritengo che le cose non debbano stare esattamente così. Con legge 18 dicembre 1952, n. 2522, veniva disposto il contributo dello Stato per la costruzione ed il completamento di chiese parrocchiali stabilendo di scrivere nei due bilanci di previsione 1952-53 e 1953-54

la somma di 4 miliardi per ogni esercizio. All'articolo 5 ultimo comma della legge 18 dicembre 1952, testè richiamata, veniva stabilito che, a partire dall'esercizio finanziario 1954-55, le somme occorrenti per l'applicazione della detta legge sarebbero state annualmente stanziate negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Ci troviamo quindi di fronte ad una precisa norma legislativa, che certo doveva essere applicata permanendo la situazione di necessità che aveva portato all'emanazione della legge stessa per la costruzione della Casa di Dio che deve essere cara al cuore di tutti gli italiani. La legge 1° dicembre 1953, n. 899, dà facoltà al Ministro dei lavori pubblici di autorizzare per l'esercizio 1954-55 le quote non usufruite dei limiti di impegno di cui all'articolo 2 della legge 1° ottobre 1951 ed all'articolo 5, n. 1, della legge 15 luglio 1950 per la costruzione di case per i senza tetto. Ai sensi dell'articolo 10 della legge 25 giugno 1949 è già qualche cosa, ma chiedo che vi siano altri stanziamenti per questo settore. Basti recarsi a Lettopalena, comunello distrutto dalla guerra, ove vi sono più di duecento famiglie che vivono in magazzini, senza sole, perchè non hanno la possibilità di costruire la loro casa distrutta. Io sono per una programmazione generale dei lavori, per una visione organica ed integrale di essi per ogni settore di opere, dall'edilizia alla viabilità, alle opere igienico-sanitarie, acquedottistiche, scolastiche, di sistemazioni fluviali, di bonifica e per sfruttamenti energetici, e ciò in relazione alla mole enorme delle opere di cui ha bisogno il nostro Paese. Io sono per la pianificazione, per l'attuazione graduale in base alle reali possibilità e in relazione al bisogno.

Ma quelli che, pur invocando i piani, vogliono considerare lo stanziamento di bilancio avulso dagli impegni di annualità che necessariamente il sistema impone, dimenticano le conseguenze del principio nel momento stesso che ne propongono l'attuazione. Al limite si potrebbe giungere a concepire un bilancio, per il periodo di tempo di attuazione di un ristretto piano, in cui gli impegni annuali si riducono alle sole opere imprevedibili; e nulla si potrebbe eccepire a questo sistema. Nè sarebbe giusto concludere che il bilancio sarebbe ridottissimo quando lo si commisurasse solo a queste opere di carattere imprevedibile.

In questo senso va considerata e giudicata la massa degli oneri poliennali che sono allo stato attuali iscritti nel bilancio e che ammontano ad oltre 38 miliardi. D'accordo perfettamente che l'onere derivante dal pagamento delle annualità sugli importi di lavoro esteso ad un lungo periodo di tempo conferisce un grado di rigidità allo stesso bilancio; ma io non vorrei che dall'acquisizione di tale evidente verità si potesse desiderare di trarre una illazione pregiudizievole, non vorrei cioè che si ponesse un veto all'ulteriore sviluppo di tale politica di intervento da parte dello Stato.

Occorre sempre tener presenti le ragioni che hanno portato a tale indirizzo, ragioni che risiedono nella lunga carenza di intervento di precedenti Governi, nell'accumularsi dei bisogni insopprimibili, quali quelli della casa, della scuola, della fognatura, dell'approvvigionamento idrico, bisogni insoddisfatti per decenni, per secoli, bisogni che non potrebbero soddisfarsi diversamente se non con un intervento massiccio quale quello che ho testè richiamato.

La rigidezza del bilancio, che meglio chiamerei assorbimento preventivo, anticipato di cospicua quota del pubblico prelievo dal reddito nazionale, non può essere superata, nella necessità di far fronte ad ulteriori esigenze, che con l'espansione naturale e conseguenziale del reddito nazionale stesso: naturale per quanto si riferisce agli incrementi spontanei, all'accrescimento normale, conseguenziale per quanto si riferisce agli aumenti che si verificano in ogni sano organismo in virtù proprio di quegli investimenti produttivi.

Per la formazione di tale ossatura, che non rappresenta patrimonio perduto, ma reale investimento produttivo, anche se talvolta indiretto, occorre trasferire nel tempo le possibilità, o meglio le impossibilità attuali del nostro bilancio.

Qualche cosa ora dirò sul problema della viabilità.

Il relatore ha trattato in maniera dotta ed anche esauriente il problema stesso e nulla c'è da obiettare in merito, nulla ci sarebbe da dire se non esprimere il più grande plauso e la più grande soddisfazione. I nostri pro-

genitori, a cominciare da quei maestri di tecnica a largo indirizzo che erano i romani, hanno saputo concepire degli schemi di arterie stradali che anche oggi destano la nostra ammirazione. Quando, ottanta o cento anni or sono, nell'epoca della carrozzella e del calesse, sono state costruite strade con otto metri di carreggiata, bisogna dire che i progetti di ieri sono stati di grande lungimiranza e di grande respiro.

Ora, l'accresciuto traffico, il traffico moderno, che, oltre all'aumento enorme dell'intensità, ossia della frequenza, presenta la caratteristica essenziale di essere veloce e pesante, e quindi ingombrante, non trova più la sua sede proporzionata ed adatta nell'attuale, pur rispettabile, sede stradale. Sono state denunciate le varie ragioni di pericolosità e gli evidenti motivi economici che impongono interventi rapidi per risolvere con sistematicità il sistema della viabilità maggiore e minore delle strade nazionali, provinciali, comunali e di altra natura in connessione opportuna con la rete ferroviaria.

Vorrei fare osservare come la legge urbanistica del 17 agosto 1952, n. 1150, preveda la possibilità di formazione dei piani territoriali di coordinamento allo scopo di orientare e coordinare l'attività urbanistica da svolgere in determinate parti del territorio nazionale, in rapporto principalmente — dice la legge, tra l'altro — alla rete delle principali linee di comunicazione stradali, ferroviarie, elettriche, navigabili esistenti o in programma. Va da sè che in definitiva occorre procedere ad una programmazione nel campo della viabilità che sia in coordinazione con i piani territoriali di cui sopra, con reciproco vantaggio, evitando sfasature e interferenze. Ecco perchè, a mio avviso, occorre intensificare le attività inerenti alla formazione dei piani regolatori regionali, che, opportunamente coordinati in sede nazionale, possono rendere un servizio incalcolabile allo sviluppo e all'economia dei trasporti, allo sviluppo e all'orientamento di tutta l'economia nazionale, permettendo il sorgere armonico e l'armonico sviluppo di centri economici agricoli e industriali nelle immediate adiacenze delle grandi direttrici; coordinando ed appoggiando a queste direttrici le arterie minori si conseguirà il risultato di razionalizzare le previsioni ed eliminare dannosi sbandamenti come inutili polverizzazioni delle correnti di traffico.

Sul problema della casa, che è il problema centrale, sostanziato di tanti elementi umani, morali, sociali ed economici che costituiscono l'assillo dei governanti e del popolo, bisogna dire che molto si è fatto fino ad ora per risolvere il problema stesso. Dalle varie leggi per il pronto soccorso, per la riparazione e la ricostruzione degli edifici privati di abitazione a quelle per la costruzione dei ricoveri stabili per senza tetto, al contributo dell'U.N.R.R.A.-Casas, all'attività dell'I.N.A.-Casa e all'attività degli Istituti delle case popolari, dell'I.N.C.I.S., delle cooperative, dei privati, è un grande fervore di attività quello che si è svolto e si svolge. Vorrei qui esprimere il voto che il fondo per l'incremento edilizio — legge 10 agosto 1950 — possa soddisfare le numerosissime domande che oltrepassano i 98 miliardi di importo, in modo che tante speranze vengano accese in molti cuori. Si tratta di anticipazioni senza reali e diretti oneri per l'erario. Nutro perciò fiducia che si vorrà rendere operante la legge richiamata.

Un notevolissimo contributo di impulso e di concreta attuazione è dato dal complesso dei provvedimenti predisposti con tanta saggezza dal Ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita. Bisogna esprimergli l'incondizionata soddisfazione, insieme alla più viva gratitudine, perchè con questi provvedimenti il problema entra in una fase nuova di risoluzione specie in favore dei miseri e dei poveri, specie per l'incremento delle case per modesti lavoratori.

È stata affermata dal relatore la necessità di coordinare ed unificare i vari provvedimenti disseminati in molte Regioni inerenti all'edilizia. È questa una esigenza diffusa e sentita, ma in merito io mi permetto di fare due osservazioni.

Una prima è che le varie leggi operanti hanno una diversità o varietà di ispirazione e di impostazione, che però sono profondamente radicate nelle possibilità concrete di giungere alla soluzione di così vasto problema. Queste impostazioni ed ispirazioni di fondo bisognerà conservarle tutte.

La seconda osservazione è che in ogni caso l'amore per l'unificazione e per il coordinamento non deve restringere o ridurre la portata effettiva delle leggi. Esse hanno operato da anni. Le ultime annunziate opereranno vantaggiosamente nell'immediato avvenire. Se, per convogliare in un unico grande alveo tanti rivoli, si rischiasse di inaridire la fonte di qualcuna di esse, senza sostituzione, non esiterei a rinunziare all'unico grande alveo e lascerei abbondanti corsi anche se operanti in disparità di condizioni.

Vi è poi una esigenza essenziale alla quale non si può rinunziare se si vogliono evitare zone d'ombra, settori trascurati e perpetuare situazioni di ingiustizia economica, sociale e morale. Si tratta dell'esigenza di risolvere il problema della casa nella sua integrità. La casa per tutti, è stato detto, entro un certo, congruo e non eccessivamente lungo periodo di tempo. Coordinamento, alle condizioni che ho richiamato, unificazione dei provvedimenti, ma soprattutto integrazione per la soluzione totale del problema.

Faccio riserva di parlare in altra occasione del modo nel quale, a mio avviso, si potrà compiere questa integrazione.

PRESIDENTE. Onorevole De Luca, la prego di concludere.

DE LUCA ANGELO. Avrei bisogno, purtroppo, ancora di un po' di tempo.

PRESIDENTE. La legge è uguale per tutti e, poichè è stato richiamato più volte l'articolo 63 del Regolamento, non vorrei dare ora la sensazione che esistano due pesi e due misure, a seconda dei settori politici a cui appartengono gli oratori.

DE LUCA ANGELO. Non ho nessuna difficoltà ad accedere al suo gentile invito. Vorrei conoscere però quanto tempo ho ancora a disposizione.

PRESIDENTE. Non più di cinque minuti.

DE LUCA ANGELO. Cercherò di riassumere e di rimanere nei termini concessi.

Volevo dire qualcosa sulla legge per i lavori con i fondi della disoccupazione. Questa legge ha operato molto bene in un'epoca di grande sconforto, in un'epoca in cui gli enti comunali e provinciali erano restii a prendere questi fondi. A tale riguardo furono fatte molte promesse (non parlo dell'attuale Ministro e ci tengo a chiarirlo), si disse loro: chiedete l'applicazione della legge perchè nulla dovrete restituire. Oggi l'Erario chiede invece la restituzione delle somme, cosa impossibile per questi nostri comunelli che debbono compiere tanti altri lavori.

A parte il fatto che gli impegni dei Comuni non furono che generici, non ancorati ad atti amministrativi giuridicamente necessari per renderli operanti, la legge si deve considerare come una delle tante forme d'intervento da parte dello Stato nei periodi d'emergenza o di particolari necessità. Si attui un trattamento differenziato, si faccia pure una discriminazione, ma lo Stato assolva, non al suo obbligo giuridico, quanto a quello morale di non chiedere restituzioni a tanti comuni che non ne hanno la materiale possibilità.

Danni di guerra: la legge per i danni di guerra approvata dalla speciale Commissione del Senato il 17 dicembre 1953 sostituisce le precedenti, le integra e le completa. Ora è avvenuto un fenomeno strano, ossia che l'attività delle riparazioni e costruzioni edilizie, tanto egregiamente assolta dal Genio civile, è praticamente ferma.

È ferma perchè questa legge non è operante. E perchè? Per la complessità della legge e per la mancanza di attrezzatura degli uffici. Chiederei se non vi sembra il caso di far ritorno a quella che era l'attività normale del Genio civile che tanto lodevolmente aveva operato in questo settore, stralciando il settore edilizio da tutto il resto della legge. Le nostre popolazioni attendono, non bisogna deluderle.

Per quanto riguarda il problema della procedura volevo dire molte cose sulla questione dei residui, attivi o passivi che dir si voglia, è un problema che bisogna esaminare per quanto si riferisce al funzionamento e al modo in cui le pratiche vengono avviate e condotte a termine. Infatti ci sono sfasature, ritardi, slegamenti, non tecnici ma amministrativi, che vanno superati. Tali ritardi amministrativi un po' riguardano i singoli uffici, un

po' gli slegamenti fra i diversi uffici. Inviterei l'onorevole Ministro a considerare se non sia il caso di estendere i limiti di competenza del Provveditorato alle opere pubbliche, che attualmente non sono in rapporto congruo con i limiti fissati da una certa legge del 1925 (in rapporto a quel limite è il 33 per cento, mentre bisognerebbe portarlo a 100).

Un'altra osservazione desidero fare a questo proposito e cioè di cercare di estendere la collaborazione dei liberi professionisti con il Genio civile. Non ci debbono essere compartimenti stagni nel territorio nazionale. I liberi professionisti hanno tanto bene operato nei momenti di sconforto, nei momenti in cui bisognava iniziare la ricostruzione e la riparazione. Oggi c'è come un muro che si è eretto mentre da tutti è lamentata non solo la carenza, ma la insufficienza del personale del Genio civile. Perchè non si bandiscono concorsi per l'immissione di ingegneri al grado 9° anzichè al 10°? Naturalmente con determinati requisiti, ma in tal modo si potrà contare su professionisti o provenienti da altri uffici, persone preparate che validamente potrebbero contribuire a colmare alcune lacune nei nostri uffici.

Voglio dire alcune parole sulla provincia di Chieti. Ella, onorevole Ministro, conosce bene questa provincia che nel 1945 ha avuto l'onore di una sua visita. Debbo riconoscere che molto è stato fatto, ma ci sono ancora zone d'ombra. Desidero chiamare più particolarmente l'attenzione del Ministro sul problema dei porti. Quello di Ortona ancora deve essere reso efficiente anche per quanto riguarda l'attrezzatura; c'è poi il porto peschereccio di San Vito Chietino, il porto di Vasto, per il quale lo Stato sta effettivamente spendendo centinaia di milioni, ma che bisogna completare.

Preoccupante è anche la situazione scolastica di Chieti dove tutte le scuole medie mancano di locali, ove l'Istituto Magistrale è sistemato in locali antipedagogici e antididattici, dove il Liceo classico è in condizioni altrettanto dolorose. Nella provincia spesso non esiste che la cantina o il fondaco come locale nel quale la maestra faccia la scuola.

Voglio richiamare anche l'attenzione del Ministro sulla necessità di eliminare i passaggi a livello che solo nello spazio di 30 chilometri sono quattro sulla strada nazionale Tiburtina Valeria e che spesso tante vittime causano, oltre ad intralciare il traffico. Le recenti nevicate hanno causato danni ingentissimi; bisogna anche provvedere per i crolli che si sono verificati. Nella mia provincia ci sono 50 Comuni sui 102 complessivi ammessi a consolidamento e 5 Comuni ammessi a trasferimento. In questo settore purtroppo nulla o quasi è stato fatto. Il problema delle case è poi gravissimo e preoccupante, specie in alcuni centri come Chieti città ed Ortona. In Chieti 100 famiglie alloggiano ancora nel campo sfollati.

Concludo per stare all'invito del Presidente.

PRESIDENTE. Senatore De Luca, se non legge, può parlare quanto vuole.

DE LUCA ANGELO. Ricorrevo agli appunti perchè volevo essere preciso nei molti dati. Ad ogni modo, la ringrazio del chiarimento. Vi è dunque la necessità di operare con carattere di priorità e dando la preferenza alla sistemazione forestale dei bacini montani. È inutile fare bonifiche a valle ed in pianura quando in montagna vi è disordine idrogeologico. Ma forse è superfluo che io dia un suggerimento di questo genere, perchè lei, onorevole Ministro, è un tecnico ed è convinto quanto me. Tuttavia le leggi che operano attualmente in questa materia hanno dato una importanza sproporzionata alla sistemazione di valle a preferenza di quella di montagna, e mi permetta di richiamare la sua attenzione a quanto ha bisogno l'Abruzzo, dove le condizioni della montagna gravano sinistramente non soltanto sulla popolazione, ma su tutta l'economia della Regione.

Onorevole Ministro, desidero tornare un po' indietro, ora che è stata chiarita la portata del richiamo del Presidente. Per quanto si riferisce agli enormi ritardi che subiscono le richieste di stanziamenti in attesa del collaudo delle opere, io credo che, se si lubrificassero i meccanismi e se si eliminassero alcune resistenze passive, si giungerebbe facilmente a ricondurre questi residui, attivi o passivi che siano, ad una proporzione accettabile.

Per l'istruttoria di un progetto di ospedale, ad esempio, lei sa, onorevole Ministro, bisogna fare domanda da parte dell'ente interessato, il quale preliminarmente ha dovuto redigere un piano, alla Prefettura. Dalla Prefettura il Genio civile la passa al medico provinciale e quindi al Consiglio sanitario provincializzato. Superata questa trafila di carattere provinciale, si passa alla trafila di carattere nazionale. Al centro si giunge al Ministero, attraverso il Provveditorato dei lavori pubblici. Il Ministero esamina i progetti nelle linee tecniche ed esprime il proprio parere. Viene poi interpellato il Ministero dell'interno per il giudizio dell'Alto Commissariato di igiene e sanità. Quindi, con una trafila inversa si ritorna all'ente di partenza, spesse volte con inviti di modifiche e magari di varianti trascurabili.

In tutti questi passaggi obbligati attraverso decine e decine di uffici (è stato fatto il calcolo che per tali opere di natura igienico-sanitaria si tratta di una sessantina di uffici), questo disgraziato elaborato deve essere sottoposto all'esame di merito di troppi giudici. Ciascuno di noi è convinto che, per quanto questi giudizi possano essere obiettivi, non si tratta di tempi tecnici necessari per la progettazione o la costruzione, ma di procedure amministrative che indubbiamente vanno snellite semplificate e ridotte a proporzioni ammissibili. Se ella può trovare una maniera per eliminare questi inconvenienti, che non sono però cose che si trovano nel bilancio o nel regolamento, per superare queste stasi, questi punti morti, per superare quelli che sono gli attriti, le resistenze passive che si oppongono alla realizzazione rapida delle opere, renderà un servizio incalcolabile all'economia del Paese.

I tempi di progettazione da parte dei tecnici sono ridotti al minimo possibile; i tempi di esecuzione da parte dei costruttori e delle maestranze sono oggi tempi di primato; viceversa sono lunghi, eccezionalmente lunghi i tempi amministrativi che vanno certamente ridotti.

Io rendo omaggio a quella che è l'opera del Genio civile, dei funzionari dell'Amministrazione dei lavori pubblici, a questi funzionari che hanno compiuto un'opera egregia nei momenti di emergenza: questi tecnici vanno sostenuti nel loro compito e debbono avere la esclusività di controllo e di collaudo sulle opere pubbliche, da qualunque Amministrazione si possano compiere nel territorio nazionale.

Sono convinto che il Ministero dei lavori pubblici, che oggi ha a capo un uomo, che, al fine intuito politico unisce una preparazione tecnica veramente eccezionale, possa presentare un programma di opere più organicamente concepito, possa imprimere ai lavori un ritmo sempre più aderente a quello che è il ritmo della vita e del progresso moderno. E con questa speranza, augurandomi che il prossimo bilancio dei Lavori pubblici presenti quella dilatazione che è una esigenza insopprimibile alla quale non si può rinunciare, con questa speranza noi possiamo prefigurarci veramente un avvenire più prospero, un avvenire di ascesa per il nostro Paese. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

SPASARI. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò brevissimo anche per obbedire all'invito dell'illustre Presidente.

Mi occuperò di un problema particolare e generale insieme. Particolare perchè interessa soprattutto la mia Calabria, nazionale perchè ritengo che il problema di una regione non possa non rappresentarsi come un problema di carattere nazionale.

Non intendo rattristarvi ricordandovi le sciagure che ormai periodicamente si abbattono sulla Calabria, nè sottolinearvi che da più di un quarto di secolo la Calabria dovrebbe già essere redenta se la legge speciale Chimirri, votata dal Parlamento italiano nel 1906, di lì a pochissimi anni non fosse stata fermata, nella pluriennale applicazione, dall'inizio di quel lungo periodo bellico, che, purtroppo, forse non si è ancora conchiuso.

Oggi sta per abbattersi sulla Calabria e sulle regioni meridionali in genere un flagello più insidioso e non meno temibile del terremoto, delle alluvioni e delle guerre. Il pericolo è tutto racchiuso in una brutta parola di nuovo conio: produttivismo. È la parola di moda e,

con le sue aggettivazioni, permea i discorsi degli italiani saputi al caffè, fa sbizzarrire gli economisti e soprattutto gli pseudo economisti ed è guardata con simpatia anche da alcuni uomini responsabili.

Si è giunti al punto da individuare partiti, uomini politici e di Governo, fautori di una politica produttivistica e di una politica improduttivistica: come se qualcuno potesse avere desiderio e soddisfazione nel bruciare danaro e le spese cosiddette improduttive non fossero, invece, sempre imposte da una ferrea, ineluttabile necessità.

Naturalmente — come tutti i mali che sono particolarmente temibili dagli organismi deboli, inidonei a reagire ed a proteggersi — il produttivismo potrebbe essere esiziale per la Calabria; e quell'avvìo alla rinascita, impresso alla regione dal Governo democratico, soprattutto attraverso la benemerita Cassa per il Mezzogiorno, potrebbe essere ancora una volta sacrificato sull'altare del nuovo idolo.

Aggiungo che da qualche tempo si è rispolverata una frase fatta, costituita, come tutte, da un consistente nucleo di inesattezze rivestito da un superficiale ed ingannevole involucro di verità. Si torna a ripetere che una politica di lavori pubblici non risolverà la questione meridionale. La proposizione è parzialmente esatta, in quanto una politica solo di lavori pubblici non basterà allo scopo: ma è soprattutto vero che non si potrà parlare di soluzione della questione meridionale senza prima avere dato alle popolazioni che ne mancano le case, l'acqua, le scuole, le strade.

Cosicchè le brutte parole e le belle teorie cospirano insieme ai danni della Calabria.

La cospirazione è, ormai, aperta se, di recente, nella rubrica economica di un periodico diffusissimo, si sono deplorati, come improduttivi, i 31 miliardi che lo Stato dovrà erogare per ridare almeno una casa ai calabresi che nella alluvione recentissima perdettero anche i loro cari.

Di pari passo, persino nelle sfere ufficiali pare si diffonda l'idea di dover rovesciare l'impostazione di una certa politica fin qui seguìta. Si diceva fin qui che, prima di dare l'avvìo alla industrializzazione del Mezzogiorno, bisognava crearvi — attraverso le opere pubbliche — l'ambiente adatto per questa industrializzazione. Alla fase della industrializzazione si sarebbe dovuto giungere attraverso quella della preindustrializzazione. Anche questa teoria pare sia passata di moda o si sia rivelata fallace appunto alla luce produttivistica.

Noi diciamo: *primum vivere* e poi ... industrializzare. Vi è una realtà al di sopra delle teorie e delle parole. E la realtà è che la Calabria si va dissolvendo nel mare. Il dissesto idrogeologico è al punto che una pioggia, appena abbondante, accelera il processo di sfaldamento. Da questa realtà non si può prescindere ammenochè non si vogliano e possano definitivamente avviare verso il Nord i due milioni di terroni della ultima regione continentale del Sud.

È un problema di vita, di sopravvivenza. Ed il conto fra le spese ed i risultati può anche non tornare, come molte volte non torna quando tentiamo, con ogni spesa ed ogni mezzo, di salvare un nostro caro.

Occorre, quindi, affrontare in pieno e con urgenza il problema di fondo della Calabria, che è problema di sistemazione montana e di regolamentazione delle fiumare.

E bisogna affrontarlo — come afferma un luminare in materia, il professor Giandotti, appunto a proposito della Calabria — « senza esitazioni, senza paure, cioè, di andare incontro a spese eccessive, in quanto quello che si risparmia oggi può essere ripagato ad usura nel poi in conseguenza di immani disastri ».

Ho citato fedelmente le parole di uno dei più illustri tecnici di idrologia fluviale, che trovano riscontro nella realtà di tutte le alluvioni calabresi, soprattutto di queste due recentissime. Si è mai fatto il conto dei miliardi di lire attuali, erogati per ripristinare ogni volta quel che è stato portato via dalle piene? Si è mai detto quante e quante volte lo Stato ha dovuto ricostruire precisamente le stesse opere? Si pensa che, se i cinquanta miliardi circa, stanziati per le alluvioni del 1951 e del 1953, fossero stati tempestivamente applicati, avrebbero consentito la sistemazione di più di un quarto dei bacini calabresi e, quindi, delle fiumare più rovinose?

È un po' uno strano gioco quello che, da moltissimi decenni, si svolge in Calabria fra la natura e lo Stato; la natura distrugge e lo Stato italiano ricostruisce, e ricostruisce, in verità, senza stancarsi, ma anche senza preoccuparsi di esaminare la possibilità di infre-

nare durevolmente ed efficacemente la natura e di por fine, così, alle ingentissime spese periodiche di ripristino.

Mi si consenta, perciò, di affermare che la soluzione di questo problema di fondo risponde ad un preciso tornaconto economico nazionale: ogni volta che si ricostruisce non si crea nuova ricchezza, ma solo si ripristina la perduta. E infinite volte lo Stato italiano ha dovuto ricostruire in Calabria e più e più volte le stesse opere. Si vuole continuare? E quale affidamento può aversi per nuovi investimenti nell'agricoltura e nell'industria se non si riesce a garantire ai calabresi e alla Calabria la vita stessa?

Quanto all'agricoltura, riferisco ancora le autorevoli parole del citato professor Giandotti in merito alla bonifica in Calabria: « In queste condizioni ambientali non corrette, in queste correnti di lava e di sabbia invadenti e sterilizzatrici non è possibile contare sulla continuità e sulla officiosità perfetta del recapito finale delle acque. La bonifica in Calabria, dunque, prima di giungere al risanamento diretto delle terre coltivabili, deve provvedere alla disciplina dei torrenti e dei fiumi ed alla restaurazione della montagna e deve provvedere ad impedire le imponenti conseguenze del disordine idrologico e cioè i vasti movimenti franosi ».

Per il resto, si permetta a me di dubitare dell'effettiva volontà di industrializzare una regione, in cui la bufera di una notte basta a far scomparire interi paesi, precipitare ponti, sprofondare chilometri e chilometri di strade.

Quando i calabresi avranno finalmente garantita la sicurezza di vita, si potrà discorrere loro di industrializzazione come di qualche cosa di possibile, di concreto e non più di un miraggio ingannevole.

La soluzione di questo problema calabrese risponde, perciò, a un dovere e insieme ad un tornaconto economico nazionale. Questo sarà, inoltre, più diretto e immediato se si useranno taluni accorgimenti nella progettazione ed esecuzione delle opere. E, particolarmente, se si riuscirà a raggiungere nella costruzione degli invasi artificiali, con l'impiego di unica spesa, tre distinte ma concorrenti finalità: il contenimento delle acque a monte, e quindi il loro ordinato deflusso, la produzione di energia idroelettrica, l'irrigazione delle terre sottostanti.

Onorevole Ministro, la Commissione speciale di tecnici, nominata per lo studio delle sistemazioni montane e fluviali in Calabria, sta per conchiudere i suoi lavori. Ha lavorato rapidamente e, certo, ha lavorato bene. Ugualmente bene lavorarono, in quasi cento anni di vita unitaria, tante altre similari Commissioni di studio e di inchiesta, i cui volumi oggi sono soltanto preziosissimo cibo per le termiti e per i topi.

Sarà questa la volta buona? I calabresi si augurano di sì ed è di buon auspicio, per la rinascita della loro terra, l'innegabile operosità del Governo democratico.

Onorevole Ministro Romita, nella replica agli interventi sul bilancio dei lavori pubblici i miei conterranei si attendono qualche cosa da lei: si attendono di conoscere se possono continuare a vivere nella terra degli avi senza più angosce e terrori o se devono prepararsi ad abbandonarla o a morirvi. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla prossima riunione.

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che nella seduta di stamane la 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti) ha esaminato e approvato i seguenti disegni di legge:

« Inquadramento dei direttori di scuole di avviamento professionale derivanti dalla trasformazione di corsi annuali e biennali » (220), d'iniziativa dei deputati De Cocci e Caiati;

« Raccolta e stampa a spesa dello Stato degli scritti di Francesco Saverio Nitti » (482), d'iniziativa dei senatori Ciasca ed altri.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per sapere se esistono ancora le libertà di parola e di riunione

garantite dalla Costituzione e, in caso affermativo, per quale motivo il Questore di Roma abbia proibito una conferenza per l'interdizione delle armi termonucleari che doveva aver luogo a Roma al cinema Jovinelli domenica 2 maggio e nel corso della quale dovevano prendere la parola un senatore della Repubblica e un illustre primario degli ospedali di Roma (293-*Urgenza*).

DONINI, MOLINELLI.

Al Ministro dell'interno, per sapere quali provvedimenti sono stati presi contro il Commissario capo del Commissariato di polizia di via Albenga, nella città di Roma, il quale, la sera del 29 aprile, è violentemente entrato nella sede della sezione comunista di via Manlio Torquato n. 9 ed ha strappato dal muro un piccolo altoparlante sfasciandolo completamente ed usando violenza contro i cittadini che tentavano opporsi a tali arbitrii (294).

PASTORE Ottavio.

Interrogazione
con richiesta di risposta scritta

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se è vero che gli studenti dei licei Parini e Berchet di Milano siano stati sottoposti a svolgere, in classe, un tema riguardante la Comunità Europea di Difesa (C.E.D.) e se egli reputi che un tale tema — a parte ogni considerazione di indole politica — sia compatibile con la materia da svolgersi nei licei e col grado di preparazione dei giovani che li frequentano.

Per conoscere altresì se è vero che, con metodo indefinibile, le autorità scolastiche di Milano abbiano dato preavviso del tema agli studenti con suggerimento di prepararsi a svolgerlo fornendosi dei documenti che avrebbero potuto ritirare al Consolato americano (440).

NASI.

DONINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONINI. Ho presentato una interrogazione con carattere di urgenza al Ministro dell'interno sui motivi per i quali si è proibito lo svolgimento di una conferenza per l'interdizione delle armi termonucleari, che avrebbe dovuto aver luogo in Roma il giorno 2 maggio. Il Ministro competente non è presente, ma penso che, tenuto conto del carattere collegiale del Governo, il ministro Romita possa dirmi qualche cosa in merito.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Informerò immediatamente il Ministro dell'interno della presentazione dell'interrogazione del senatore Donini.

PRESIDENTE. Secondo il Regolamento, potrei anche dichiarare l'urgenza di questa interrogazione, in base alla richiesta del senatore Donini. Ma il Senato sta per sospendere i suoi lavori, che riprenderà martedì. L'onorevole Romita pertanto si farà interprete presso il Ministro dell'interno non solo della richiesta d'urgenza per la data dello svolgimento dell'interrogazione, ma anche di quella che è la sostanza dell'interrogazione stessa, perchè si possa provvedere in tempo.

DONINI. Questo era appunto il motivo della mia richiesta d'urgenza.

PRESIDENTE. Martedì, 4 maggio, seduta pubblica alle ore 16 con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

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 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).

La seduta è tolta alle ore 12,40.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti