CXII SEDUTA

GIOVEDÌ 6 MAGGIO 1954

Presidenza del Vice Presidente BO

e del Presidente MERZAGORA

INDICE

Cassa per il Mezzogiorno:

Trasmissione dei programmi esecutivi delle opere . . . . . *Pag.* 4523

Congedi 4522

Disegni di legge:

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 4562

« 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):

BARBARO 4526
BUIZZA 4540
CADORNA 4531
GIACOMETTI 4523
MOLINARI 4535
PALERMO 4532
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . 4549
TOSELLI, *relatore* 4541
ZOLI 4532

Interpellanze:

Annunzio 4563

Interrogazioni:

Annunzio 4563

Petizioni:

Annunzio di presentazione 4523

Sul processo verbale:

PRESIDENTE 4522
PAOLUCCI DI VALMAGGIORE 4521

La seduta è aperta alle ore 16.

Sul processo verbale.

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

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, chiesi la parola ieri ma il Regolamento non ha consentito che parlassi e perciò, rispondendo oggi brevissimamente a quanto ebbero a dire gli onorevoli Lussu e Terracini, desidero chiarire come effettivamente si sono svolte le cose. Gli onorevoli Lussu e Terracini espressero meraviglia e forse anche un po' di indignazione perchè coloro che sono rimasti fedeli alla vecchia bandiera potessero, con la loro presenza, portarne il sia pur tacito ricordo e ammonimento in un consesso internazionale. Affermarono che, nella partecipazione sia pure proporzionalmente assai modesta dei monarchici al Consiglio d'Europa e alla C.E.C.A., vedevano il primo passo di un loro avvicinamento alla maggioranza governativa.

La verità è che alcuni mesi fa il gruppo monarchico, che non ne aveva fatto assolutamente richiesta, fu invitato a presentare un nome per

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

la C.E.C.A. e due per il Consiglio d'Europa, di cui uno quale membro effettivo ed uno quale membro supplente. Di fronte a questa richiesta noi di questa parte pensammo di poter aderire ritenendo che una nostra collaborazione avrebbe potuto rafforzare, sia pure nei limiti modesti delle nostre forze, la voce dell'Italia in tali consessi internazionali.

Nessuna collusione dunque e nessun passo di alcun genere verso una collaborazione, nè richiesta nè data, ma semplicemente una manifestazione della buona volontà di superare, ancora una volta, la fazione per servire l'Italia davanti allo straniero. Aggiungerò anche che, nel nostro pensiero, la partecipazione al Consiglio europeo ed alla C.E.C.A. non implicava, di conseguenza, da parte nostra un'aprioristica approvazione della Comunità europea di difesa, verso la quale avremmo mantenuto, così come desideriamo infatti mantenere, assolutamente libero il nostro atteggiamento a seconda, naturalmente, dello svolgersi degli eventi.

In tale intendimento noi fornimmo i nomi che ci erano stati richiesti. Per finire, immagino che l'onorevole Presidente dovrà ben dare atto al Senato di quanto ieri è avvenuto nella votazione e che forse alcuni di voi ancora ignorano. Non è che la maggioranza non abbia tenuto fede all'impegno da essa d'altronde spontaneamente desiderato e assunto, di votare cioè, fra gli altri, anche i nomi dei monarchici, ma non tenendo forse presente che per le nomine di queste delegazioni straniere è necessaria la maggioranza dei votanti, ha distribuito i suoi voti fra due candidati in maniera da rendere non valida la votazione di entrambi, anche se la somma di quei voti dimostra che, pur nel segreto dell'urna, l'impegno è stato mantenuto.

Errore di tattica, senza dubbio, che noi di questa parte tuttavia non abbiamo commesso perchè abbiamo votato integralmente la lista così come ci era stata consegnata.

CLEMENTE. Non è esatto, e la colpa è vostra perchè ad un certo momento ci avete dato come effettivo un nome e come supplente un altro.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Io credo, onorevole collega, alla sua parola di gentiluomo, non posso non crederci. Ma tengo a dichiarare che le liste non erano state date da noi, ma semplicemente dalle segreterie.

Errore di tattica, dicevo, che, se ben riflettiamo, avete commesso anche voi, onorevoli colleghi dell'estrema sinistra, consentitemelo, perchè se voi foste stati presenti nell'Aula, dato lo scarso numero di votanti, sareste riusciti proprio voi a strappare qualche posto a quel Consiglio d'Europa dove certamente non avreste portato l'esecrata bandiera dell'Italia di ieri, ma non avreste neppure portato la bandiera dell'Italia di oggi.

PASTORE OTTAVIO. La Repubblica è rappresentata all'estero dall'ex Presidente della Camera dei fasci e delle corporazioni.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Immagino che le elezioni vadano ripetute, almeno per quanto ci riguarda, il che ci darà occasione di presentare altri due nomi cui, non ho dubbio, la maggioranza vorrà dare il conforto del suo suffragio.

PRESIDENTE. Nella seduta di ieri è stato proclamato eletto, fra i membri effettivi e fra i membri supplenti dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa, il senatore Paolucci. Poichè dai verbali di scrutinio delle rispettive votazioni risulta che il senatore Paolucci ha ottenuto, nella prima votazione, 59 voti e, nella seconda, 67 voti, e non ha quindi raggiunto la maggioranza assoluta dei voti, che era di 68 su 135 votanti, la elezione del senatore Paolucci a membro effettivo e a membro dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa deve ritenersi non avvenuta.

Pertanto nella seduta di domani si procederà alle votazioni suppletive per la nomina di un membro effettivo e di un membro supplente dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa.

Se non si fanno altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Canonica per giorni 10, Lorenzi per giorni 2.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di presentazione di petizione.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata una petizione firmata dalla signora Rocchi Amelia di Firenze e da numerosissime altre persone, con la quale si chiedono provvedimenti legislativi atti a risolvere il problema della casa per i cittadini meno abbienti, favorendo la costruzione di nuove case popolari e rurali e regolando la materia degli affitti e degli sfratti.

Trasmissione dei programmi esecutivi delle opere da attuarsi dalla Cassa per il Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 4 della legge 10 agosto 1950, n. 646, i programmi esecutivi per l'esercizio 1953-54 delle opere da attuarsi dalla Cassa per il Mezzogiorno, che sono stati, a norma di legge, approvati dal predetto Comitato.

I programmi stessi saranno depositati in Segreteria, a disposizione degli onorevoli senatori.

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 ».

Nella precedente seduta, chiusa la discussione generale, è stato iniziato lo svolgimento degli ordini del giorno non illustrati nel corso della discussione generale. Di tali ordini del giorno debbono ancora esserne svolti taluni. Si dia lettura di quello dei senatori Giacometti e Negri.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, riconoscendo nella cooperazione — rinata a nuova vita dopo la liberazione — quella " funzione sociale " che fu solennemente conclamata nella Costituzione, invita il Governo a presidiare con opportune facilitazioni lo sviluppo del movimento e particolarmente: 1) a riservare alle cooperative ed ai loro consorzi una quota parte dei lavori da appaltarsi dalla pubblica Amministrazione, tenendo conto della effettiva consistenza regionale del movimento cooperativo di lavoro, e seguendo in ciò quanto già previsto dalla legislazione di altri Paesi, come la Francia, il Belgio, ecc.; 2) a riservare alle sole società cooperative ed ai loro consorzi la esecuzione dei lavori che richiedono esclusivo o prevalente impiego di mano d'opera mediante licitazione privata tra enti cooperativi o cottimo fiduciario. A tenere presente inoltre, in opportuni casi, la grave situazione in cui viene a trovarsi la mano d'opera bracciantile quando nella compilazione dei capitolati d'appalto si considera il totale impiego di mezzi meccanizzati, e ad impartire quindi le necessarie disposizioni agli organi dipendenti perchè alcuni tipi di opere, che consentono la loro completa esecuzione con detta mano d'opera bracciantile, vengano previsti in modo da poter usufruire della stessa, portando così anche un notevole contributo a sollievo della disoccupazione; 3) ad invitare gli organi periferici dipendenti alla precisa osservanza dei limiti e dei termini in ordine ai pagamenti ed alle operazioni di collaudo in conformità al disposto della circolare 2842 del 16 febbraio 1949; 4) a far praticare agli organi suddetti una più estesa ed efficace applicazione del decreto-legge 5 marzo 1948, n. 33, per la restituzione totale o parziale dei depositi cauzionali costituiti ai sensi dell'articolo 7 del regio decreto 8 febbraio 1923, n. 422; 5) ad istituire una speciale sezione per le cooperative ed i loro consorzi nell'albo nazionale degli appaltatori, nella riforma in corso di attuazione dell'albo medesimo; 6) agevolare praticamente il finanziamento dei lavori affidati alle cooperative ed ai loro consorzi, a mezzo dei mandati a disposizione del Genio civile, previsti dall'articolo 52 del regolamento 12 febbraio 1911, n. 278 ».

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

GIACOMETTI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non ho alcuna intenzione di

tediare l'Assemblea con questo codicillo impreveduto della discussione sul bilancio dei lavori pubblici. D'altra parte mi propongo di intervenire sul bilancio del lavoro per richiamare l'Assemblea sulle condizioni in cui svolge la sua attività la cooperazione. Parlando in materia di lavori pubblici e di cooperazione, so che mi rivolgo ad uno del mestiere. Mi permetta, l'onorevole Romita, di offendere la sua ben nota modestia se gli ricordo che siamo stati colleghi nel mondo della cooperazione di lavoro. Egli dirigeva una importante organizzazione del Piemonte ed io dirigevo una organizzazione del Veneto. D'altra parte lui ed io sappiamo che i discorsi, gli ordini del giorno rappresentano un po' i mattoni con i quali è pavimentata la strada dell'inferno, cioè buone intenzioni. Evidentemente il Ministro mi risponderà che sì, che no, che insomma vedremo. D'altra parte, onorevole Romita, lei sa che io so che la giudicheremo di fronte a quello che farà successivamente come Ministro. Qui soprattutto mi pare che si debba impostare la questione tra lei e me in questo campo: merita il movimento cooperativo l'appoggio del Governo? Mi permetta, onorevole Ministro, di richiamare i suoi ricordi a qualche anno fa. Nel febbraio o marzo 1946, epoca in cui era appena rientrato da lungo esilio, avemmo una riunione in Roma alla quale parteciparono i superstiti del movimento del passato ed insieme constatammo che la cooperazione aveva ripreso l'attività dopo la liberazione in una situazione completamente difficile. Uscivamo allora dal periodo di dominazione fascista durante il quale il fascismo aveva fatto il possibile per distruggere tutto quello che c'era di buono nella cooperazione, lo spirito di solidarietà, riducendo le cooperative a degli strumenti tecnici amorfi che dovevano aderire a federazioni provinciali con quote coatte che venivano incassate attraverso i ruoli delle imposte dirette.

Una seconda gravissima condizione circa la quale convenivamo tutti era la mancanza assoluta di elementi tecnici. Come ella mi insegna, la cooperazione richiede nel cooperatore due elementi difficilmente abbinabili: la competenza tecnica e l'onestà assoluta. Anche lei era allora uno degli esponenti di uno stato maggiore; questo stato maggiore è stato completamente eliminato dal fascismo e le persone che si facevano avanti avevano un'assoluta impreparazione a compiere quell'azione che noi volevamo affidare loro. A questa difficoltà altre se ne aggiungevano e soprattutto la difficoltà che in quel momento il commercio e l'industria usciti dalla guerra si trovavano in condizioni particolarmente difficili perchè l'approvvigionamento dei materiali doveva farsi per contanti e le cooperative povere di mezzi si trovavano nella assoluta impossibilità di farvi fronte. È evidente che nessuno deve aver provato grande sorpresa se in questa situazione di carattere speciale si erano intrufolati elementi che hanno speculato sulle condizioni. Io la ringrazio di questa adesione.

Questa gente si è servita del movimento cooperativo per compiere i propri interessi. Ed io ricordo che il Ministro allora espresse il suo rammarico da noi tutti condiviso. Allora noi, rappresentanti della Lega nazionale delle cooperative, di tutte le cooperative oneste, ci proponemmo di liberare il movimento cooperativo dalla vergogna che lo aveva investito e accanto alle disposizioni già di per sè rigorose ne reclamammo altre perchè si facessero delle ispezioni severissime. Secondo il proverbio che dice: paga sempre il giusto per il peccatore, ripeto, noi insistemmo per avere questo rigorismo del controllo, sia nel sorgere che nello sviluppo dell'attività della cooperazione ed ottenemmo nel dicembre del 1947 la famosa legge Basevi, la quale disponeva rigorosissimi controlli.

Ora che cosa è accaduto? È accaduto che con questa serie di controlli, i quali vanno dal primo, del Tribunale sulla costituzione della cooperativa, a quello delle Commissioni provinciali di sorveglianza delle cooperative stesse e alle ispezioni ordinarie e straordinarie, si è potuto finalmente migliorare, risanare l'ambiente della cooperazione.

Ma, onorevole Ministro, abbiamo diritto di pretendere che si faccia questa distinzione. Perchè, mi permetto di dirle, onorevole Ministro? Perchè siamo usciti in questi giorni dalla discussione che abbiamo fatto nella Commissione Finanze e tesoro ed abbiamo chiesto l'esenzione delle cooperative dall'imposta sulle società ed allora dei colleghi, naturalmente dell'altra sponda, hanno rimesso a galla la storia delle cooperative spurie, ecc. ecc. È ora che la

finiamo su questo punto: si sono date allo Stato tutte le armi possibili per liberare l'ambiente dagli speculatori; tutte le cooperative per vivere devono essere iscritte in determinati registri presso le prefetture o presso il Genio civile; allora è evidente: se in questo momento ci sono ancora cooperative spurie, questo si deve solo all'inerzia o all'incompetenza degli organi preposti a questo controllo.

Ecco perchè, onorevole Ministro, credo di poter parlare oggi nelle condizioni di chi ha riconosciuto che le colpe non erano sue e in questo momento aggiungo: è ora di finirla contro certe forme di controllo che molte volte prendono caratteristica della persecuzione.

Nel bilancio del Lavoro parlerò di come il Governo compie le ispezioni, questo non è oggetto di questo mio breve intervento; spetta a lei adesso, onorevole Romita, di fare quello che non hanno fatto i suoi predecessori. Lei deve cambiare il « condizionale » e portarlo all'« indicativo ».

Le poche leggi che ci sono in favore della cooperazione devono essere rispettate dall'autorità dello Stato e da esse dipende se le cooperative potranno vivere. Lei mi insegna che questo « condizionale », il « potranno », come dicono tutte le leggi, mette assolutamente nelle mani delle autorità e del Governo e soprattutto dei suoi dipendenti le possibilità di fare vivere queste cooperative. Le abbiamo presentato il minimo di quelle che consideriamo le nostre richieste; lei in un brevissimo colloquio ha ritenuto or ora esagerate le nostre richieste, mi permetta di ricordarle che tutto quello che qui richiediamo è già stabilito da leggi o circolari del suo Ministero. Quando domandiamo, ad esempio, che un quantitativo di lavoro sia riservato al movimento cooperativistico, noi non facciamo che copiare alla lettera quello che si fa in Francia. In Francia le cooperative, che sono in numero minore delle nostre, hanno una certa percentuale riservata sui lavori che sono messi in appalto. Quindi quando noi domandiamo questo, chiediamo una perequazione che un ex cooperatore come lei dovrebbe essere orgoglioso di effettuare; poi nella compilazione dei progetti si deve tenere conto delle situazioni speciali. Noi non contestiamo che dal punto di vista tecnico l'ingegnere progettista abbia il diritto della scelta; la tecnica infatti ha le sue esigenze. Ma ci sono dei lavori in cui la mano d'opera entra in grossa prevalenza ed essendo esclusa la fornitura dei materiali si può preparare il progetto in maniera da scegliere quella forma di lavoro che consenta una più larga occupazione di mano d'opera. Mi pare che in questo non ci sia niente di straordinario; domando che in momenti eccezionali, mentre urge la disoccupazione a titolo di eccezione, si scelgano sistemi eccezionali.

Terzo punto, che ha due parti. Questa richiesta io la feci anche al suo onorevole predecessore Merlin; quindi mi limito a ripetere a lei che le cauzioni siano restituite con la rapidità che è stabilita dalle leggi. In secondo luogo chiedo che ella provveda a dare disposizioni ai Provveditorati perchè facciano il finanziamento dei lavori affidati alle cooperative mediante i mandati che sono messi a disposizione dal Genio civile i quali, onorevole Ministro, sono previsti dal Regolamento 12 febbraio 1911.

Non mi pare che si pretendano provvedimenti nuovi e che possano scombussolare l'andamento dell'Amministrazione.

Onorevole Ministro, ho finito. Le ripeto ora quello che ho detto in principio: noi non domandiamo che di vederla all'opera e ci auguriamo che di tanto in tanto ella si ricordi che oltre ad essere Ministro dei lavori pubblici è stato anche un vecchio cooperatore. (*Cenni di assenso del Ministro dei lavori pubblici*). Se ne ricorderà? Speriamo di sì.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Angrisani, che non vedo presente. S'intende quindi che l'onorevole proponente rinunci a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno del senatore Cerulli Irelli. Anch'egli non è presente; si intende quindi che rinunci a svolgere l'ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno del senatore Barbaro. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la maggiore importanza dei traffici orientati nel senso dei meridiani rispetto a quelli orientati nel senso dei paralleli, la quale, come è ovvio, è determinata dalla maggiore differenza di clima e conse-

guentemente di produzione agricola ed economica;

considerato che questo criterio obiettivo e generale riguardante tutti i traffici mondiali si accentua in modo particolare in Italia a causa della forma estremamente allungata della Penisola, la cui parte centro-meridionale si protende nel mare Mediterraneo per circa 1.200 chilometri, mentre ha una larghezza massima di circa 300 chilometri, che è pari alla quarta parte della lunghezza;

considerato che a base dell'economia nazionale in genere e meridionale in ispecie, dopo il problema della disponibilità e della rarefazione del risparmio, sta il problema vitalissimo delle comunicazioni di tutte le specie, siano esse terrestri, marittime o aeree; invita il Governo, in primo luogo, a esaminare con adeguata larghezza di visione e di studi e a decisamente affrontare e risolvere in pieno, anche se con gradualità, il complesso problema dei grandi collegamenti, oltre che aerei e marittimi, s'intende, ferroviari e autostradali fra il nord e il sud, i quali in sostanza sono su due sole grandi direttrici, e cioè quella dell'est e quella dell'ovest, e precisamente la Milano-Bologna-Ancona-Pescara-Bari-Catanzaro-Reggio, e la Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Reggio, a cui s'innestano, il che è ovvio, le diramazioni rispettivamente per Genova e Torino e per Venezia e Trieste; in secondo luogo, a concretamente provvedere — oltre che alla sistemazione e alla valorizzazione delle due linee ferroviarie relative: la jonico-adriatica e la tirrenica, che debbono anche nella parte meridionale essere potenziate al massimo, e raddoppiate e interamente elettrificate — alla costruzione contemporanea e in parallelo di due autostrade, che dovrebbero risultare dallo sdoppiamento della grande autostrada Brennero-Reggio, ed essere della stessa larghezza e delle stesse caratteristiche anche a sud di Napoli e Bari, e che avrebbero lo scopo fondamentale di affasciare e fecondare tutte le vaste e importantissime zone costiere orientali ed occidentali raggiungendo dai due lati Reggio, e perciò il centro del Mediterraneo e la Sicilia, la quale per la sua importanza e la sua funzione nel passato, nel presente e soprattutto nell'avvenire, deve essere lungo tutti i tre lati percorsa da modernissime autostrade, che dovranno attraversarla e fecondarla anche trasversalmente;

e in terzo luogo a provvedere, secondo il progetto approvato nel 1929 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici al completamento adeguato, rapido e definitivo del porto di Reggio, cui faranno capo, oltre alle due grandi linee ferroviarie longitudinali: la jonica-adriatica e la tirrenica, le due grandi autostrade Brennero-Reggio, alla sistemazione della zona industriale, che potrebbe essere anche agevolmente banchinata ed in parte trasformata in zona franca, alla costruzione di due o più invasature per traghetti sulla banchina di levante, e infine all'abbassamento del piano del ferro alla quota costante di m. 3 dal lungomare alla banchina sovraccennata con attraversamento in galleria del torrente Annunziata e con conseguente, intimo, fecondo collegamento della città al suo lido e al suo porto, dal quale in massima parte dipende l'avvenire economico di quelle nobili e forti popolazioni, che lottano oggi più che mai con il bisogno, essendo quasi all'ultimo posto fra le province italiane nella scala del reddito unitario ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di illustrare questo ordine del giorno.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, è significativo e sintomatico, quanto piuttosto strano, che nella stessa giornata, in cui ho avuto l'onore di presentare a questa alta Assemblea il mio ampio ordine del giorno sull'importante problema delle autostrade, e specialmente sulla più grande autostrada italiana, che sarà la Brennero-Reggio, sia stata svolta alla Camera dei deputati da parte dell'onorevole Del Fante, che non ho il piacere di conoscere se non di nome, una proposta di legge che riguarda la predisposizione di progetti e la costruzione di grandi camionali trasversali e longitudinali nella penisola e nelle isole. La coincidenza di date, di dati e soprattutto di argomenti impressiona fortemente e favorevolmente, e sta ad indicare altresì l'importanza, l'urgenza e l'attualità del problema, la cui soluzione si impone all'attenzione dei due rami del Parlamento in maniera quanto mai spontanea e ca-

suale! Il « caso », grande e misteriosa parola, è stato detto, fra l'altro, da alcuni pensatori: « Iddio in incognito », « Il soprannome della Provvidenza »!...

Pur differenziandosi in alcuni punti e per alcune concezioni, questi due atti parlamentari si integrano e si completano; come d'altronde la già avvenuta presa in considerazione da parte della Camera della proposta dell'onorevole Del Fante non può che agevolare l'accoglimento dell'ordine del giorno da me presentato. Pur non condividendo, ad esempio, il concetto dell'onorevole Del Fante circa il declino delle ferrovie e delle autostrade, che secondo lui non sarebbero democratiche — perchè, a mio avviso, da un lato, le vie e i mezzi di comunicazione si sommano e non si elidono, e dall'altro anzichè differenziare, sotto il profilo democratico, i mezzi di comunicazione, è progresso rendere di uso sempre più largo, comune e generale, e quindi sempre più accessibili a tutti, i mezzi fino a ieri ritenuti più costosi — io accetto nella sostanza e nel complesso la ben elaborata e studiata proposta, tanto che ne utilizzo anche in questa breve mia esposizione le conclusioni indicate nella ottima e molto convincente carta geografica allegata al progetto di legge.

Mentre è chiaro, onorevoli senatori, che la via è la vita e spesso anche addirittura la storia, e perciò qualunque sviluppo delle vie e dei mezzi di comunicazione è causa e anche conseguenza di autentico e fecondo progresso, è altrettanto chiaro, che nella nostra Italia sono due e soltanto due le grandi direttrici longitudinali dei traffici, quelle create e bipartite dalla catena appenninica, e quindi quella formata dal litorale Ionico-Adriatico e quella formata dal litorale Tirrenico.

È necessario perciò mettere sempre in maggior efficenza, da un lato, le due grandi ferrovie, che tali litorali percorrono, e, dall'altro, sviluppare parallelamente ad esse due grandi autostrade che, al pari delle due ferrovie, raggiungano, dal Brennero e più precisamente da Milano e Bologna, Reggio, tanto dallEst quanto dall'Ovest. Se questi due grandi collegamenti non si studiano a fondo, non si curano e non si realizzano integralmente l'Italia, a mio avviso, onorevoli senatori, non sarà mai intimamente congiunta nelle sue zone estreme, e specialmente il Mezzogiorno sarà anemizzato nei suoi traffici e nel suo sviluppo.

Da lunghi anni sostengo con crescente accanimento l'idea del potenziamento delle due linee ferroviarie relative, che dovranno essere integralmente rafforzate, raddoppiate ed elettrificate, fino all'estremità meridionale della Penisola. Oggi aggiungo e sostengo anche l'idea delle due grandi autostrade, che seguano un tracciato parallelo e completino l'allacciamento intimo e fecondo della Nazione italiana!

Tale idea non è del tutto nuova e non deve neppure preoccupare troppo per la spesa, giacchè i vari piani — e con i piani si rischia effettivamente, tanti sono, di costruire un grattacielo di parole...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. E il suo, non è un piano?

BARBARO. Ma è un piano che si innesta ad altri... giacchè i vari piani, dicevo, tale idea dell'autostrada sopraccennata hanno accolta dall'Est fino a Rimini e forse anche a Pescara, e dall'Ovest fino a sud di Napoli, cioè fino a Salerno e Battipaglia, salvo a farla continuare fino a Reggio in maniera ridotta. A Rimini, immagino, si vuole giungere forse per il bel lido, che è di fama mondiale; a Salerno per la celebre zona archeologica di Paestum. Ammiro l'iniziativa, ma non posso ammettere che queste due grandi autostrade si fermino, sia pure, in un celebre lido e in una non meno celebre zona archeologica. Esse devono proseguire, perchè diversamente verrebbero meno al loro scopo, sino al cuore del Mediterraneo. Orbene, io insorgo proprio contro queste perniciose limitazioni, che più propriamente chiamerei mutilazioni, onorevole Ministro, e ritengo quanto mai necessario e urgente il prolungamento con gli stessi criteri, gli stessi caratteri e le stesse attrezzature da entrambi i versanti, fino a raggiungere Reggio. Trattasi di circa 1.500 chilometri, complessivamente, da trasformare nei progetti e nelle realizzazioni da camionali in autostrade. Noi tutti abbiamo ancora l'impressione dello smagliante discorso fatto dall'onorevole Crollalanza in questa discussione del bilancio dei lavori pubblici, discorso magistrale che, in alcuni momenti, ha raggiunto veramente un tono

toccante. drammatico, di grande verità. In questo mio intervento non posso non ricordare che egli, anche su questo punto, si intrattenne chiaramente ed esaurientemente pregando l'onorevole Ministro di voler considerare nella sua ampiezza questa autostrada bipartita, dalla quale dipende in gran parte l'avvenire delle comunicazioni italiane. Per quanto concerne la maggiore spesa, dal momento che c'è la proposta dell'onorevole Del Fante, dal momento che essa è stata presa in considerazione dall'altro ramo del Parlamento e che quindi passerà quanto prima alle Commissioni, trattasi ora di calcolare, onorevole Ministro, la differenza di costo tra la camionale proposta dall'onorevole Del Fante e presa in considerazione dalla Camera dei deputati e l'autostrada di 400 chilometri, da Battipaglia a Reggio e quella di 1.113 chilometri da Rimini a Reggio, da me proposta. La differenza, quindi, è contenuta entro limiti di ragionevolezza e di pratica possibilità.

Le opere pubbliche, onorevole Ministro — ella me lo può insegnare — sono le espressioni e la caratteristica, insieme con le leggi, della civiltà umana. Noi dobbiamo tener sempre presente il grande, ammonitore esempio di Roma, così come l'esempio vivente del popolo italiano, che è fatto per le grandi e belle opere come per le più importanti, e feconde leggi. Qualunque riduzione, onorevole Ministro, sarebbe ingiustificata, ingiustificabile o meglio offensiva e dannosa per il Mezzogiorno, che, per ciò, sarebbe portato a quell'avvilente stato di prostrazione, che molti hanno il pessimo gusto di chiamare depressione. Queste zone denominate ingiustamente, e — mi permetto di dire — ingiuriosamente depresse, e che in definitiva non sono depresse ma solo compresse (e la compressione è la fase, che precede lo scoppio) debbono essere almeno portate allo stesso livello di tutte le altre zone italiane, se non si vuole ancora di più e più a lungo offendere, oltre che la giustizia, anche la storia gloriosa di quelle nobili, forti e benemerite popolazioni!...

Tali opere ferroviarie e autostradali del sud d'Italia saranno favorite e rese più facili e meno costose, quando la legge di fondo promessa dal Governo dell'onorevole Pella e dal Governo dell'onorevole Fanfani, in occasione delle alluvioni, sulla sistemazione dei torrenti della Calabria, sarà definitivamente varata e approvata; saranno rese più facili e meno onerose non fosse altro perchè, con la sistemazione dei torrenti, si ridurranno i numerosi ponti ferroviari e stradali ad un terzo o ad un quarto della loro lunghezza complessiva. Non si raccomanderà perciò, onorevole Ministro, mai abbastanza al Governo lo studio sollecito ed attento di tale legge, che è vitalissima per noi ed anche per la Nazione. La sistemazione non può non consistere nello sbarramento e rimboschimento a monte e nella rettifica e riduzione massima consentita dell'alveo a valle, evitando di applicare i criteri dei fiumi ai torrenti, che sono tutt'altra cosa. Il fiume in genere domina e doma, ma il torrente deve essere dominato e domato. Si riproduca quello che, genialmente e coraggiosamente in passato, a scopo dimostrativo, è stato fatto in questo campo in qualche caso dai più valorosi tecnici del luogo, e che ha avuto il collaudo di circa 70 anni! Non si parli però della Calabria come di una terra, che si inabissa. Il fenomeno dell'abbassamento della superficie emersa è generale nel mondo; e ad esso l'uomo si oppone con tutti i mezzi, che gli sono forniti dalla scienza e dalla tecnica moderna. L'ottimo amico Spasari nella sua ardente eloquenza dell'altro giorno accennò all'eventuale esodo delle popolazioni calabresi, se non vengono concretamente concesse le provvidenze da parte del Governo. No, mai esodo! Io difendo la Calabria come l'Italia, con tutta l'anima, ma ritengo, che occorre non pietire, ma imporre con la logica e la fede la risoluzione dei problemi. L'onorevole Menghi parlava della necessità di una legge speciale per le pubbliche calamità, ma la legge c'è: ed è quella del 9 dicembre 1926, n. 2389. Tale provvidenziale legge non è, nè abrogata, nè applicata, pur essendo vigente. Occorre riesumarla, e provvedere al finanziamento e, nel caso deprecabile, applicarla. Se questo si fosse fatto per le alluvioni in Calabria saremmo oggi in condizioni molto diverse, e la ricostruzione sarebbe stata molto sviluppata, avremmo molte opere già fatte, mentre dopo sette o otto mesi essa è appena all'inizio e molto poco s'è fatto per la ricostruzione definitiva e ciò a malgrado della legge speciale e dei primi finanziamenti stanziati. Mancano, ad esempio, i tecnici, spesso gli uf-

fici si intralciano l'uno con l'altro ed i lavori non procedono affatto fra le generali lamentele. Raccomando quindi vivamente all'onorevole Ministro di esaminare e di curare particolarmente questo aspetto della situazione calabrese, che è molto importante e preoccupante.

Evidentemente da queste grandi arterie ferroviarie e autostradali, che sboccano nello stretto, Reggio e la cara, vicina e bellissima città di Messina, avranno un movimento ed una importanza quali esse meritano per la loro storia, per la loro posizione geografica, e per la loro situazione economica. Il collega ed amico Zagami nella sua ardente oratoria dell'altro giorno, parlando della nobile città di Messina, non accennò a Reggio, ma non si può, mi si consenta, parlare dell'una città senza accennare all'altra, essendo esse intimamente collegate in tutta la loro travagliata e grande storia. Se l'Italia è un grande molo proteso nel cuore del Mediterraneo, è evidente e conseguente, che i moli debbono essere utilizzati fino alla lanterna, che in questo caso è la ridente e affascinante città della Fatamorgana! Il problema del porto, insieme con quelli della zona industriale, della zona franca, dei raccordi ferroviari e dell'abbassamento del piano del ferro, è fondamentale, indilazionabile, vitalissimo per Reggio. Mi permetto di leggere a questo proposito qualche pagina di un mio opuscolo pubblicato tempo fa: « Su questo annoso problema, di importanza vitale per questa zona ed essenziale per la Nazione tutta, emergono i seguenti dati di fatto assolutamente inoppugnabili: 1) la posizione geografica di Rovigo, privilegiata quanto unica, di centralità mediterranea non insulare, ma continentale sulla sola porta di transito obbligato che l'Italia possieda verso tre immensi continenti: l'Africa, l'Asia, l'Oceania; 2) la favorevolissima posizione geografica sul mare dello Stretto, che particolarmente dal lato continentale è ben protetto grazie all'esistenza di una delle più belle e importanti dighe foranee, che si possano immaginare: e cioè la Sicilia, e ha la sola, trascurabilissima traversia del libeccio, con un'onda massima, che non supera mai il metro di altezza; 3) i precedenti storici relativi all'esistenza in antico di ben due porti ricchi di traffici nella operosa e civilissima zona di Reggio; secondo Tacito, per non dire d'altri, l'imperatore Caligola procedette, insieme con altre opere pubbliche memorabili, alla costruzione del nuovo, grande porto di Reggio; 4) i precedenti legislativi, che, oltre sessant'anni or sono, comprendevano tale porto fra i dieci porti italiani, che, per essere di preponderante importanza strategica e militare, richiedevano la definitiva sistemazione con urgenza e con precedenza assoluta; 5) le molteplici finalità, oltre quelle militari, di questo scalo marittimo, sia come porto di velocità (all'estremità della penisola cioè e sulle rotte obbligate), sia come porto di rifornimento, sia come porto di interesse turistico e commerciale, sia come prezioso e insostituibile porto di rifugio ecc. ecc.; 6) le numerose occasioni favorevoli per Reggio, che andarono perdute irrimediabilmente a causa della mancata risoluzione del problema del porto. Basterebbe in proposito ricordare, quanto avvenne in questi ultimi quaranta anni. Per la guerra di Libia il Governo di Giolitti nel 1911 avrebbe voluto utilizzare adeguatamente lo scalo di Reggio, ma non lo potè fare a causa delle condizioni del porto. Successivamente una grande società estera di carburanti (forse la Nafta) avrebbe voluto fare grandi impianti per il deposito e la raffinazione dei petroli; ma a malgrado di ogni buona volontà e dei progetti redatti si allontanò per la stessa ragione suaccennata del porto. Successivamente ancora il grande complesso industriale della Società Montecatini avrebbe voluto trapiantarsi a Reggio, ma ne fu dissuaso, come ebbe a dichiarare il compianto ingegnere Donegani, a causa della stasi di allora nei lavori di sistemazione del porto. Anche in occasione della guerra in Africa Orientale si sarebbe voluto fare capo a Reggio, ma ciò non fu possibile sempre a causa delle condizioni del porto. 7) Il nuovo orientamento dei traffici a carattere transoceanico, che richiedono una migliore e più adeguata attrezzatura dei porti di smistamento, come è, e dovrà essere il porto di Reggio ».

Quando poi si consideri, che dei 21 capoluoghi di provincia marittimi, che vi sono in Italia, ben 20 e cioè la totalità quasi, dispongono di grandi ed efficienti porti, mentre uno solo e cioè, ripeto, Reggio non ha ancora uno scalo marittimo adeguato, e quando si sappia,

che il compimento dell'attuale progetto di definitivo ampliamento (che però dovrà essere riportato, senza riduzioni di sorta, nemmeno verso Nord, alle dimensioni del progetto Bianchi-Giurati approvato nel 1929 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici), non richiede, che un miliardo e mezzo o due miliardi di lire (che corrispondono rispettivamente a circa 30 o 40 milioni dell'anteguerra), non si può non convenire pienamente sulla imperiosa quanto urgente necessità, che Reggio venga finalmente dotata di un vero e proprio porto, degno dell'antichissima e gloriosa sua tradizione marinara e della sua sicura e sempre crescente importanza, sia demografica, sia commerciale! Nè si dica, che il costo sia rilevante, giacchè relativamente alle opere marittime, che sono in genere molto onerose, quella accennata e riguardante il porto di Reggio è piuttosto modesta; in specie quando si tenga presente, che con tale opera si porrà la parola fine ad un problema veramente secolare! Di recente in una intervista fatta per « Il Giornale d'Italia » da un competente, e cioè dall'ex Ministro dei lavori pubblici onorevole Araldo di Crollalanza, tornato con onore al giornalismo, il Sindaco di Bari osservava giustamente, quantunque scherzosamente, che un miliardo per il porto di Bari rappresenterebbe « un pizzico di tabacco »!... E dire, che con tale somma a Reggio si porteranno a termine i due terzi, o almeno la metà, dell'opera di completamento!

Concludendo su questo punto osservo, che, poichè tale opera marittima di sistemazione definitiva si dovrà fare e si farà, è meglio realizzarla organicamente e con assoluta urgenza, in modo da poterla utilizzare al più presto possibile e nella sua interezza con vantaggio generale!

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, il Regolamento deve essere rispettato da tutti. Sono passati già 20 minuti, non mi costringa a toglierle la parola.

BARBARO. Signor Presidente, sto per concludere. Quest'opera costerà, tutto compreso, circa 3 miliardi e mezzo.

Ultimamente presso la Commissione dei lavori pubblici, di cui ho l'onore di far parte, abbiamo approvato un provvedimento di legge a favore della città di Milano, e riguardante, con un onere di circa 5 miliardi e mezzo per lo Stato, l'abbassamento del piano del ferro di quella grande stazione, detta da Paolo Orano per la sua mastodontica, quanto inutile mole la stazione... di Ninive. Avendo visione profondamente unitaria di tutti i problemi, approvo questi vasti programmi, ma spero che nello stesso modo si provveda per tutte le altre zone e soprattutto pretendo che altrettanto si faccia specialmente là dove i bisogni sono infinitamente più grandi!

Prima di chiudere, sento il dovere di accennare, vivamente ringraziando, a quanto l'onorevole Terranova, Sottosegretario per la marina mercantile, dopo un'interessante, minuziosa visita al Porto di Reggio, ha promesso e cercato di fare, con la sua grande capacità e competenza, affinchè venga affrontata e affrettata la risoluzione integrale del problema. Ringrazio altresì il valoroso relatore del bilancio della Marina mercantile e mio caro amico senatore Vaccaro per l'importante, significativa, esplicita indicazione fatta, oltrechè nei suoi recenti e notevoli discorsi, nella relazione scritta e orale, circa il porto di Reggio, che deve essere con urgenza completato.

Ringrazio infine, oltrechè l'onorevole Foderaro del recente, efficace interessamento, il senatore Domenico Romano, che con la sua grande e riconosciuta competenza ha sempre seguìto, autorevolmente appoggiato e fatto addirittura suo il grande nostro problema.

Lo Stretto costituisce un unico, inscindibile sistema economico, oltrechè una posizione-chiave, sotto tutti gli aspetti, dell'Italia nel centro del Mediterraneo, e perciò Reggio e Messina dovrebbero godere quasi di un *ius singulare*!

Lo Stretto, oltre che un mare azzurrissimo, incantato, e quasi paradisiaco, ricco di miti e di fati, è come l'estuario di un grande fiume, che sfocia verso il sud e l'est, e cioè verso Suez, l'estuario del fiume del destino dell'Italia, del fiume perciò sacro alla Patria!...

Per le sue acque è passata tutta la nostra più gloriosa storia, dalla prima scintilla delle tremende guerre puniche, che là si accese, e che scosse dalle fondamenta e mise a repentaglio la vita stessa di Roma, all'Apostolo delle genti Paolo di Tarso, che secondo la

sua epistola « *circumlegentes devenimus Rhegium* » sbarcò a Reggio, e con la sua fede e la sua parola incandescente operò il miracolo della colonna di marmo, che si accese rischiarando e illuminando nelle tenebre gli ascoltatori; dalla leggendaria armata di Lepanto, che là celebrò l'ultima Messa prima della battaglia che portò alla vittoria della cristianità contro la barbarie, alla non meno leggendaria marcia dei mille, che su quel mare si compì!...

Reggio e Messina, onorevoli senatori, sono due fari luminosi di civiltà antichissima e modernissima su quella porta d'Italia, che indica agli italiani la via da seguire per l'espansione pacifica nel mondo!...

Teniamoli sempre maggiormente accesi questi fari, che perpetuano il prodigio della colonna accesa da San Paolo, e rappresentano la più alta e perenne civiltà umana, la civiltà di Roma eterna! (*Applausi dalla destra*).

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerando la rilevante importanza per la economia e per lo sviluppo turistico delle regioni che costeggiano l'Alto Verbano, invita il Governo a voler sollecitare l'esame, da parte dei suoi organi competenti, del progetto relativo ad un ponte galleggiante che unisca le due sponde del Verbano fra Verbania e Laveno. L'approvazione ministeriale del progetto, che da molti anni si trasferisce dall'uno all'altro Ministero senza trovare una risposta conclusiva, è necessaria ed urgente per abbordare le trattative relative al privato finanziamento dell'opera ».

PRESIDENTE. Il senatore Cadorna ha facoltà di parlare e svolgere questo ordine del giorno.

CADORNA. La questione di cui si occupa il mio ordine del giorno è annosa; infatti già nel 1932 l'ingegnere A. Varni fece un primo progetto di questo ponte, molto caratteristico perchè galleggiante e costituito con travate di cemento armato. Questo progetto, riveduto e migliorato nel 1938, non venne utilizzato in Italia ma realizzato in America con ottimi risultati. Sul lago di Washington.

Il progetto riproposto in Italia non ha avuto fortuna in quanto venne palleggiato fra il Ministero dei lavori pubblici, quello dell'interno e quello dei trasporti. Attualmente sembra che sia giunto al Ministero dei lavori pubblci. Sarebbe quindi necessario, ed è questo semplicemente che chiediamo, che la autorità competente, che dovrebbe essere il Consiglio superiore dei lavori pubblici, avesse la cortesia di esaminarlo con sollecitudine e di dare un parere, perchè questo parere, se favorevole, è pregiudiziale per ottenere un finanziamento di ordine privato.

L'iniziativa di cui trattasi ha notevole importanza in quanto congiungerebbe le due sponde del Verbano e metterebbe in contatto la regione industriale del Varesotto con l'altrettanto industriale regione di Verbano. Inoltre interessa anche lo Stato perchè rappresenterebbe una strada sussidiaria della grande strada del Sempione, come è noto sopraccarica di traffico, ed utilizzando il ponte galleggiante e la strada di Varese realizzerebbe sul percorso Domodossola-Milano una economia di 12 chilometri.

La soluzione proposta dall'ingegnere Varni non è stata ancora realizzata in Italia, ma questa non è una ragione per condannare il progetto a restare negli archivi del Ministero; l'onorevole Romita lo prenda in esame perchè le regioni e gli enti interessati possano avere al più presto una risposta.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno senatore Zoli. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenendo necessario e urgente che siano radicalmente facilitate le comunicazioni automobilistiche fra l'Italia settentrionale e l'Italia centrale; invita il Ministero dei lavori pubblici a prendere prontamente in considerazione, nel quadro dei progetti per l'autostrada Milano-Napoli, quelli concernenti il tratto Bologna-Firenze, che già si trovano presso l'A.N.A.S. e che permetterebbero un più rapido inizio dei lavori in tale tratto ».

PRESIDENTE. Il senatore Zoli ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

ZOLI. Pochissime parole, signor Presidente, per spiegare il mio ordine del giorno. Ieri il senatore Corbellini ha parlato da par suo del problema delle autostrade e ha parlato particolarmente dell'autostrada T. Un segmento della linea verticale di questo T. è costituito dalla Bologna-Firenze; vorrei dire due parole su questa autostrada, non per una ragione di carattere particolare per la mia città, perchè è evidente che tutte quante le autostrade passeranno per Firenze, ma per prospettarle una situazione particolare.

Vi è la possibilità di far molto presto questo tratto di autostrada, vi sono progetti già allo stato di progetto esecutivo e già pronti per essere eseguiti, di contro sono sorti taluni altri progetti, dei quali qualcuno credo che sia allo stato di preprogetto, allo stato di studio, e questi progetti sotto l'aspetto di miglioramenti tecnici eventualmente potrebbero insabbiare il primo progetto.

Effettivamente la realtà potrebbe essere diversa se invece di esserci come fine un miglioramento tecnico ci fosse una finalità di interesse notevole da parte privata, mentre altro progetto viene da enti pubblici. Ora io la prego, signor Ministro, di esaminare lei personalmente il fascicolo e credo che lei sarà d'accordo con me nell'ispirarsi a due criteri: primo quello di fare il più presto possibile, naturalmente nei limiti della possibilità tecnica. Secondo punto, tenere presente che, quando si verifica il contrasto tra iniziative di enti pubblici ed iniziative di enti privati, evidentemente sono le prime che debbono avere la preferenza e non si può cedere il passo alle seconde.

Questo soltanto volevo segnalare all'onorevole Ministro e sono certo che in questo spirito egli accetterà il mio ordine del giorno e se lo troverà giusto lo attuerà.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Valenzi e Palermo. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che a seguito dei danni alluvionali procurati all'isola d'Ischia dalle ultime pioggie si è reso necessario fra l'altro l'intervento della prefettura di Napoli; considerato che dal sopraluogo effettuato dal Genio civile veniva riscontrata la necessità di opere urgenti da eseguirsi dal Ministero dei lavori pubblici e dalla Cassa per il Mezzogiorno; considerato che quanto sopra venne comunicato dalla prefettura di Napoli al Ministero dei lavori pubblici in data 1° marzo 1954 con nota n. 010749; invita il Governo a stanziare 200 milioni per riparazioni alle strade provinciali e comunali e la Cassa per il Mezzogiorno ad intervenire con ogni sollecitudine per la sistemazione del bacino montano della detta Isola ».

PALERMO. Onorevole Presidente, per incarico del collega Valenzi svolgerò io questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Si dia allora lettura anche dell'ordine del giorno dei senatori Palermo e Valenzi in modo che il senatore Palermo possa svolgere l'uno e l'altro ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che l'Istituto nazionale case popolari fu costituito per andare incontro ai bisogni degli impiegati, operai, pensionati, le cui condizioni economiche sono ben note; considerato che alcuni amministratori provinciali di detto Istituto hanno proceduto o stanno procedendo ad aumenti arbitrari ed irragionevoli e che numerose procedure di sfratto sono state iniziate ai danni di molti inquilini; invita il Governo ad intervenire con ogni energia e tempestività affinchè le dette procedure siano sospese e gli eventuali aumenti non siano affidati all'arbitrio dei singoli amministratori, ma secondo criteri unici che tengano conto soprattutto delle condizioni economiche degli inquilini »;

PRESIDENTE. Il senatore Palermo ha facoltà di svlogere questi ordini del giorno.

PALERMO. Col secondo ordine del giorno ho inteso di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul problema dell'Istituto delle case popolari. Voglio qui soltanto ricordare che l'Istituto delle case popolari è stato istituito con l'intento di andare incontro alle esigenze delle classi meno abbienti del nostro Paese. Ora

purtroppo in questo Istituto si stanno verificando delle cose veramente straordinarie che io oso definire senz'altro illegali. Nella discussione sul passato bilancio rivolgevo al Ministro dell'epoca delle domande precise in merito agli aumenti di pigione veramente eccessivi, direi esosi, ed il Ministro mi rispondeva che gli aumenti sarebbero stati ispirati a criteri di massima moderazione. Ora, malgrado queste assicurazioni date dal Ministro dei lavori pubblici, gli aumenti che vengono praticati agli inquilini delle case popolari vanno niente meno dal 300 al 700 per cento. A Napoli ed in altre città è stato applicato se non erro il 300 per cento, all'Aquila il 400 per cento, a Teramo il 700 per cento. A questo proposito vorrei ricordare che per gli aumenti applicati a Teramo si interessò un autorevole parlamentare della democrazia cristiana. L'onorevole Spataro al tempo della campagna elettorale rese noto agli interessati il contenuto di una lettera del Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, onorevole Aldisio, con cui si assicurava che l'aumento sarebbe stato fatto sulla base del 50 per cento. Dopo il 7 giugno non si parlò più del 50 per cento. Il commissario governativo, malgrado le sollecitazioni e le suppliche degli inquilini, insiste nell'applicazione del 700 per cento chiedendo financo che i detti aumenti abbiano inizio dal settembre 1952. Ciò premesso, desidero domandare al signor Ministro se gli aumenti delle pigioni dell'Istituto delle case popolari vengono applicati in base alla legge vigente o se invece l'Istituto delle case popolari è autorizzato a non rispettare la legge. È concepibile che nella Repubblica italiana vi siano degli enti autorizzati ad applicare degli aumenti che arrivano a cifre così enormi? Chiedo pertanto che il Governo intervenga anzitutto per sospendere gli sfratti in atto, iniziati contro gli inquilini che hanno sospeso i pagamenti, e poi di non lasciare all'arbitrio degli amministratori periferici la fissazione degli aumenti, ma che essi siano stabiliti dal Ministero dei lavori pubblici, con unicità di criteri.

Per quanto si riferisce all'altro ordine del giorno, vorrei ricordare all'onorevole Ministro che le ultime piogge hanno provocato nella bellissima isola di Ischia dei danni rilevanti alle strade provinciali e comunali, danni calcolati dal Genio civile in 200 milioni. Lo stesso Genio civile ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici in data 1° marzo 1954 che questa somma sia messa a disposizione in modo che si possa procedere alla riparazione. Inoltre il Genio civile ha anche accertato la necessità di procedere con urgenza alla sistemazione dei bacini montani della detta isola e di ciò è stata fatta richiesta alla Cassa del Mezzogiorno. Io mi auguro che l'onorevole Ministro voglia prendere in considerazione queste richieste, accogliendo i desideri delle popolazioni interessate.

PRESIDENTE. Seguono tre ordini del giorno dei senatori Molinari, Grammatico ed altri. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuto che la linea ferrata a scartamento ridotto Castelvetrano-Sciacca-Porto Empedocle-Licata, unico tratto litoraneo del periplo dell'Isola di Sicilia mancante di ferrovia a scartamento normale, non risponde alle esigenze del traffico e del commercio, in quanto i viaggiatori sono costretti a scomodissimi trasbalzi ed a lunghe attese e soprattutto perchè le merci provenienti dal Continente e dai centri dell'Isola, in maggior parte serviti da ferrovia a scartamento ordinario, nonchè quelle in partenza dai Comuni serviti da detta ferrovia a scartamento ridotto (Menfi, Sciacca, Ribera, Montallegro, Cattolica, Siculiana ecc.) e diretti al Continente ed agli altri centri isolani, sono costretti a subire lunghe soste nelle stazioni di Castelvetrano e Porto Empedocle ai fini del trasbordo e quasi sempre in attesa che vengano ad essere disponibili i necessari vagoni ferroviari dello scartamento col quale il viaggio deve proseguire; considerato come lungo la fascia costiera da Castelvetrano a Licata sono collocati degli importantissimi centri ittici e industrie conserviere di pesce dai quali vengono avviati al consumo imponenti quantitativi di pesce fresco e conservato; presa conoscenza come nella zona sono in attuazione importanti opere di trasformazione agraria con opere irrigue di ampio rilievo che, trasformando il volto dell'agricoltura della zona, se non avranno adeguati mezzi di comunicazione, saranno

opere sterili e non conformi ai piani propostisi; considerato che i principali Comuni serviti dalla detta linea a scartamento ridotto sono di rilevante importanza perchè produttori in atto di generi ortofrutticoli primaticci a forte deperimento (carciofi, fragole, piselli, ecc.), nonchè di altri prodotti come cotone, olio, vino, ecc.; valutato inoltre che sulla costa che va da Castelvetrano ad Agrigento esistono i resti archeologici più importanti del mondo, dopo quelli di Atene, come Segesta, Selinunte, Eraclea Minoa ed Agrigento, nonchè le famose Terme e Stufe di Sciacca apprezzate per le particolari virtù terapeutiche, luoghi frequentatissimi del turismo nazionale ed internazionale e che sempre più potrebbero essere valorizzati se si migliorassero le comunicazioni; constatato pertanto che tutta la fascia costiera in parola costituisce una specie di angolo chiuso dell'Isola di Sicilia tagliato dalle grandi linee di comunicazione ferroviaria e che bisogna invece per le ragioni suddette inserire nella grande corrente dei traffici e dello sviluppo moderno, industriale, agricolo e turistico, impegna il Governo perchè provveda al più presto alla costruzione della linea ferroviaria a scartamento normale da Castelvetrano, Sciacca, Porto Empedocle a Licata anche provvedendovi a tratti, in diversi esercizi finanziari »;

« Il Senato, esaminato il piano poliennale delle strade nazionali compilato dall'A.N.A.S. ed esposto dallo allora Ministro dei lavori pubblici; constatato come in Sicilia si sia prevista la sistemazione delle strade nazionali del periplo dell'Isola prevedendo la costruzione di dette strade a doppia carreggiata con terminali Marsala ed Agrigento oltre che la traversale interna Catania-Marsala con biforcazione a Leonforte per Palermo; constatato con sorpresa che si è invece trascurato il tratto Marsala-Agrigento privo delle più necessarie e adeguate vie di comunicazione: infatti da Castelvetrano a Porto Empedocle esiste l'unico tratto di ferrovia del periplo siciliano che manca di scartamento ordinario e di porti degni di questo nome nonchè della strada nazionale, insufficiente e non adeguata al traffico che vi si svolge; ritenuto che sul percorso Marsala-Agrigento sono le città più importanti di Sicilia come luoghi turistici ed archeologici, Segesta, Selinunte, Eraclea Minoa ed Agrigento, nonchè il centro termale di Sciacca il più importante del bacino Mediterraneo; considerata l'importanza dell'afflusso turistico, specie straniero sulla strada suddetta; invita il Governo a revisionare il piano poliennale compilato dall'A.N.A.S. e ad includere nella sistemazione a doppia carreggiata il tratto della nazionale 115 da Marsala ad Agrigento così come è stato previsto per tutto il rimanente percorso del periplo dell'Isola di Sicilia »;

« Il Senato, presa conoscenza che la città di Sciacca in Sicilia è il secondo centro peschereccio dell'Isola, dopo Mazara del Vallo, avendo una attrezzatura di natanti molto numerosa ma che non possono essere contenuti nello specchio d'acqua dell'attuale porto divenuto estremamente insufficiente; constatato come la marineria di Sciacca attende da decenni la sistemazione del suo porto, nel quale oggi sono più di 80 moto-pescherecci oltre a numerosi moto-velieri, barche e natanti di diverso tipo; constatato inoltre come ogni anno il lavoro di dragaggio del porto costi allo Stato diversi milioni e che ciò è dovuto al continuo insabbiamento del porto stesso per mancanza di protezioni alle traversie di ponente; ritenendo che la mancanza dei bracci del porto necessari alla chiusura di esso mette, per detto insabbiamento, delle volte una generosa classe di marinai nelle condizioni di non navigare, aggravandone la indigenza a causa della conseguente disoccupazione; ritenuto altresì che l'attuale profondità dei fondali del porto è di metri 4 mentre con la costruzione dei bracci suddetti, prevista dal piano regolatore esistente presso il Ministero dei lavori pubblici, essi verrebbero portati in alcuni punti a oltre 8 metri; considerato che con fondali sufficienti può anche essere adibito a porto commerciale per lo sviluppo della stessa città, luogo di cura, soggiorno di turismo, nonchè del suo retroterra e della zona che manca di porti adeguati, dando in questo modo maggior sviluppo ad una zona fortemente depressa, che si avvia con la valorizzazione dell'agricoltura, in seguito alla costruzione delle dighe sui fiumi Carboi e Verdura, ai due lati della città di Sciacca, a un

notevole incremento economico; rilevate le infelici condizioni del porto di Sciacca che principalmente si riassumono come segue: *a*) impossibilità di accesso durante le mareggiate con venti del secondo e terzo quadrante; *b*) incapacità a ricevere bastimenti e velieri di portata superiore alle 150 tonnellate con pieno carico; *c*) processo periodico di interramento sensibilmente pronunziato durante le mareggiate e il cui dragaggio si rende indispensabile; *d*) insufficiente capacità di accogliere la numerosa flotta mercantile peschereccia del luogo, alla quale spesso si aggiungono in parte quelle dei centri vicini; *e*) ingombro di tutte le banchine per la presenza di 276 blocchi di calcestruzzo a suo tempo eseguiti per il prolungamento del molo; *f*) mancanza di attrezzature;

considerato che fin dal 1907 la Commissione reale per lo studio dei piani regolatori dei porti del Regno ebbe ad approvare il progetto per la sistemazione del porto di Sciacca che prevede: *a*) il prolungamento del molo di levante mediante un nuovo braccio di metri 140 con direzione S.O. fino a raggiungere la secca Caruso; *b*) il prolungamento del pennello di ponente; *c*) l'escavazione del bacino interno; *d*) il banchinamento dell'intero porto; ritenuto che in armonia al suddetto piano regolatore nel 1926 è stato approvato e finanziato apposito progetto i cui lavori furono appaltati, e che successivamente, però, dopo che l'impresa costruì i 276 blocchi suddetti per il prolungamento di un primo molo, i lavori vennero sospesi poichè in quel tempo mancavano i mezzi effossori necessari per eseguire la escavazione; ritenuto che ora esistono i mezzi suddetti e le condizioni di esigenza; ritenuto che risulta essere finanziata soltanto una piccola parte dei lavori da eseguire a pagamento differito ma che i lavori procedono lentissimamente con sfiducia della popolazione marinara; ritenuto che le attuali infelici condizioni del porto di Sciacca non sono più compatibili con l'importanza assunta dalla città nel suo sviluppo marinaro, industriale termale e turistico e pertanto arrecano gravissimi danni economici alla città ed alla zona; considerato che si è provveduto da parte dello Stato a finanziare con ingenti somme la costruzione di porti totalmente nuovi, mentre per altri della costa da Mazara del Vallo a Licata, ed in ispecie quello di Sciacca, il problema del porto viene soltanto interessato con provvedimenti aleatori che non corrispondono alle reali esigenze delle più importanti marinerie peschereccie di Sicilia; ritenuto che il problema va affrontato nel suo insieme ;

impegna il Governo affinchè promuova i necessari provvedimenti per la integrale sistemazione del Porto di Sciacca con le somme occorrenti alla bisogna, sistemazione necessaria per lo sviluppo sempre più crescente del traffico e dell'industria della pesca; impegna inoltre il Governo perchè il Porto di Sciacca venga definitivamente sistemato per essere un vero porto peschereccio e commerciale, normalizzando così una situazione resasi impossibile e mettendo in condizioni di sempre maggior sviluppo un centro importante come Sciacca e la suo zona, dandogli modo di apportare notevole incremento all'economia nazionale oltrechè tranquillità di lavoro e di miglioramento economico e sociale ad una generosa e numerosissima marineria; impegna altresì il Governo ad intervenire nella sistemazione dei porti che vanno da Marsala a Licata ».

PRESIDENTE. Il senatore Molinari ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

MOLINARI. La stesura ampia ed abbastanza chiara dei miei ordini del giorno non mi esime dall'illustrarli. Non avendo potuto intervenire in sede di discussione generale, dove ero iscritto a parlare perchè stando poco bene dovetti assentarmi e quindi fui dichiarato decaduto, sono costretto ora, nei pochi minuti concessimi, illustrando questi ordini del giorno, a portare qui la voce delle popolazioni di quelle zone di Sicilia che gli ordini del giorno riguardano. Non è concepibile come una delle zone più ricche di Sicilia sia stata e continui ad essere trascurata, in materia di ogni specie di comunicazioni, dagli organi dello Stato che avrebbero avuto il dovere di provvedervi. È il dolore morale e spirituale di vedere lo stato di abbandono e di trascuratezza, anzi lo spasimo di quelle popolazioni e dei loro rappresentanti politici ed amministrativi che io sento il dovere oggi qui di far conoscere ed è questa la ragione per la quale ho preso la parola in que-

sta Assemblea al fine di chiedere un voto che, per quelle zone di Sicilia, impegni il Governo alla risoluzione dei problemi ultra trentennali. Se avessi avuto la possibilità di parlare nella discussione del bilancio, avrei svolto specificatamente per il meridione una lunga disamina delle opere pubbliche che si sono fatte, e quelle che occorre fare a sollievo del Mezzogiorno d'Italia.

Ciò non è stato possibile e spero di poterlo fare un'altra volta.

Mi limiterò pertanto, signor Ministro, a quanto strettamente concerne l'illustrazione dei miei ordini del giorno, e mi permetto di fare anche un quadro sia pure superficiale dei bisogni della mia provincia in qualche settore dei lavori pubblici. Onorevole Romita, è di pochi giorni or sono, e precisamente il 21 aprile, che oltre 25 sindaci dei Comuni della fascia costiera di Sicilia che va da Marsala a Licata, si sono riuniti per discutere dei problemi che riguardano le comunicazioni ferroviarie, marittime e stradali di quel tratto del periplo dell'isola di Sicilia ed hanno deciso la costituzione di un comitato permanente unitamente a tutti i parlamentari regionali e nazionali nonchè ai presidenti delle Camere di commercio, degli Enti provinciali del turismo e dei delegati delle Amministrazioni provinciali delle due provincie di Trapani e di Agrigento, allo scopo di poter mettere a fuoco in via definitiva i problemi vitali delle comunicazioni di quel tratto litoraneo ed affinchè siano realizzate le opere relative da parte dei Ministeri competenti. Essendo io ambasciatore, non di quelli che non portano pena, di quella Assemblea, anzi il portatore, onorevole Ministro, delle richieste di quelle popolazioni, sento il dovere oggi di portarle a conoscenza del Senato e di denunziare la mancanza di azione e di volontà di coloro che avrebbero dovuto nel settore dei lavori pubblici provvedere a risolvere i problemi delle comunicazioni della zona, onde sollevarne la disoccupazione e risolverne la situazione economica e sociale. Tale trascuratezza ha danneggiato moltissime oneste e laboriose popolazioni e alcuni provvedimenti invece di essere accolti dalle popolazioni a riconoscenza dei governanti hanno risuonato delle volte a sfiducia. Le popolazioni continuano oggi a perdere nei riguardi degli organi dello Stato ogni simpatia che minaccia di tramutarsi in una aperta ribellione. Infatti è inconcepibile che mentre per altre zone dell'intera Sicilia ci si preoccupa di creare nuove possibilità di comunicazioni e nella stessa Sicilia si cerca di valorizzare tutte le parti litoranee dell'Isola sia da parte degli organi regionali, sia da parte dello Stato per tutto quanto riguarda il versante che va da Marsala a Porto Empedocle e ad Agrigento, per questa parte del canale di Sicilia si dimentica che occorre sistemare le comunicazioni così come è stato fatto per il rimanente periplo siciliano. Questo tratto è l'unico del litorale siciliano nel quale manchi la ferrovia a scartamento ordinario. La strada nazionale n. 115 che percorre questo litorale è la più tortuosa, la più mal tenuta, piena di frane dove avvengono continuamente delle disgrazie. Infatti nel recente giro automobilistico di Sicilia di quest'anno, come anche l'anno scorso, sono avvenuti numerosi incidenti di macchina ed anche disgrazie mortali. In questo tratto anche le comunicazioni telefoniche sono le più difettose che possono esistere. Basta leggere i giornali di qualche tempo fa e le lamentele dei cronisti al seguito delle gare sportive pel sistema telefonico di quella zona. Qui mancano i porti da potersi chiamare adeguatamente tali, qui insomma, in questa zona che va da Marsala ad Agrigento, vi sono le più deficienti comunicazioni ferroviarie, marittime, e telefoniche statali del periplo dell'Isola. In questa zona non si cerca mai di migliorare la situazione: si fanno programmi, si finanziano nuove opere, ma questa zona ogni volta si ignora e si trascura. E non si comprende il perchè.

Le popolazioni si domandano: perchè da oltre 40 anni invochiamo la trasformazione della ferrovia a scartamento ridotto Castelvetrano-Porto Empedocle, e non se ne fa mai nulla, mentre invece si costruiscono nuove ferrovie in Sicilia, si cominciano ad elettrificare notevoli tratti delle ferrovie siciliane, si creano doppi binari ecc. e per noi non si provvede a nulla? Perchè si fa un piano di 900 miliardi per le strade nazionali a cura dell'A.N.A.S. e mentre si provvede per tutto il periplo dell'Isola la costruzione della doppia carreggiata, solo per il tratto da Marsala ad Agrigento essa non viene prevista? Ci si

dovrebbe contentare dell'attuale tortuosa ed in frana, soltanto sistemata alla meno peggio? Perchè si posa il cavo coassiale per tutto il rimanente periplo dell'Isola e solo da Mazara del Vallo a Porto Empedocle il cavo coassiale viene scartato? Si sistemano i porti, se ne fanno addirittura di nuovi, spendendo miliardi e miliardi, porti che nulla avevano ed hanno di importanza pari a quello di Sciacca e della sua zona, e questo e gli altri di quella zona vengono trascurati e non completati.

Ebbene, onorevole Ministro, come si concepisce tutto ciò? Le popolazioni dicono: su questo versante passa un traffico dei più intensi dell'Isola; su questo versante passa la corrente turistica per visitare le quattro stazioni archeologiche più importanti di Sicilia, che hanno i resti archeologici più importanti del mondo dopo Atene; su questo versante è la stazione climatica più importante del bacino del Mediterraneo, Sciacca, le cui acque e le cui stufe sono di rilevanza internazionale; su questo versante si stanno costruendo delle dighe quali quelle sui fiumi Delia Nivolelli in provincia di Trapani e Carboi e Verdura in provincia di Agrigento, che cambieranno il volto all'agricoltura della zona e per cui, tramutate le coltivazioni da estensive in intensive, si avrà l'esigenza del rapido trasporto dei prodotti, i quali altrimenti andranno perduti; con tutto ciò restiamo ignorati.

Ora, tutto questo è urgente risolvere e in tempo. Si spendono miliardi di per la trasformazione agraria, si debbono spendere miliardi per valorizzare un centro termale di primaria importanza e per alimentare delle industrie che potranno dare lavoro a migliaia di operai, e non si tende a migliorare le comunicazioni e adeguarle ai tempi, lasciando questo versante di Sicilia come un angolo chiuso, senza collegarlo alla grande rete del traffico e senza immettere questa zona nel campo dello sviluppo industriale, agricolo e turistico moderno.

La regione siciliana ha profuso molto; lo Stato in quel versante è stato avaro e negligente, ed è arrivato al punto che, esistendo nella zona due campi d'aviazione (quello di Castelvetrano e quello di Sciacca) li ha soppressi.

Le popolazioni chiedono, insomma, di voler sapere se debbono considerarsi ancora italiane o se, essendo di fronte all'Africa, sono ritenute abitanti di quel Continente e debbano considerarsi come coloni dell'Africa e non come figli delle terre d'Italia. Se è così, pensano che sarebbe più giusto votare per eleggere rappresentanti ai parlamenti che stanno di fronte a quelle coste in terra d'Africa e non a quelli di Roma e di Palermo. È un paradosso, ma è tristemente così.

PRESIDENTE. Senatore Molinari, si ricordi che il Regolamento non consente di leggere per più di un quarto d'ora.

MOLINARI. Ho presentato tre ordini del giorno, signor Presidente e pertanto sono costretto ad intervenire più a lungo. Comunque spero di poter arrivare alla fine in una ventina di minuti.

Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, i fatti del passato e del presente starebbero a dimostrare quanto le popolazioni affermano e temono debba continuare ancora e a lungo. Infatti, ai torti di questo passato, che non si è provveduto a riparare, di recente si sono aggiunti altri danni.

Infatti alla ferrovia a scartamento ridotto voluta nel 1902, al Porto di Sciacca lasciato incompleto nel 1915 e nel 1926, oggi nel 1952 e 1953 si è aggiunta la esclusione della doppia carreggiata e quella del cavo coassiale. Fu infatti nel 1902 all'alba di questo secolo che venne, con miopia assoluta dei governanti dell'epoca, decisa la ferrovia a scartamento ridotto Castelvetrano-Porto Empedocle. Costoro condannarono quelle popolazioni all'arretramento e gli effetti furono disastrosi come si è visto in questi ultimi anni. Non vi verrò qui, onorevoli colleghi, a fare la storia economica della zona e quella delle due provincie interessate di Trapani e di Agrigento. Ma non vi è dubbio che i rapporti economici e commerciali delle due Provincie anche fra di loro non si sono potuti sviluppare a causa della detta ridotta. Ma come non vi è dubbio che come la mancanza di una rete ferroviaria adeguata ha ritardato lo sviluppo economico ed industriale dell'isola a danno della Nazione così le industrie ed il commercio della mia città si sono dovuti arrestare di fronte al fatto di non avere la ferrovia a scartamento normale. Così quella

parte di Sicilia da Castelvetrano a Porto Empedocle ha visto paralizzare ogni possibilità di far sorgere importanti industrie ed accrescere i commerci. Una ferrovia, diceva Cavour, non è mai una spesa negativa, è sempre un capitale, una ricchezza ed è una grande e benefica influenza nella economia della Nazione. Quintino Sella arrivava a dire che quando gli chiedevano delle somme per delle opere nuove egli dimenticava di essere il Ministro delle finanze. Io chiedo, onorevole Romita, che i problemi che le popolazioni di quel versante di Sicilia chiedono di veder risolti siano presi una buona volta in considerazione dal suo Dicastero perchè è dal Ministero dei lavori pubblici che dipendono le soluzioni di questi problemi: ferrovia, strada nazionale e porti della zona da Mazara del Vallo a Licata, e specie del porto della mia città, Sciacca. Occorre che si trovino i fondi, onorevole Ministro, come si trovano miliardi per altre Regioni d'Italia e per altri centri meno importanti. Ma io chiedo giustizia in nome di un popolo che attende da trenta anni la sistemazione del suo porto e voglio augurarmi che lei, onorevole Romita, voglia dare alla popolazione di Sciacca la certezza che l'avvenire dei propri figli sia sicuramente ed al più presto un fatto compiuto. La gente di quella zona si domanda perchè in altre zone dell'isola si fanno nuove ferrovie, si elettrifica e si crea il doppio binario. Noi desideriamo la sistemazione delle esigenze della zona da Castelvetrano a Porto Empedocle. Recentemente ditte del Nord hanno mandato propri rappresentanti in quella zona di Sicilia per creare delle industrie ma si son visti rifiutare il credito dalla sezione di credito del Banco di Sicilia. I costi di trasporto sarebbero stati con quella ferrovia talmente elevati che i costi di produzione sconsigliavano qualunque credito a quegli industriali. Comprendete onorevole Romita le esigenze di vita di un intero *interland* dell'isola di Sicilia. Una volta risolto il problema dello scartamento normale per la linea Castelvetrano-Porto Empedocle, quel versante di Sicilia sorgerà a nuova vita.

Sono sicuro che ella, accogliendo il voto di quelle zone, vorrà effettivamente rispolverare il progetto che esiste presso il suo Ministero e vorrà metterlo una buona volta in moto per poter far sì che sia attuata la trasformazione che chiediamo. Onorevoli colleghi, signor Ministro, vorrei ora per soli cinque minuti far presente lo stato di bisogno della mia Provincia in fatto di strade e di case.

PRESIDENTE. Senatore Molinari, se si tratta di cinque minuti può continuare, ma si ricordi che ho dei doveri di imparzialità, oltre che di rispetto del Regolamento.

MOLINARI. Signor Presidente, non parlerò di fognature, di edifici demaniali, di argini e di fiumi, ma soltanto di quella che è l'esigenza del problema della casa. Per molti centri della mia Provincia il problema della casa è un problema sentitissimo e in numerosi paesi dove la miseria infierisce la popolazione vive in tuguri, grotte e abitazioni di un solo vano assieme alle bestie e alla sporcizia. Sono vere e proprie tane che stringe il cuore a vederle. Nella mia città di Sciacca il bisogno della casa è sentitissimo e nonostante che in alcuni centri della provincia si siano costruite case da parte dello Stato e della Regione la mancanza è molto sentita.

Non può credere cosa ho visto e cosa vedo ogni giorno nelle mie funzioni di Sindaco per cercare di venire incontro alle centinaia e centinaia di richiedenti. Sono marinai, operai, artigiani, impiegati, pensionati, profughi di guerra, braccianti agricoli che mi tartassano e mi rendono la vita impossibile specie quando vi è da fare l'assegnazione di quelle poche case che si debbono assegnare. Non potendo venir loro incontro ho fatto numerose richieste presso il suo Ministero ma con risultati negativi. Mi auguro che ella vorrà ora con la sua sensibilità risolvermi questo problema e farmi delle assegnazioni per la mia città e per i Comuni dell'Agrigentino.

E per darle un'idea di quanto si è fatto in provincia di Agrigento voglio leggerle dei dati. In provincia di Agrigento si sono costruiti in riparazione di danni bellici appena diciassette fabbricati. Su un fabbisogno di 275 alloggi il capoluogo ha usufruito di 119 alloggi. Il rimanente è andato agli altri paesi, 8 in tutto su 42 Comuni.

La mia città di Sciacca ha avuto soltanto 2 palazzine di sedici alloggi ognuna. Attraverso l'edilizia sovvenzionata si sono costruiti

un migliaio di alloggi circa. Occorrono perlomeno altri tre mila alloggi con qualsiasi legge o finanziamento.

Le raccomando, onorevole Ministro, di tener in particolare conto la provincia di Agrigento. Voglio augurarmi che una congrua assegnazione di case sia fatta al più presto.

Per chiudere, desidero fare un breve cenno sulla viabilità della provincia di Agrigento. La viabilità della provincia di Agrigento è una delle peggiori d'Italia. In questa provincia si cammina talmente male che è necessario migliorarne le condizioni al più presto anche perchè allaccia centri di notevole importanza.

Il traffico è addirittura impossibile tanto è pessimo il fondo stradale. La rete stradale delle strade provinciali è di 350 chilometri.

Per la manutenzione dei suddetti 350 chilometri l'Amministrazione provinciale dispone di un bilancio irrisorio. Cosa si vuole da essa? Non si può chiedere nulla, occorre invece un intervento straordinario e io mi auguro che il problema venga risolto bitumando ed allargando le strade.

La Cassa del Mezzogiorno è intervenuta in qualche strada, ma forse, per poca scrupolosità degli appaltatori, alcune di queste strade non esistono più, il fondo è saltato, o perchè come si sostiene, la Cassa del Mezzogiorno assegna la somma precedentemente e su quella somma bisogna fare la strada qualunque sia il percorso. Ed allora non si fanno nè muretti, nè tramezzi, nè muri di controriva, nè cunettoni di guardia, nè sottofondi stradali ma solo una piccola massicciata di breccia e si dà un successivo spargimento di pietrischetto bituminoso cilindrandola e dopo qualche mese la strada non esiste più. In queste strade così sistemate le acque piovane non disciplinate nel loro deflusso si riversano sulla carreggiata stradale riducendola dopo poco tempo nelle condizioni di prima ed in condizioni peggiori. Con grande evidente dispendio di diecine di milioni senza avere assicurato peraltro una buona transitabilità. Esistono casi, onorevole Ministro, che bisogna esaminare con urgenza ad accertare le responsabilità o le cause del perchè la strada è andata, dopo pochi mesi, completamente distrutta e questo è quello della Santa Margherita Salaparuta, specialmente del tratto Ponte Belice-Salaparuta-Poggioreale, strada fatta con i fondi della Cassa del Mezzogiorno.

Questo caso, onorevole Romita, ebbi a segnalarglielo in una seduta della 7ª Commissione qualche mese fa. Ella rammenterà? Credo che non si sia fatto nulla. Ho fiducia in lei e voglio augurarmi che provvederà.

Prima di concludere, vorrei segnalare a lei, onorevole Ministro, l'urgenza di intervento, che è necessarissimo, per la sistemazione di alcune strade della mia Provincia i cui paesi per la intransitabilità, durante l'inverno, e per delle frane che vi si producono, vengono ad essere privati del regolare servizio di autocorriere tanto da restare isolati, certe volte, dal resto del mondo.

Sono le strade provinciali: Sciacca-Caltabellotta-San Carlo e Bivio Tamburello-Bivona, così come le strade che portano a Sant'Angelo Muvaso, Lucca, San Biagio Pladani e Casteltermini. Queste strade servono, onorevole Ministro, grossi centri dell'agrigentino e sono attese da quelle laboriose popolazioni le relative sistemazioni. La Cassa del Mezzogiorno non ha fatto nulla per tali strade ed a una mia interrogazione si è elusa la risposta. Voglia, onorevole Ministro, far sì che vi si provveda una buona volta e quelle popolazioni le saranno grate.

Chiudo, dato che mi si sollecita a farlo. Avrei voluto ampiamente parlare ancora sulla viabilità della mia Provincia, così come su tanti altri problemi che assillano i Comuni dell'agrigentino e non potendolo fare oggi mi ripropongo di prospettarli direttamente al suo Ministero, onorevole Ministro, sperando nella sua sensibilità e comprensione che mi auguro non mi vengano meno e ciò nell'interesse di popolazioni che hanno fede nella democrazia e con la quale sperano di rinascere per una vita di progresso e maggiore civiltà.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Marina. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, ravvisata la urgente necessità di incrementare con moderna e lungimirante concezione realizzatrice la risoluzione dei cronici problemi della strada e della casa, che sono fra quelli che più incombono oggi sulla vita della intera Nazione; fa voti perchè vengano costituiti al più presto due appositi Ministeri che si occupino, l'uno della strada e

l'altro della casa, ponendo in essere quanto di più rapido e di più moderno la tecnica consente per l'attuazione di un programma lungimirante che dia energico impulso alla risoluzione di questi problemi che sono all'apice delle aspirazioni di tutti gli italiani; quello cioè di possedere le più moderne, più belle e sicure strade del mondo, e quello di poter permettere a tutte le famiglie dei lavoratori di godere un alloggio confortevole e tale che ponga l'Italia all'avanguardia del mondo civile ».

PRESIDENTE. Questo ordine del giorno è stato però ritirato.

Passiamo quindi all'ordine del giorno dei senatori Buizza, Zane, Pezzini, Piechele, Cemmi e Cenini. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, ritenuta la necessità di provvedere al riordino della viabilità ordinaria, riconosciuta la gravità del problema in ordine agli oneri che con la statizzazione di strade provinciali andrebbero ad appesantire le condizioni del bilancio dello Stato, è di avviso che si debba avviarne l'attuazione graduale con la statizzazione annuale di un certo numero di chilometri di strade provinciali che, come la Coccaglia-Bergamo e la Tormini-Dimaro, non richiedono ulteriori spese, all'infuori di quelle della manutenzione ordinaria ».

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

BUIZZA. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno da me presentato non fa che ripetere un ordine del giorno presentato da me e dal senatore Conci nella seduta del 12 ottobre 1949.

Lo so, con questo ordine del giorno e con quell'altro che ho sottoscritto insieme al senatore Corbellini, non facciamo che domandare assunzione di oneri da parte dello Stato. Il senatore Corbellini ha illustrato ieri da par suo il problema della strada, problema che è stato trattato a partire dal 1946 in tre congressi all'anno e nell'ultimo congresso, almeno da quanto ho letto nei resoconti dati dai giornali, si è dibattuta la questione se costruire autostrade oppure no, ma alla fine la questione è rimasta impregiudicata.

Il problema delle strade esige una spesa notevolissima, una spesa superiore di molto a quelle che possono essere le disponibilità di bilancio. Le proposte fino ad oggi fatte e ripetute per provvedere a queste spese si riferiscono e si concludono in un sol modo: devolvere alla costruzione di strade una quota sulla tassa dei carburanti, senza pensare che se quella quota è data alle strade, il bilancio dello Stato deve pur sopperire a quella decurtazione.

Mi permetto — e questo lo faccio anche con un atto un po'... rivoluzionario verso il Presidente della mia Commissione — di fare una proposta che solleverà forse dei... guai (*Commenti*). Noi nel 1950, se ben ricordo, abbiamo approvato la legge sull'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie. In quella legge è previsto che tutti quei tronchi di linea che non sono redditizi debbono essere soppressi. Se noi incominciassimo a sopprimere, il disavanzo delle ferrovie che per le Ferrovie dello Stato sale da 40 a 50 miliardi e che per le ferrovie concesse fa salire i contributi integrativi pagati dallo Stato a 30 miliardi, avremmo a disposizione una discreta somma annuale. Infatti queste cifre sono o vanno ormai consolidandosi, congelandosi. Con questa somma potremmo gradualmente intervenire per la risoluzione del problema stradale.

Signor Presidente, io ho finito e non dico altro. Poichè la discussione è finita non è possibile naturalmente che la mia proposta sia commentata dagli onorevoli colleghi; essa è soltanto lanciata e spero abbia degli effetti concreti.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, considerata la particolare importanza protettiva, economica e sociale del porto di Civitanova Marche; ritenuto indispensabile provvedere, anche nell'in-

teresse della benemerita classe dei pescatori, alla prima sistemazione dei lavori con la costruzione di un pennello e al dragaggio del fondale per rendere possibile il normale ormeggio dei numerosi motopescherecci e per facilitare le operazioni di carico e scarico alla banchina; invita il Governo a provvedere con urgenza all'applicazione dell'ordine del giorno, approvato nella discussione del precedente bilancio, relativo alla costruzione, con i fondi della legge Tupini, delle opere citate ».

PRESIDENTE. Il senatore Carelli ha rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Seguono due ordini del giorno del senatore Braschi. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a volere prontamente intervenire con provvedimenti adeguati per la ricostruzione e riparazione degli edifici danneggiati o distrutti dal terremoto del luglio 1952 in provincia di Forlì, aderendo al disegno di legge n. 353, comunicato alla Presidenza del Senato fin dal 21 gennaio 1954 e tuttora pendente »;

« Il Senato invita il Governo a volere provvedere perchè sia eliminata o ridotta al minimo la decurtazione degli stanziamenti previsti per il Provveditorato regionale delle opere pubbliche di Bologna. Tali stanziamenti, ridotti nella previsione al 50 per cento per la parte relativa ai danni bellici, risultano assolutamente inadeguati per una regione che, solo per i danni di guerra, ha programmi in corso per oltre 35 miliardi e tiene nel campo della disoccupazione un dolorosissimo primato ».

PRESIDENTE. Anche il senatore Braschi ha rinunciato a svolgere i suoi ordini del giorno.

Faccio presente che è stato presentato un ordine del giorno dal senatore Romano Antonio, unitamente ai senatori Di Rocco, Magrì, Molinari, Sanmartino, Condorelli e Giardina.

Questo ordine del giorno è stato già svolto dal senatore Romano nel corso del suo intervento in sede di discussione generale. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuto che il tronco ferroviario Schettino-Regalbuto, aperto al traffico tre anni or sono, è un prolungamento del tronco Catania-Schettino e che entrambi mirano alla realizzazione dell'unione del porto di Catania con quello di Trapani mediante la strada ferrata che da Trapani già arriva ad Alcamo e che a guisa di perpendicolare deve congiungere le due estremità dell'Isola; considerato che già il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che il primo tronco da costruirsi per il completamento della grande arteria è quello Regalbuto-Nicosia; considerato infine che la competenza per le nuove strade ferrate è del Ministero dei lavori pubblici e non già del Ministero dei trasporti, cui sarebbe stata demandata la progettazione del detto tronco; fa voti perchè sia disposta la sollecita esecuzione del progetto del nuovo tronco ferroviario Regalbuto-Nicosia in modo da poter conoscere l'entità della spesa per potere in seguito presentare al Parlamento il disegno di legge avente per oggetto lo stanziamento necessario ».

PRESIDENTE. Essendo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

TOSELLI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'interessamento del Senato all'esame ed alla discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici è stato molto notevole se lo si giudica dal numero dei senatori che sono intervenuti (che sono più di 40); non così se si dovesse tenere conto di coloro che si trattengono in Aula a sentire le dissertazioni dei colleghi e la relazione del sottoscritto. (*Ilarità*).

Comunque ringrazio tutti i senatori intervenuti in questa che possiamo ben definire serena e dignitosa discussione su argomenti che assumono sempre maggiore importanza ed ai quali i diversi interventi hanno portato un notevole contributo di competenza, ricca segnalazione di giustificate richieste e suggerimenti di grande contenuto tecnico e giuridico. E fra essi ringrazio doverosamente tutti coloro che hanno avuto benevole espressioni nei confronti della mia modesta fatica di relatore.

Alcuni interventi si sono limitati a trattare, sia pure in termini di appassionato interessamento, argomenti di angosciosa urgenza per soddisfare tempestivamente ad interessi locali di rilevante importanza. Così il senatore Zagami per Messina in particolare e per la Sicilia in genere, il senatore Fabbri per Terni, il senatore Petti per Salerno ed Eboli, il senatore Guariglia e De Marsico per Avellino e Salerno, il senatore De Luca Angelo per gli Abruzzi e Molise, il senatore Spasari ed il senatore Vaccaro per la Calabria e Cosenza in particolare, il senatore Mastrosimone per la Lucania, il senatore Stagno per Messina, il senatore Di Rocco per l'abitato pericolante di Santa Barbara e per le esigenze della Sicilia, il senatore Lepore per Benevento, il senatore Cerabona per la Basilicata, il senatore Barbaro per Reggio Calabria, il senatore Molinari per la Sicilia ed in modo particolare per Sciacca.

Questi valorosi colleghi mi permetteranno che non risponda specificatamente alle loro richieste che, pur rilevando esigenze gravi, richiedono disponibilità di mezzi ed orientamenti di Governo che non possono essere a mia conoscenza e mi impediscono quindi di aver elementi adeguati per soddisfare alle loro istanze. Riservo pertanto all'onorevole Ministro tale compito.

Di preferenza mi soffermerò a considerare quegli interventi che, per essere improntati all'affermazione di argomenti di interesse generale, più si addicono alla discussione in oggetto e, per proseguire nell'ordine già seguito nella mia relazione, dirò ancora una parola ulteriormente illustrativa sugli argomenti trattati in essa.

Innanzi tutto è doveroso osservare che l'interpretazione data da alcuni colleghi ai rilievi fatti nella mia relazione agli stanziamenti di bilancio, che sono stati interpretati dai senatori Porcellini, Busoni, Petti e Cappellini come una pretesa giustificazione al loro voto contrario all'approvazione del bilancio, non corrisponde certo alle intenzioni del relatore che voleva solo suggerire al Ministro esigenze da tenersi presenti nella compilazione dei futuri bilanci. Invero ricordano i colleghi come nella relazione sia stato ben precisato che alle deficienze degli stanziamenti, facilmente rilevabili, supplisce in modo soddisfacente l'accantonamento di 108 miliardi fatto dal Ministero del tesoro all'articolo 516 del suo bilancio e precisamente devoluto a soddisfare le esigenze per disegni di legge sui lavori pubblici già presentati e che debbono passare al vaglio dell'approvazione delle Camere. Tale provvedimento viene a sanare quelle lacune che sono state messe in luce dal relatore. La cifra di 147 miliardi del bilancio in esame passa così automaticamente a 255 miliardi, cifra che soddisfa la giusta aspettazione del popolo italiano.

Sul più razionale impiego di questa cospicua disponibilità deve volgersi l'attenzione del Senato. Ebbi a dire nella mia relazione che il problema dei lavori pubblici è in primo luogo problema di personale e poi problema di mezzi. Per questo, parlando della funzionalità dell'Amministrazione, ho dovuto rilevare la grave carenza di personale tecnico nei gradi più elevati dell'Amministrazione, carenza che impedisce agli uffici del Genio civile delle diverse provincie di svolgere quella tempestiva, sollecita, oculata attività che da loro si richiede, attività che bisogna valutare in continuo aumento specie se si tiene conto della prossima realizzazione dei grandi piani di lavori pubblici che formano il programma del nuovo Governo. La stessa deficienza di personale la dobbiamo registrare per l'A.N.A.S. È necessario provvedere in proposito e io sono persuaso che il ministro Romita saprà superare in merito ogni difficoltà per non vedere frustrati tutti i suoi generosi propositi.

Si facciano pure i concorsi con un certo rigore, per non accogliere elementi inadatti, ma si incoraggino i concorrenti con prospettive economiche allettanti e adeguate alle loro esigenze. Così sarà necessario potenziare il servizio idrografico e l'ufficio dighe se si vorrà ottenere pronta rispondenza alla soluzione dei quesiti che dovranno essere a loro prospettati e da loro risolti per il coordinamento e l'utilizzazione delle acque. Nel frattempo e temporaneamente si accolga pure il suggerimento della 7ª Commissione in accoglimento del voto espresso dal senatore Romano Domenico di trattenere in servizio, per un certo periodo di tempo, i funzionari di provata competenza e capacità che hanno raggiunto i limiti di età.

Passando a trattare dell'utilizzazione delle acque, problema che non ha trovato oggetto in alcun specifico intervento, eccettuato il breve accenno fatto dal senatore De Luca Luca, debbo rilevare la sua enorme importanza ai fini dell'economia nazionale e della valorizzazione delle sue purtroppo modeste risorse. Notino subito i colleghi senatori che qui non si tratta di stanziamenti di fondi che possono turbare le disponibilità di bilancio, ma si tratta semplicemente di aggiornamento di disposizioni legislative vigenti che non rispondono più alle necessità nazionali. Quando nella legge regolante l'utilizzazione delle acque dell'11 dicembre 1953 si è statuito che le concessioni delle acque sarebbero state rilasciate a quei richiedenti i cui progetti avessero soddisfatto in maggiore misura gli interessi dello Stato, non si è tenuto conto degli interessi dell'agricoltura, che parvero allora essere sufficientemente tutelati con rispetto dei diritti di derivazione precostituiti. Ma non si è pensato che vaste zone del territorio nazionale (si calcola il 10 per cento della superficie del territorio in pianura) aspettano ancora oggi il beneficio dell'acqua irrigatoria. Siccome gli agricoltori interessati sono sempre stati disorganizzati e non sono mai stati in grado di tutelare i loro interessi, così soltanto le ditte industriali poterono avanzare i loro progetti. Nell'esame comparativo di questi venivano sì prescelti quelli di maggiore interesse nazionale, ma sempre e solo nel confronto di una maggiore produzione di energia e non già nel contemporaneo soddisfacimento degli interessi industriali ed agricoli. Nel triennio decorso, in seguito anche alle mie insistenze, veniva nominata una commissione paritetica con presidente l'ingegner Visentini, espertissimo in materia. Questa Commissione paritetica, composta di esperti dei due Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, ebbe il compito di provvedere alla compilazione di un progetto di legge tendente ad ottenere il coordinamento dell'utilizzazione delle acque sia sotto l'aspetto industriale, che sotto l'aspetto agricolo.

Richiamo l'attenzione del Ministro su tale progetto di legge che è urgente esaminare ed approvare. Tale coordinamento è diretto a regolarizzare e a garantire il regolare deflusso delle acque nei periodi irrigatori, ma soprattutto tende a realizzare quelle maggiori disponibilità di acqua che servono a soddisfare le esigenze delle zone di pianura, tuttora prive di irrigazione. Questa dotazione di acqua in confronto della portata normale nel periodo di magra viene realizzata con la costruzione di serbatoi a funzionamento estivo nelle parti alte delle vallate. Come norma generale, le concessioni dovrebbero essere subordinate allo sfruttamento integrale delle nostre risorse idroelettriche, e dovrebbero prevedere la costruzione di serbatoi estivi estesi nella massima misura consentita dalla natura geologica dei terreni e dalla estensione dei bacini imbriferi dei serbatoi, nonchè dalla intensità pluviometrica delle singole zone. Soltanto così potremo utilizzare le nostre risorse di energia idrica, le uniche che ci siano state concesse dalla natura e che non sono soggette a consumazione come quelle, per esempio, pur apprezzabili, dell'energia termica e goetermica. A questo proposito è necessario dare una spiegazione del mancato apporto in questo campo delle concessioni già elargite finora alle diverse ditte.

Gli impianti che sono stati costruiti fino ad oggi in gran parte sono impianti di fondo valle, che utilizzano cioè le acque defluenti naturalmente al fondo della valle. Questi impianti sono stati costruiti così perchè erano i meno costosi e l'industria aveva interesse a fare degli impianti economici che dessero questi risultati. Pertanto tali impianti sono senza serbatoi. Sappiamo che una parte di tali serbatoi è stata costruita, ma sappiamo anche che ciò è avvenuto esclusivamente per il funzionamento invernale. Anche a questo riguardo c'è la giustificazione dell'energia pregiata, in quanto una notevole quantità di energia veniva a mancare in periodo invernale, per cui era opportuno realizzare questi serbatoi a funzionamento invernale. È evidente, però, che tutto questo non poteva portare nessun vantaggio all'agricoltura, la quale ha bisogno invece di serbatoi a funzionamento estivo, perchè solo così si possono conciliare gli interessi di maggior produzione di energia con gli interessi agricoli per le zone che mancano ancora di acqua. Ora in modo speciale si rende possibile questo programma perchè l'energia pregiata viene sostituita dall'energia termica

e geotermica che, per fortuna, nella nostra Nazione ha trovato un largo sviluppo.

Quali sono i vantaggi che ci possiamo ripromettere da questo programma di coordinamento, da questa realizzazione di serbatoi di montagna? Un primo vantaggio lo ricaviamo con una maggiore produzione di energia elettrica, in quanto, se abbandoniamo l'utilizzazione del fondo valle per risalire alle più alte vette e raccogliere in adeguati bacini un quantitativo di acqua che prima andava perduto, realizziamo una notevole fonte di energia e quindi una nuova ricchezza per la Nazione. E noi non possiamo assolutamente trascurare questo coefficiente. Un altro notevole vantaggio che ricaviamo e che ha pure la sua importanza è quello di arrestare nell'alta montagna, in ciascuna delle valli dove è ancora possibile realizzare queste opere, un quantitativo d'acqua di 50 o 60 milioni di metri cubi d'acqua, contribuendo così, sia pure in misura modesta, a limitare i danni di quelle famose alluvioni che hanno formato la preoccupazione del Paese in questi ultimi anni in cui si sono manifestate a danno dei territori di pianura. Infine, un ulteriore notevole vantaggio sarebbe quello di aver contribuito ancora a migliorare le condizioni della montagna, perchè sappiamo che laddove si deve fare un serbatoio, si deve fare anche la strada di accesso, migliorando così le condizioni climatiche e dando una vitalità nuova a zone che prima erano completamente deserte. In tal modo, inoltre, non turbiamo affatto gli interessi dell'agricoltura, come invece si farebbe se si adottassero quei famosi bacini di fondo valle che, per quanto possano immagazzinare un maggior quantitativo d'acqua, sottraggono però alla coltivazione dei terreni che invece potrebbero essere convenientemente sfruttati; non solo, ma evitiamo il pericolo che, nel caso disgraziato della rottura di una diga, tale rottura possa provocare danni a valle in modo veramente impressionante: basta pensare a quello che è accaduto due o tre anni or sono a Chiavari, dove un serbatoio di soli 250 mila metri cubi di acqua ha prodotto dei danni così rilevanti che è stato necessario ricorrere a dei provvedimenti speciali per risarcirli.

Pertanto questa ripartizione dei bacini nelle zone montane deve essere assolutamente perseguita.

Occorre inoltre perfezionare ed affrettare la revisione del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1785, per far decadere quelle ipoteche poste da ditte di grande potenza finanziaria le quali, da oltre 30 anni, impediscono che siano presentate altre domande di maggiore interesse nazionale, e si guardano bene dal firmare i relativi disciplinari che le metterebbero in condizioni di dover ottemperare agli impegni assunti. Bisogna che tutto questo abbia a decadere, come era stato studiato e ventilato già prima di oggi.

Su questo argomento anche il senatore De Luca Luca è intervenuto per la sua zona nella Calabria; ed io stesso posso affermare che anche nell'alta Italia si riscontrano inconvenienti di questo genere, specialmente nella meravigliosa vallata del Gesso di Cuneo, dove si potrebbe fare un invaso di oltre 40 milioni di metri cubi di riserva d'acqua, e invece la concessione è ipotecata per un progetto che prevede solo l'invaso di 20 milioni di metri cubi a funzionamento invernale.

È una zona esclusivamente silicea di rocce granitiche. Il legislatore deve mettere un freno a questo arbitrio e soprattutto si deve rettificare l'indirizzo dell'istruttoria delle pratiche di concessione di acque. Il senatore Focaccia ha sostenuto la necessità che si addivenga alla costituzione di un Comitato nazionale della energia che provveda al coordinamento della attività dei tre Ministeri interessati, che sono il Ministero dei lavori pubblici, quello dell'industria e quello dei trasporti al fine di disciplinare i rapporti tra questi Ministeri, estendendo inoltre l'attività allo studio ed al coordinamento delle altre fonti di energia. L'idea del senatore Focaccia è degna di essere presa in considerazione perchè rappresenta un passo avanti verso lo studio e la realizzazione degli impianti futuri. Le altre fonti di energia a cui accenna il senatore Focaccia sarebbero: energia solare, energia del vento e delle maree e soprattutto energia nucleare, nella quale ritengo che l'Italia non sia molto progredita per quanto riguarda gli studi. Questa è una ragione di più per costituire questo Comitato. Tutte quelle energie nuove sono destinate a sostituire nel tempo l'energia termoelettrica e geotermica prodotta da combustibili che stanno andando in consumazione per cedere il posto a queste altre energie offerte dalla

natura ed utilizzabili a tempo indefinito. La energia idraulica rappresenta per l'Italia la unica ricchezza di cui possiamo disporre indefinitamente, mentre i giacimenti sotterranei sono destinati ad estinguersi. Perciò non si può che sottoscrivere ed aderire pienamente all'idea del senatore Focaccia che tende ad assicurare alla nostra Nazione una adeguata preparazione alla soluzione di gravissimi problemi per elevare le condizioni economiche dell'Italia al livello di quelle delle altre Nazioni che oggi godono di un privilegio nella disponibilità di combustibili rispetto a noi.

Per le difese fluviali, che hanno formato oggetto di appassionati interventi da parte di molti senatori, tra cui i senatori Montagnani, Crollalanza, De Luca Luca, Trabucchi, il relatore condivide le preoccupazioni di questi parlamentari e fa proprie le loro raccomandazioni al Ministro perchè, accogliendo nel loro giusto spirito e nella loro fervida perorazione queste sollecitazioni, voglia affrontare la realizzazione di quel programma di opere di difesa da tempo predisposto e sul quale il Ministro stesso ha avuto già occasione di dare i più rassicuranti affidamenti.

Per le opere marittime noi ci auguriamo che il Ministro accolga la richiesta del senatore Boggiano Pico per la costruzione di adeguate scogliere laddove sono richieste per la difesa di territori costieri e soprattutto di abitati messi in pericolo dalla erosione delle acque.

E passiamo a parlare dell'edilizia popolare ed economica. Si rileva che unanime è stato manifestato il consenso all'indirizzo espresso dal Ministro di intensificare l'azione in questo campo per affrontare la soluzione integrale del problema della casa. Tale problema va posto in tutta la sua entità e gravità, ma anche senza ricorrere a valutazioni pessimistiche che non servono che a rallentare e deprimere l'entusiasmo di coloro che, ben consci della propria responsabilità, intendono affrontare il problema con tutta risolutezza. Il senatore Cappellini, nel suo intervento tra il patetico e l'ironico, contesta tutte le cifre delle statistiche ufficiali per citarne altre di sua calcolazione, sbalorditive e impressionanti. Parla infatti di almeno 12 o 13 milioni di vani. Mentre il senatore Porcellini parla di un fabbisogno di 20 milioni di vani, il senatore Busoni li riporta a 15 milioni e così stiamo giocando con delle cifre che oscillano con differenziazioni abbastanza notevoli. In primo luogo non si sa perchè si dovrebbe dar peso più ai risultati di calcoli individuali, così discordanti ed elastici, che non a quelli delle statistiche ufficiali che, essendo basati su un criterio di valutazione preciso ed uniforme, dànno un maggiore affidamento di approssimarsi alla realtà. È ovvio che le cifre del fabbisogno possono essere elevate alle altezze più iperboliche a seconda dei criteri di valutazione che vengono adottati. Se pensassimo, ad esempio, di ricostruire tutti i vani che nelle nostre zone agricole sono in condizioni veramente deplorevoli, e che richiederebbero una immediata sistemazione, noi supereremmo certamente la cifra del collega Cappellini e degli altri colleghi. Ma questo non è compito del Governo.

In secondo luogo, i citati senatori dimenticano una cosa semplicissima che cioè qui siamo in Italia e non in Russia, dove il regime sovietico, avendo fatto la espropriazione totale di tutti i beni stabili, ha l'obbligo e la possibilità di provvedere alla soluzione del problema con proprie disponibilità. Qui siamo in regime di libertà ed anche se il Governo ha il dovere di occuparsi del problema della casa è necessario contare sul poderoso contributo della iniziativa privata che ha nel caso specifico un notevole peso sia che si appoggi all'opera dei singoli cittadini sia che tragga vantaggi da iniziative di enti e gruppi industriali. Cito ad esempio lo stanziamento recente delle Casse di risparmio lombarde di ben 5 miliardi per case da costruire per i propri dipendenti e gli stanziamenti di parecchi altri miliardi da parte di un gran numero di gruppi industriali per provvedere alla costruzione di case sempre per i propri dipendenti. A queste iniziative si aggiungono quelle di singoli privati cittadini che si uniscono in condominio con la possibilità di costruire numerosi gruppi di fabbricati. Tali iniziative devono essere efficacemente sostenute e sorrette con facilitazioni fiscali come quelle in atto che con recente provvedimento vennero prorogate per le case iniziate entro il 31 dicembre 1954 e che dovranno ancora essere prorogate. In-

sieme alle facilitazioni fiscali occorreva provvedere a stroncare l'indecorosa speculazione sulle aree fabbricabili. Perciò con una legge speciale vigente deve essere consentita ai Comuni la costruzione di demani comunali di terreni fabbricabili con espropriazione per pubblica utilità per l'esecuzione dei piani regolatori.

E questo in conformità con quanto è richiesto dal senatore Spagnolli. Tali terreni i Comuni potranno cedere a prezzi ragionevoli alle cooperative private che costruiscono le case di abitazione. In terzo luogo occorre studiare ed adottare provvedimenti atti a favorire il finanziamento ai volenterosi che intendono affrontare il problema della casa. E in proposito, trattandosi di investimenti a carattere redditizio, come suggerisce ancora il senatore Spagnolli, non è da escludere un prestito estero che lanciato dallo Stato avrebbe certamente un esito favorevole. È una proposta che viene formulata. Penso che il Ministro potrà studiarla e vedere se potrà essere accolta e risolta. Per quanto riguarda la edilizia statale, mi richiamo al contenuto della mia relazione riconfermando che tutte le spese sostenute per questa edilizia tornano indirettamente a vantaggio per la soluzione del problema delle case, perchè ogni edificio nuovo per uso degli statali o di caserma consegue la liberazione di altrettanti locali attualmente occupati che verranno restituiti alla loro primitiva destinazione di uso civile, cosicchè il numero dei locali disponibili aumenterà notevolmente.

Notevole e degno di nota è l'intervento dei vari Ministeri su questo argomento; le Poste e telecomunicazioni, la Difesa, le Finanze, gli Interni, i Trasporti hanno stanziato tutti nei relativi bilanci cifre ragguardevoli per la costruzione di case e di alloggi per i propri dipendenti, indotti a ciò dalla necessità di rendere possibile il trasferimento di funzionari da una sede all'altra ogni qualvolta fosse richiesto dalle necessità del servizio. Anche questo è un contributo notevole apportato al problema delle case.

Per le cooperative sovvenzionate dalla legge Tupini del 2 luglio 1949, si è rilevato un inconveniente che deve essere eliminato. La legge attuale assegna alle cooperative un contributo annuo che, a calcoli fatti, supera il 50 per cento del valore e si avvicina al 60 per cento, inoltre le cooperative, se costituite tra statali, ottengono anche il finanziamento integrale tramite la Cassa depositi e prestiti, di modo che la casa viene pressochè regalata a questi fortunati. Tale larghezza di concessione ha attratto l'attenzione dei più alti funzionari dello Stato, magistrati ed anche di alcuni parlamentari che hanno visto le loro cooperative preferite nell'assegnazione del contributo. Non solo, ma dato il congegno della legge, nonostante le prescrizioni perchè le case conservassero le caratteristiche di case popolari, si sono viste le stesse, gradatamente, passare dalla categoria di abitazioni popolari a quella di civile abitazione e progressivamente a quella di signorile abitazione, di modo che non solo venne elusa la legge, ma ne conseguì un notevole aumento dell'onere dello Stato, perchè i costi per vano sono saliti subito ad 800, 900 mila lire, 1 milione, mentre le case veramente popolari costruite nelle stesse località dall'I.N.A.-Casa, dall'U.N.R.R.A.-Casas, e anche dall'Istituto delle Case popolari si mantenevano su un prezzo medio di 400-500 mila lire a vano.

L'onere dello Stato saliva pertanto a cifre superiori allo stesso valore per vano della casa popolare e di questo hanno beneficiato solo pochi fortunati a danno di tutte le altre cooperative che non hanno avuto la possibilità di assegnazione per deficenza di fondi disponibili.

Deve notarsi che anche nell'acquisto delle aree fabbricabili si è avuto un notevole riflesso negativo sui prezzi del mercato: è evidente che queste cooperative non si preoccuparono troppo del valore del terreno, in quanto sapevano che, pur pagandolo il doppio del valore, erano rimborsate dallo Stato al 50-60 per cento. Così la nobilissima finalità della legge veniva frustrata dall'egoismo di pochi arrivisti.

Occorre rimediare a questa grave situazione che riduce notevolmente l'efficacia di questi stanziamenti che con gravi sacrifici sono messi a disposizione della collettività. E con nuovo urgente provvedimento di legge deve fissarsi un valore massimo per vano e tale valore viene suggerito da quello che hanno saputo realizzare i migliori nostri istituti di case popo-

lari, l'I.N.A.-Casa e l'U.N.R.R.A.-Casas e non dovrà superare le lire 400 mila per vano.

Solo così potremo estendere i benefici dello Stato ad un maggior numero di cittadini e valorizzare i sacrifici del contribuente che si chiede la ragione per quale motivo deve concorrere a favore di alcuni altri pochi privati cittadini, che non sono per lo più bisognosi, e che non hanno titoli speciali per conseguire questi vantaggi.

Si tenga presente che per i sinistrati di guerra, che pur vantano un diritto al rimborso del danno subìto, il maggiore intervento dello Stato viene tradotto in un contributo a titolo di anticipo danni di guerra di sole lire 500 mila per unità immobiliare, vale a dire per alloggio, cifra in pratica corrispondente al 20 per cento del prezzo di costo di un alloggio delle case popolari. Questo è un argomento che deve essere tenuto presente: questa povera gente che ha avuto la casa distrutta dalla guerra e che l'ha ricostruita, ha aderito con riconoscenza a questo intervento dello Stato considerandolo come una attestazione di solidarietà nazionale. Essi hanno capito che lo Stato non può largheggiare verso i privati e che non può fare di più. Nei provvedimenti ancora da adottarsi è consigliabile di abbandonare il sistema del contributo per dare maggiore sviluppo all'intervento sotto forma di finanziamento che è più gradito e richiesto dai cittadini ed è meno oneroso per lo Stato, tenendo presente che anche il finanziamento dovrà essere limitato ad un valore massimo di 400 mila lire per vano lasciando l'eventuale maggiore spesa a chi ritenesse di poterla sopportare. Non ci si dimentichi che lo Stato deve aiutare il privato ma non si può sostituire a lui. In Germania, ad esempio, non esiste alcun intervento dello Stato per le costruzioni civili ed il problema della casa è lasciato integralmente a carico dei privati. La Germania ha concentrato tutte le sue energie nell'attività industriale, ha fatto risorgere la sua industria dando lavoro alle maestranze, ha conquistato i mercati ed ha raggiunto così degli effetti economici che avranno dei benefici riflessi anche sulla questione edilizia. Quello che fa l'Italia è un atto di generosità che va apprezzato in tutta la sua vastità.

Una proposta che è degna di essere presa in considerazione è quella del senatore Buglione, tendente ad ottenere l'istituzione di una « Commissione comunale di congruo affitto » col compito di regolare gli affitti dei locali disponibili. Io penso che l'onorevole Ministro si renderà conto della opportunità che Commissioni di questo tipo debbano essere costituite al più presto in quanto che, se qualche provvedimento verrà a mitigare la rigidità del blocco degli affitti per evitare lo sperpero di locali che oggi alcuni inquilini fanno di alloggi esuberanti al loro fabbisogno, bisognerà pure che si ponga un freno ad eventuali speculazioni sulla disponibilità dei locali sbloccati. Io non conosco in particolare il piano Romita per l'incremento dell'edilizia, ma penso che esso soddisferà le esigenze del momento. Mi permetto tuttavia di suggerire che è necessario ravvivare con adeguati stanziamenti l'attività dell'U.N.R.R.A.-Casas e quella per l'incremento del fondo edilizio, che hanno dato prove così soddisfacenti nelle loro realizzazioni. Basterebbe tenere presente che ancora oggi cinquemila domande giacciono in attesa di essere soddisfatte sul Fondo per l'incremento edilizio.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono molte di più.

TOSELLI, *relatore*. Questo vuol dire che per quanto modesto sia stato il contributo dello Stato in questa forma i cittadini l'hanno gradito.

La popolazione sarà riconoscente e grata per quello che potrà essere fatto in proposito.

Occorrerà inoltre favorire lo sblocco graduale dei vecchi fabbricati per evitare l'abuso di abitazioni sproporzionate alle esigenze degli inquilini, con conseguente inadeguata manutenzione e progressivo deperimento di questo prezioso patrimonio nazionale. Infatti accade che molti inquilini in ottime condizioni economiche approfittano del blocco dei fitti per mantenere degli alloggi molto vasti assolutamente superflui per essi ma il cui canone di affitto è molto più basso di quello di un eventuale nuovo alloggio, anche più piccolo, a fitto sbloccato. Così succede che questi alloggi non sono disponibili per nessun altro. Bisognerà risolvere una volta per sempre tale importante problema. Quella che più di tutte si presenta negletta e senza speranza immediata di efficace ripresa è l'edilizia scolastica, che con gli

stanziamenti di bilancio non potrà avere possibilità di soluzione. È quindi augurabile l'emanazione di un qualche nuovo provvedimento di legge che colmi questa lacuna, perchè solo in questo modo potranno essere soddisfatte le necessità della nostra popolazione.

Per quanto riguarda la sistemazione della viabilità ordinaria si sono avuti parecchi autorevoli interventi, che unanimemente hanno invocato l'avviamento di lavori sia per la sistemazione della viabilità esistente, sia per la costruzione di nuove arterie autostradali per migliorare il traffico attuale e per risolvere le esigenze del futuro. Dovrà essere approfondito lo studio delle opere in modo da compilare un piano regolatore da attuarsi nel più breve tempo possibile. Si è parlato molto a questo proposito di possibilità di concessioni ad enti privati e di consorzi tra enti pubblici — questo per le autostrade — mentre per la sistemazione delle strade esistenti si dovrà contare esclusivamente su interventi statali. Al riguardo sarebbe opportuno conoscere quale sarà la cifra di cui potrà disporre il Ministro nello stanziamento dei 108 miliardi del Tesoro. Comunque, poichè la sistemazione delle strade statali esistenti richiede l'allargamento delle curve, l'allargamento di molti tratti del tracciato, la costruzione di cavalcavia, la costruzione di circonvallazione di abitati e la rettifica di molti tracciati, cioè un insieme di opere di costo elevato, converrà che lo Stato in primo tempo provveda a questi lavori, mentre in secondo tempo si potranno eseguire le autostrade. Per queste tuttavia è da studiarsi la possibilità di un prestito all'estero, che presenta favorevoli possibilità, trattandosi di impiego di capitali con reddito assicurato dalla riscossione del pedaggio. La contemporaneità dell'avvio di entrambe le attività stradali può aversi solo con il verificarsi delle condizioni prospettate dal senatore Corbellini e concretate nel suo ordine del giorno, e cioè con pagamento dilazionato dei contributi statali. L'A.N.A.S. potrà fronteggiare i nuovi lavori se si avrà cura di potenziare il suo apparato tecnico, completando i suoi quadri organici come indicato nella mia relazione.

Il senatore Romano Antonio nel suo intervento ha chiesto al Ministero che si addivenga ad un aggiornamento del regolamento stradale, sostituendo l'attuale Codice della strada con altro adeguato alle esigenze del traffico moderno ed io aderisco alla sua richiesta. Aggiungo che si dovrà poi fare una vasta propaganda per volganizzarne il contenuto a tutti i titolari di patenti di guida, al fine di ottenere una maggiore disciplina nella guida degli automezzi. Mi risulta che apposito comitato ha già allo studio il nuovo Codice della strada, che ci auguriamo sia emanato quanto prima.

Quanto alle nuove costruzioni ferroviarie sollecitate da vari interventi, dai senatori Barbaro e Molinari in particolare, mi richiamo al contenuto della mia relazione, rivendicando al Ministero dei lavori pubblici la specifica competenza in materia ed insistendo per la ricostituzione dell'apposita Direzione generale e dei relativi ruoli organici. Poichè l'esecuzione delle nuove costruzioni ferroviarie, in seguito a tale provvedimento, non sarà che una questione di stanziamento di fondi, si fa l'augurio che il Ministro dei lavori pubblici possa ottenere dal Tesoro una adeguata comprensione delle esigenze di questo settore e sia reso possibile l'inizio di lavori ferroviari che formano l'ansia di vari strati della nostra popolazione.

Le opere igieniche trovano il loro appoggio nella legge 7 agosto 1950, il cui programma, previsto in 30 miliardi, non ha potuto essere realizzato che per quindici miliardi. È necessaria una proroga per tali provvidenze. Inoltre le leggi cosidette Tupini (3 agosto 1949, n. 589 e 15 febbraio 1953, n. 82) prevedono larghi concorsi dello Stato per la soluzione dei problemi igienici dei Comuni, per i quali sono già promessi contributi per 95 miliardi. E se di questi solo 29 miliardi hanno conseguito la emissione del decreto di concessione, la responsabilità non va attribuita al Governo, come vorrebbe il senatore Cappellini, ma alla minore diligenza degli enti interessati nell'allestire la progettazione e la documentazione delle relative pratiche.

CAPPELLINI. Non è vero affatto.

TOSELLI, *relatore*. A questo proposito torna opportuno riconfermare il voto espresso dalla Commissione, che cioè nei casi di incapacità degli enti a provvedere alla progettazione delle opere riconosciute indispensabili

ed urgenti, possa sostituirsi ad essi il Genio civile, il quale dovrà essere autorizzato a servirsi dell'opera di professionisti privati, il cui compenso sarà da prelevarsi, in misura adeguata, sull'ammontare degli stanziamenti predisposti dal Ministero per le singole opere.

L'appunto fatto al Governo dal senatore Cappellini per non aver stanziato in bilancio le somme per compensare i professionisti privati nel caso che si renda necessario ricorrere alle loro prestazioni, potrà facilmente essere superato con una semplice circolare del Ministro che autorizzi i Provveditorati e dove occorra il Genio civile, per riservare la percentuale all'uopo occorrente negli stanziamenti predisposti per le singole opere dal Ministero dei lavori pubblici. Nè regge l'obiezione che così si vengono a ridurre gli stanziamenti a danno dei Comuni, perchè gli enti interessati sono in ogni caso tenuti a provvedere diversamente, e sempre a loro carico, e così l'onere per gli stessi col nuovo procedimento non viene nè maggiorato nè modificato.

Giunto a questo punto, il relatore conclude la sua modesta esposizione, richiamandosi ai tredici punti inseriti nella conclusione della relazione scritta ed invita il Senato ad approvare il bilancio dei lavori pubblici, così come è stato presentato, per dar modo al Ministro di continuare nella sua opera ricostruttiva in tutti i campi dei lavori pubblici, non solo, ma di avviare a sollecita e definitiva soluzione i tre grandi problemi che oggi preoccupano maggiormente l'opinione pubblica e rivendicano un diritto di assoluta precedenza: voglio accennare al problema della difesa fluviale, al problema della viabilità stradale e al problema della casa, con l'adozione degli accorgimenti che sono stati suggeriti ed illustrati dai vari interventi. Posso assicurare che, per questa nuova grande fatica, il Ministro potrà contare sull'appoggio di tutto il potere legislativo che darà allo stesso tutta la sua collaborazione, la sua assistenza e il suo incoraggiamento. E in questa concordanza di sforzi e di lavoro potremo guardare con serena fiducia alla sicura prosperità avvenire della nostra cara Italia. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

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

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, mi ero apprestato a lodare il relatore per la sua relazione scritta, piena di dati precisi e di suggerimenti chiari ed utili, ma ora debbo anche lodarlo e ringraziarlo perchè nella sua chiara e completa relazione orale, ha precisato i vari punti, ha risposto agli oratori, facilitando quindi a me il compito, tanto più che concordo con lui in tutte le risposte che ha dato, salvo in una per cui faccio le mie riserve, quella che riguarda l'ordine del giorno del senatore Romano. Non posso infatti prendere impegni di soprassedere al collocamento a riposo di chi ha superato i due limiti di anzianità perchè ciò è contrario alle direttive del Governo.

Ma ringrazio specialmente il relatore, come ringrazio l'onorevole Crollalanza ed altri colleghi i quali hanno fatto con calore, con competenza, con precisione il punto sulla deficienza numerica del personale del Ministero dei lavori pubblici, il quale ha proprio in questo momento un immane lavoro da svolgere, sia per completare il lavoro arretrato di ricostruzione delle opere distrutte o danneggiate o sospese dalla guerra, sia per far fronte ai nuovi impegni di Governo.

Un Ministero dei lavori pubblici in cui, su 1.024 posti di organico tra ingegneri ed architetti, ben 380 ne rimangono scoperti — mentre i posti dovrebbero essere superiori all'organico perchè maggiore è il lavoro — finisce con l'essere deficitario, non solo nel numero, ma forzatamente anche nella qualità. Si è tentato nel passato — questa è la considerazione più grave — di risolvere il problema. Già nel 1929, per supplire a questa deficienza, il Governo di allora facilitò i concorsi, stabilendo l'inizio della carriera dei funzionari tecnici di gruppo *A* al grado X anzichè all'XI, concedendo facilitazioni, e dal 1946 al 1953 i vari Ministri che si sono succeduti hanno — sempre attraverso facilitazioni — tentato di rafforzare i quadri del Ministero, purtroppo senza riuscirci. E il fenomeno permane tuttora, signori senatori.

Una volta il Genio civile era veramente un'aristocrazia intellettuale ed era forte anche nel numero: questo accadeva prima del 1890-1895, quando le grandi aziende industriali o automobilistiche o elettriche o di altro genere ancora non esistevano; ma oggi che gli inge-

gneri del mio Ministero, con tutte le piccole truffe che fa il Ministro per poterli pagare, arrivano all'inizio di carriera a percepire 47 mila lire al mese che possono salire, in certi casi, a 51.000, voi capite perchè i concorsi vanno deserti e perchè — e questo è peggio — se sono concorsi che accolgono un numero adeguato di concorrenti, i vincitori in seguito si servono di quel titolo per altri concorsi e non partecipano alla nostra Amministrazione. Così, per esempio, è accaduto nell'A.N.A.S., dove, su 19 concorrenti vincitori di un concorso, tre soli hanno accettato di ricoprire il loro posto in organico.

È un problema che va risolto perchè quello del Ministero dei lavori pubblici non è soltanto un problema finanziario, ma anche, come diceva bene l'onorevole relatore, un problema di personale adeguato nel numero e nella qualità. Se ne avrò il tempo e la capacità, vedrò di presentare un disegno di legge per facilitare la immissione di nuovo personale e cercherò di modernizzare, di potenziare il mio Ministero.

Vorrei creare un maggior coordinamento tra i vari servizi centrali e periferici in modo che ci sia un coordinamento di azione. Vorrei ritornare al sistema del Segretario generale, vorrei coordinare l'attività dei Provveditori i quali, pur nell'àmbito di una necessaria autonomia per corrispondere ad esigenze locali, devono però uniformarsi a dei criteri tecnici e amministrativi generali. Vorrei coordinare l'attività delle varie Direzioni che sono tanti compartimenti stagni. Ma vorrei specialmente — e qui è il mio sogno ambizioso —, come vi è nella Magistratura un'unica Cassazione i cui giudizi sono vangelo per tutta l'Italia, così vorrei creare, di concerto con gli altri Ministeri tecnici, un Consiglio superiore dei lavori pubblici, con un ramo che esamini i progetti, con un ramo che studi, che raccolga tutti gli elementi migliori della burocrazia dei vari Ministeri tecnici ed economici e degli esperti nella scienza, nella tecnica e nell'arte del Paese, in modo che anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici diventi una specie di cassazione unica in materia di opere pubbliche. Con ciò si verrebbe a quello che tutti raccomandano, il coordinamento dei lavori ed anche ad una semplificazione, ad uno snellimento delle pratiche. Ma dove debbo ringraziare specialmente il relatore ed anche il senatore Crollalanza è su un argomento che mi sta molto a cuore. Poco fa avete sentito rivendicare dal relatore al Ministero dei lavori pubblici il diritto, la necessità, il dovere dico io, di poter far ritornare a questo Ministero certe attività e funzioni da esso perdute. Badate che in questa mia considerazione non c'è un nazionalismo ministeriale, non c'è la mentalità di attrarre delle attività estranee; anzi quando sono estranee le allontano. Ma ritengo che per il coordinamento, l'economia, il risparmio e la rapidità dei lavori è necessario che a poco a poco le attività sfuggite ritornino al mio Ministero. Per questo ringrazio chi ne ha parlato.

Con questa premessa, a cui do molta importanza perchè spero che sarà seguita da susseguenti provvedimenti legislativi, mi permetto di esaminare brevemente, anche perchè l'ha fatto il relatore, prima la situazione finanziaria, per poi parlare del programma di Governo. Sono state lamentate le deficienze del bilancio del mio Ministero. Caro relatore, lei fa voti che il Ministero riesca ecc. ecc. Lei l'ha detto in forma cortese, qualcun altro l'ha detto in forma meno cortese, ma evidentemente, come ho detto interrompendo qualche oratore che chiedeva finanziamenti, l'Italia non è l'Inghilterra. Noi abbiamo un bilancio dello Stato, un reddito nazionale e purtroppo l'incremento delle spese generali di lavori nel Paese è superiore all'incremento del reddito nazionale. Io mi auguro, anzi sono convinto, che il reddito aumenterà e che l'onorevole Tremelloni riuscirà, con la sua tenacia, ad aumentare i tributi, ad impedire l'evasione e ad adeguare i tributi stessi. Assicuro il relatore e gli altri senatori che non mi lascerò certo sfuggire l'occasione per assalire il Ministro del tesoro al fine di ottenere la concessione di quei fondi che sono indispensabili alla ripresa economica del nostro Paese. Ma il bilancio non è così disastroso — non è che io lo difenda per ragioni personali, io l'ho ereditato — ma debbo convenire che non è quello che noi desideriamo. Però se è vero che siamo gravati da 72 miliardi 569 milioni 341 mila 645 lire per contributi, e se la somma disponibile per spese straordinarie a mezzo pagamenti immediati è di soli 46 miliardi 855 mila lire, è anche vero

che abbiamo nel settore delle annualità un incremento degli stanziamenti di tre miliardi 729 milioni che corrispondono ad un ammontare di opere di oltre 88 miliardi; è anche vero che nel capitolo 516 del bilancio passivo del Tesoro è iscritto un fondo di 108 miliardi di cui 22 e mezzo sono già stanziati per le leggi speciali da me elaborate ed un'altra parte per le leggi che preparerò. È anche vero che ci sono sei miliardi in più e 772 milioni per la Calabria ed è anche vero che l'A.N.A.S. — e sono d'accordo che non sono sufficienti gli stanziamenti — ha aumentato il suo bilancio di tre miliardi 942 milioni 650 mila lire.

Quindi, come dicevo, non è così deficitario il bilancio. È deficitario rispetto alle nostre esigenze, ai nostri bisogni. Comunque io accetto la vostra tesi (*rivolto verso la sinistra*) e vi ringrazio di averla prospettata e vi assicuro che me ne rendo interprete perchè ho la convinzione che i denari spesi per il nostro Ministero sono denari spesi bene. Ve lo dico sul serio, con convinzione, perchè il personale del Genio civile, il personale amministrativo del mio Ministero, benchè deficitario nel numero, si è veramente prodigato nell'immane lavoro eseguito dopo la guerra. Abbiamo forse dimenticato come era l'Italia alla fine della guerra quando tutto era distrutto? Io mi ricordo che viaggiando in macchina, caro amico Corbellini, la prima volta che ho visto il primo treno merci in Liguria mi vennero le lacrime agli occhi.

Il Genio civile ha lavorato immensamente e perciò gli faccio un elogio perchè lo merita e dico che i denari dati a questo scopo sono denari bene spesi. (*Applausi*).

Mi soffermerò ancora sui residui passivi, molto brevemente. Parlo ad una Assemblea competente e quindi spero che non occorrano molte parole. È astronomica la cifra dei residui passivi: 353 miliardi e 643 milioni, però non fatevi illusioni, non è denaro utilizzabile subito se non in parte ridotta. Molti hanno la convinzione che con una maggiore attività del Ministero questi 353 miliardi si possano utilizzare. No, una parte, 28 miliardi e 814 milioni, sono stanziamenti che sono arrivati alla fine dell'esercizio 1952-53 e quindi sono passati ai residui passivi. Un esempio: io ho presentato le due leggi sulle case alla Camera e la legge sui fiumi al Senato: sarà un importo notevole di residui che andranno ad aumentare, ma in realtà sono denari impegnati per lavori futuri.

Ci sono poi quattro miliardi e 500 milioni i quali, per fortuna, sono stati impegnati per lavori. Voglio dire a questo proposito che non è vero che il mio predecessore onorevole Merlin non abbia mantenuto la promessa di cercare di spendere questi denari, di evitare cioè residui passivi. Si è fatto e si farà il possibile.

Vi sono poi 67 miliardi e 63 milioni che riguardano pagamenti differiti, cioè pagamenti di lavoro per il quale le imprese tardano ad avere a loro volta il prestito, ed allora questi denari rimangono giacenti. Qualcuno suggerisce il sistema di concedere delle annualità in anticipi, la Ragioneria è preoccupata perchè teme delle complicazioni contabili. Comunque sono denari impegnati.

Ci sono poi 251 miliardi e 266 milioni che sono pagamenti immediati, ma che sono in parte provocati dai ritardi dei bilanci provvisori, in parte dal ritardo nell'esecuzione del collaudo, del conto finale delle opere, in parte da una serie di leggi che in Italia si sono create in questi ultimi tempi, molte volte non conformi, molte volte discordanti.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

(*Segue* ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*). Ad ogni modo quel che posso assicurare ai colleghi è che non solamente stiamo facendo nei singoli Provveditorati, ma anche al centro, la revisione di questi residui passivi e vi posso dire che in questi pochi mesi in cui ho retto il Ministero, quelle concessioni che ho fatto, quei lavori che ho potuto finanziare sono in prevalenza dovuti appunto a residui passivi d'impegni che vedevo rimanere giacenti e che ho revocato; per fortuna non c'è l'onorevole Gava a sentirmi, perchè l'ortodossia amministrativa obbligherebbe a restituire questi residui al Tesoro.

Ed allora bisogna snellire, e lo ha detto anche il relatore, effettuando sì i calcoli necessari, ma controlli adeguati che non facciano che dal momento dello stanziamento al momento dell'inizio dei lavori e, peggio ancora, del collaudo e del pagamento finale, corra trop-

po tempo. (*Interruzione*). Accetto la proposta, anzi siccome molte volte questi impegni non vengono consumati per conto degli enti locali che, come diceva l'onorevole relatore, non hanno la capacità burocratico-finanziaria nè la competenza per svolgere le pratiche, ho dato disposizioni ai Provveditorati ed al Genio civile di sostituirsi a questi Comuni ed a questi enti quando sanno che i lavori sono utili, affinchè le pratiche possano marciare ed i residui passivi possano diminuire. Questa è l'unica promessa che posso fare ed, anzi, che sto attuando perchè i residui passivi rimarranno sempre con il sistema che usiamo noi di leggi speciali e di lavori differiti nel tempo. Ma non vorrei che ci fossero residui passivi per ritardo di lavori a cause locali o nazionali. (*Approvazioni*).

Chiarite queste posizioni, permettete che io entri nel programma fondamentale del Governo: la casa, le strade, i fiumi e qualche altro problema.

Problema della casa. È stato qua ricordato da un oratore che il problema della casa è un problema costituzionale ed ha ragione senz'altro. L'articolo 47 della Costituzione sancisce che la Repubblica deve facilitare il risparmio e favorire ad ogni cittadino l'acquisizione della casa in proprietà; questa è una norma tassativa. Ma accanto a questa norma che l'onorevole senatore ha citato, io ne cito una per me più importante, forse più evanescente ma più moralmente impegnativa: l'articolo 3 della Costituzione. È bene leggerlo: « È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini impediscono il pieno sviluppo della personalità umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori alla organizzazione politica, economica e sociale del Paese ». Ossia bisogna favorire lo sviluppo pieno della personalità umana. Qualcuno potrà dire — non voi, onorevoli colleghi, perchè siete troppo intelligenti —: cosa c'entra la casa? La casa c'entra molto!

Che cosa dicono le statistiche? I medici ci dicono che le malattie contagiose si propagano all'uno per cento nelle case sane, al cinque per cento in quelle non sane ed a più del 20 per cento in quelle malsane. Una statistica fatta dal comune di Napoli nel 1931 dimostra che su cento ammalati di tubercolosi polmonare ed extrapolmonare il sessanta per cento era costituito da degenti che dormivano in più nello stesso letto e vivevano in case malsane. E l'onorevole Ministro di grazia e giustizia che mi onora della sua presenza mi dirà che la prostituzione e la criminalità minorile si trovano in più larga percentuale nelle case malsane; la prostituzione trova incentivo, anche nelle forme più aberranti, dove si vive in parecchie persone nella stessa camera.

Quindi lo sviluppo della personalità umana chiede l'eliminazione di queste case malsane. Ma non è solo una questione sentimentale, perchè questa gente lontana dal consorzio umano diventa vittima, il nemico della società, ma diventa anche un gravame per la società perchè non lavora, non produce. Io ho constatato a Napoli che la gran parte di coloro che vivevano in case malsane, una volta ottenuta una casa migliore, si son messi a lavorare e quindi sono divenuti elementi attivi della società.

C'è carenza di abitazioni in Italia; innanzitutto le case italiane sono vecchie e maltenute per la questione del blocco dei fitti. Ci sono state distruzioni apportate dalla guerra (un milione e novecentomila vani distrutti, 950 mila gravemente danneggiati, 3 milioni 500 mila parzialmente colpiti). Inoltre c'è stato rallentamento nelle costruzioni dal 1936 al 1939 e stasi assoluta dal 1939 al 1943. Si deve poi aggiungere l'accrescimento della popolazione per una media di 250 mila unità all'anno e si deve tener presente che molte famiglie sono tornate dalle ex colonie e dalla Venezia Giulia.

Quindi carenza di case c'è. L'onorevole Cappellini ed altri hanno dato delle cifre iperboliche. Io cito due fonti di rilevazioni secondo me attendibili: il censimento del 4 novembre 1951, dal quale risulta che in case improprie abitano 218.600 famiglie, in coabitazione 961 mila 400: per un totale di 1.180.000 famiglie da sistemare. L'altra fonte di rilevazione ci presenta dati un po' discordanti ma che in sostanza confermano i precedenti, ed è quella dell'inchiesta parlamentare sulla miseria, dalla quale risulta invece che 232 mila famiglie abitano in cantine, soffite, magazzini; 92 mila famiglie vivono in baracche e grotte, 1.078.000 famiglie vivono in abitazioni con oltre tre per-

sone per vano. L'onorevole Cappellini ha citato le statistiche del Ripamonti. Intendiamoci: se non dovessimo risolvere il problema dell'emergenza ma dovessimo puntare all'agiatezza, darei ragione a lui: servono perlomeno 12 milioni di vani per arrivare a medie che si avvicinino agli 0,87 abitanti per vano come in Francia ed in Inghilterra od alla media svizzera del 0,90. Ma oggi non possiamo arrivare ad un tale livello. La nostra situazione economica e finanziaria non ci permette il lusso di un così notevole sbalzo in avanti. Come ha ben detto il relatore, dobbiamo preoccuparci prima di ogni altra cosa di far sparire le baracche e la coabitazione. Gli altri problemi si risolveranno successivamente tanto più che ogni anno le condizioni economiche vanno migliorando e il reddito medio italiano va incrementandosi di modo che si può ragionevolmente ritenere che questi problemi si avvieranno quasi automaticamente a soluzione. Oggi dobbiamo invece cercare di risolvere i problemi più urgenti.

Per queste ragioni non posso accettare la tabella del Ripamonti, Presidente dell'Istituto delle case popolari di Milano e dell'Associazione fa gli Istituti case popolari, che tra l'altro non dà sicuri affidamenti, nè, tanto meno, quella del Bonomo, che fissa il fabbisogno minimo in otto milioni ma che poi a sua volta commette l'errore di stabilire, per esempio in Piemonte, amico Toselli, una media dello 0,94, deducendo che in quella Regione non occorrerebbe neanche una casa, mentre il sindaco di Torino, parlando davanti al Capo dello Stato, ha chiesto: case, case, case.

Io mi sono fermato invece su dei dati statistici che hanno trovato conferma nelle ricerche del ministro Tupini, che fissò la cifra di 7 milioni e 600 mila vani comprendendosi anche la ricostruzione dei vani distruttivi dalla guerra e di quelli del ministro Merlin che ha fissato la cifra in 5 milioni, essendosi nel processo di tempo costruiti un milione e 600 mila vani. Non ho accettato questi dati dei 5-6 milioni per ragioni di comodità ma avendo presente il problema più immediato e urgente.

Certo si può fare qualche cosa di più e si può fare qualche cosa di meglio, ma proprio a questo proposito potrei fare qualche riserva a qualche mio predecessore. Non è solo la casa che bisogna costruire, ma una casa comoda, igienica, sana, robusta, come mi ha insegnato da anni l'amico Schiavi. In tale direzione vogliamo risolvere questo problema. È interessante conoscere le tabelle del professor Molinari, che dànno un certo affidamento dal punto di vista dell'esattezza, secondo le quali, su 100 abitazioni, si hanno le seguenti cifre: le case che hanno la cucina al nord sono 84, al sud solo 66; fornite di acqua potabile, al nord 63, al sud 44; fornite di latrina, al nord 77, al sud 58; di acqua, al nord 43 e al sud 16; di luce, al nord 78, al sud 49; di gas, 41 al nord e 6 al sud; di bagno, 12 al nord e quattro al sud. Ma il problema non è solo quello di costruire case nel senso di ricovero, di rifugio; il problema è anche e soprattutto quello impostato chiaramente, se non erro, dall'onorevole De Marsico: la casa non deve essere una prigione per chi ci vive, bensì un luogo di conforto. È la verità. Allora, in merito a questo fabbisogno, calcolando che in Italia un terzo delle case è costruito dallo Stato, direttamente o indirettamente, e due terzi dai privati o da altri Enti, come è stato citato dal relatore, abbiamo questi dati: per le case malsane — mi riferisco ai dati del censimento del 1951 — con 218.600 famiglie, occorre un minimo di 874 mila vani; per le coabitazioni, con 961.400 famiglie, occorrono 4 milioni di vani, e siccome voglio spostarmi verso la tabella risultata dall'inchiesta parlamentare sulla miseria, diciamo pure che occorrono dai 5 ai 6 milioni di vani. Ma andiamo a vedere quanto o come si costruisce.

Debbo innanzitutto respingere la accusa fatta ai Governi precedenti di immobilismo in materia di costruzioni edilizie, debbo respingere l'accusa fatta ai miei predecessori di non aver costruito adeguatamente: si è lavorato sodo nella costruzione di case, anche subito dopo la guerra quando il Paese era impegnato in lavori in quel momento più indispensabili, come la rimessa in efficienza delle ferrovie, dei ponti, degli ospedali e via di seguito. Fino ad oggi sono stati riparati 4 milioni di vani danneggiati da eventi bellici e ne sono stati ricostruiti 315 mila con una spesa da parte dello Stato di 180 miliardi per le riparazioni e di 117 miliardi per le nuove costruzioni. Ma, accanto all'iniziativa statale, abbiamo quella

degli Istituti per le Case popolari, dei Comuni, delle Provincie — non vi cito tutte le cifre del caso per non tediarvi — di Enti, Cooperative edilizie, che hanno costruito per 502 mila vani. A ciò dobbiamo aggiungere le case per i senza tetto costruite dallo Stato, quelle costruite dall'U.N.R.R.A.-Casas, per cui superiamo il milione di vani.

L'ediliza privata, come risulta in base a dati confermati, nel 1951 ha costruito 350 mila vani, nel 1952 ha costruito 500 mila vani, nel 1953 ha costruito 700 mila vani.

RUSSO SALVATORE. Case di lusso.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* È vero, in linea di massima accetto l'interruzione del senatore Russo. Ma quel che a me più interessa in questo momento è la dimostrazione, in base ai dati numerici, della capacità produttiva delle varie società edilizie da una parte e dello Stato dall'altra, nella proporzione di due terzi ad uno, come ho già detto.

Sono d'accordo, ripeto, che si sono costruite dai privati in prevalenza case di lusso o perlomeno case per la categorie abbienti, e sono d'accordo anche che dovremo prendere provvedimenti adeguati per evitare questo, concedendo, per esempio, le facilitazioni fiscali esclusivamente in favore delle case per i non abbienti.

ALBERTI. Perchè poi le case di lusso rimangono sfitte.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* È esatto, ma è un fenomeno naturale, si è già verificato a Roma nel 1870-80 e a Torino nel 1911 dopo l'esposizione del cinquantenario dell'indipendenza italiana. Le case di lusso andranno normalmente diminuendo sia per ciò che ha detto nella sua interruzione il senatore Alberti sia perchè noi cercheremo di limitarne la costruzione non concedendo loro nessuna facilitazione di legge. Il relatore parlava con tanta competenza degli abusi che hanno fatto certe cooperative che invece di costruire case economiche o popolari hanno costruito case di lusso stiracchiando la legge. Noi prenderemo provvedimenti, ma a me interessa far presente la tesi che vi è nel nostro Paese la capacità di costruire i due terzi dei vani necessarî. I miei provvedimenti permettono di fare l'altro terzo. Infatti il progetto per l'eliminazione delle abitazioni malsane dà 120 mila alloggi per 480 mila vani ed il progetto per l'incremento dell'edilizia popolare dà 170 mila alloggi per 883 mila vani; tenendo conto della legge Aldisio si arriva a un totale di un milione 410 mila vani. Quindi posso pensare che in cinque o sei anni il problema dei cinque o sei milioni di vani che occorrono sarà risolto.

CAPPELLINI. E l'aumento della popolazione?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Sono un milione e 410 mila vani e se moltiplicate questa cifra per sei ed accettate la mia teoria dell'incremento edilizio popolare vi renderete conto che è stato considerato l'aumento della popolazione. Non parlo a caso perchè accanto a noi stanno costruendo altri. In questi giorni ha appreso che la F.I.A.T. ed altre grandi industrie stanno costruendo col loro contributo dei notevoli nuclei di case. Non è solo lo Stato che deve pensare a costruire ma tutti gli enti che lo possono. Mi sono interessato presso la Confindustria e presso la F.I.A.T. affinchè cominciassero a costruire ed ho avuto dalla F.I.A.T. un progetto organico che mi fa credere che le cose andranno nel senso da me sperato. Qualcuno ha parlato di piano Romita. Non è vero niente, il piano non è di Romita, è dei miei predecessori e trova origine nella legge sui sassi di Matera, nella legge speciale per Napoli e nella legge Merlin-Fanfani che io ho ritirato per integrarla e coordinarla. Tutto questo permetterà di dare l'alloggio secondo la potenzialità o la miseria delle famiglie anche avvalendosi dell'appoggio dei Ministri del lavoro e dell'interno. A quelle famiglie povere che non hanno mezzi verrà dato un aiuto per aiutarli al momento d'ingresso nella propria casa. Da parte del Governo verrà data ai più bisognosi una assistenza sociale e si farà in modo da costruire anche asili, ricreatori, chiese, giardini, tutti complementi edilizi che rendono la vita umana e comoda. Quindi mi pare che per quanto riguarda il problema della casa possano essere soddisfatti tutti coloro che hanno reclamato, anche perchè io desidero che le

nuove abitazioni siano fatte bene con un certo criterio urbanistico. È necessario costruire villaggi nei centri di lavoro in modo che la gente abbia la possibilità di trovare un alloggio e contemporaneamente un'occupazione.

È stata sollevata la questione delle aree — ne ha già parlato l'onorevole relatore e perciò sarò breve. L'onorevole relatore ha ragione: in Italia vi è stata una grave speculazione specie nelle grandi città dove le aree sono aumentate due, quattro, sei volte e in qualche caso sino a dieci volte. In qualche città si è verificato il caso che piccoli proprietari di terre hanno venduto i loro poderi per comprare delle aree fabbricabili.

Questa speculazione è intollerabile e il Governo ha dato incarico all'onorevole Tremelloni per la parte che gli compete e a me per la parte che mi compete di preparare una legge che impedisca la speculazione sulle aree.

RUSSO SALVATORE. E come vivrà il povero Montagna?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo non mi interessa, senatore Russo. Mi spiace, ma questa è una interruzione di carattere demagogico ed è fuori posto.

Io non amo i provvedimenti drastici. Il mio temperamento è contrario. Devo dire che avendo comunicato sui giornali che il Consiglio dei ministri aveva dato questo mandato, ci era stata una piccola flessione ed oggi nella solennità di questa Aula vi dico di più: che prenderemo i dovuti provvedimenti, faremo le dovute leggi, ma se sarà necessario applicheremo la legge di Napoli del 1885, n. 2892 e faremo di più. Mi sono già consultato — sono un ex ingegnere ma sono un analfabeta in materia di legge — con i competenti organi del Consiglio di Stato per accelerare i termini ed impedire che le opposizioni intralcino la costruzione di case, che impediscano cioè gli atti di esproprio.

Per quanto riguarda i materiali, seguendo la legge secondo la quale aumentando la domanda aumenta il prezzo — e ringrazio l'onorevole Cappellini di avermi riconosciuto competenza in materia — ho fatto dei primi passi per impedire che questo incremento edilizio, come l'incremento di altri lavori, possa permettere una speculazione sui materiali di costruzione come cemento, mattoni e ferro.

In Italia però — e sono d'accordo col senatore Corbellini — vi è un po' di disordine per quanto riguarda gli enti che provvedono alle costruzioni. È necessario un coordinamento. La famosa Commissione — con le famose tre sottocommissioni che lei ha citato — dovrà funzionare in maniera da coordinare tutta la attività edilizia del Paese in modo che non si creino sperequazioni nella distribuzione dei fondi.

Ma io vado più in là, onorevole Corbellini, farò funzionare subito questa Commissione, ma pensi che abbiamo in Italia 29, con le mie due ultime presentate, ben 31 leggi edilizie che si sono sovrapposte al testo unico. Sono troppe, sono contraddittorie e creano quelle difficoltà alle quali si riferiva il relatore; non so se avrò il tempo e la forza, ma vorrei preparare un coordinamento legislativo per avere una unica legge edilizia in modo da evitare intralci di tempo e sperequazioni.

E qui rispondo subito ad una lamentela generale e questa risposta valga per tutti, valga per Terni, Messina, Benevento, Avellino, ecc. Forse in Italia i fondi non si sono distribuiti sempre con una certa equità, ora il criterio che anima il mio Ministero è duplice: distribuire i denari, che come diceva il relatore sono denari del contribuente e non devono diventare privilegio di alcuno, in ragione diretta del fabbisogno di ogni località e in ragione inversa di quello che hanno già avuto.

Ed infatti, onorevoli colleghi, quando qualcuno di voi viene a chiedere case io domando le statistiche delle case malsane che vi sono, dei tuguri, delle grotte e in base al fabbisogno decidiamo.

Ma faremo anche di più e di meglio; mentre prima si sono aiutati coloro che avevano la capacità finanziaria di fare un alloggio, adesso cominceremo dal basso salendo sempre più in alto.

Con questo credo di aver tranquillizzato tutti coloro che hanno lamentato deficenza di abitazione nella loro città, garantendo che il Governo cercherà di essere imparziale; comunque ci sarà una commissione che funzionerà adeguatamente.

E non voglio più parlare delle case perchè ne ho già parlato troppo, vorrei parlare del problema stradale, poi dei fiumi ed infine degli acquedotti.

Problema stradale. Ho visto con piacere che, da varie parti, gli autorevoli colleghi hanno parlato con calore e competenza del problema stradale. Io sono un appassionato della strada; i dati dell'onorevole Corbellini di ieri sono impressionanti, io ne ho degli altri che li completano.

Noi abbiamo un milione di automezzi che circolano, 1 milione e 200 mila motocicli che circolano; non dico i miliardi viaggiatori-chilometro che sono trentaquattro, i miliardi tonnellate-chilometro che sono 21, ma quello che è grave è che accanto a questo traffico che è lusinghiero per la vita economica del Paese abbiamo una serie di disgrazie: 4000 morti e 100.000 feriti all'anno!

È con piacere che ho visto che il Procuratore Generale della Repubblica si è lamentato di questo eccesso di disgrazie, di « omicidi colposi » come da lui sono definiti, che provocano, oltre la morte, liti su liti. Abbiamo poi i dati del Convegno di Bolzano: 200 e più miliardi di beni e merci perdute. Accanto a questi dati negativi della strada che vanno eliminati, c'è il lato positivo. Una strada ben costruita risparmia una parte delle spese di trasporto, dà un rendimento economico quotidiano in diretta proporzione alla lunghezza chilometrica.

C'è poi il lato turistico. L'Italia ha avuto la disgrazia di non essere stata dotata dalla natura di materie prime — salvo il metano che viene fuori adesso —; ha però le bellezze dell'arco alpino, della spina dorsale appenninica ed ha le bellezze meravigliose delle nostre coste dalla scogliera amalfitana alla Liguria, da Venezia alla Sicilia. I turisti vengono sempre in maggior copia in Italia ed i giornali stranieri riportano le lagnanze che i turisti stessi muovono sullo stato delle nostre strade. Ci sono delle esagerazioni come è stata esagerata quella signora — e non è l'unica — la quale ha scritto che aveva il proposito di viaggiare per l'Italia ma si è fermata a Lodi. La realtà è proprio questa: ormai i turisti vengono in automobile e vogliono le strade comode e belle. Se noi aiutiamo questo turismo ne riceveremo tanti rivoli d'oro, come diceva il grande Luzzatti 50 anni or sono.

Il traffico è aumentato e sta raggiungendo una intensità quattro volte maggiore di quella del 1938. Io poi non so se ha ragione il senatore Corbellini quando afferma che fra 10 anni, forse 5, il traffico sarà quadruplicato. Io penso che forse c'è un correttivo a questa previsione poichè si avrà una saturazione di macchine. Comunque è perfettamente legittima la speranza del senatore Corbellini che il traffico vada notevolmente aumentando. C'è quindi bisogno di strade comode perchè le disgrazie aumentano. E non si pensi che le disgrazie si verifichino solamente per negligenza. L'A.N.A.S. sta facendo rilievi molto importanti localizzando i punti dove avvengono con maggiore frequenza le disgrazie le quali in parte sono dovute ai pedoni, in parte agli automobilisti, ma in percentuale anche notevole sono dovute alle deficienze stradali. La A.N.A.S. appunto sta facendo questa sua ricerca per poter correre ai ripari nel miglior modo possibile.

La rete stradale italiana va esaminata sotto tre aspetti: le autostrade, la rete statale e la cosiddetta viabilità minore o, meglio, viabilità ordinaria.

C'è un progetto di autostrade. Il ministro Aldisio ha preparato un progetto che comporta la spesa di 900 miliardi per le strade, integrato da un piano di sistemazione delle strade comunali e provinciali che comporta un'altra spesa di un miliardo e 400 milioni. Evidentemente non si può fare tutto. Io assicuro l'onorevole Corbellini che le nuove autostrade sono concepite a perfetta regola d'arte e cioè nel senso di fare onore all'Italia come era una volta. Abbiamo previsto strade a due piste di metri 7,50 con siepe centrale di 3 metri per evitare l'abbagliamento e con pista pedonale e ciclabile sempre di 3 metri. Si tratta quindi di autostrade di 24 metri complessivi di larghezza, che dànno sicurezza per il traffico. Non posso dirvi quanto potremo fare subito, abbiamo un programma, potrei elencarvelo, ma non mi conviene. (*Ilarità*). Comunque dobbiamo proporzionare il programma ai mezzi. Il senatore Crollalanza che è venuto nel mio ufficio, mi darà atto che stavo esaminando il progetto delle autostrade da To-

rino a Milano a Venezia e, se sarà possibile, a Trieste, per poi discendere verso il sud arrivando alle Puglie da un lato, alla Calabria dall'altro, per proseguire in Sicilia. Badate che io sono favorevole alle autostrade nel sud, perchè mentre nell'Italia settentrionale ci si può servire anche delle ferrovie, nel sud, dove mancano le ferrovie, è quanto mai utile sopperirvi con nuove strade.

Il programma è grandioso, sono varie centinaia di miliardi, anche se da principio si costruirà una sola pista. Altro problema è di chi costruirà le autostrade. Dico subito al senatore Corbellini che sono d'accordo pienamente con lui, che cioè dove è possibile si deve fare un consorzio di provincie, anche perchè se sbaglieremo nella previsione, i futuri guadagni andranno ad enti collettivi e non a privati.

TARTUFOLI. Per la Milano-Pescara abbiamo già costituito il consorzio.

CAPPELLINI. Occorre incoraggiare la costituzione dei consorzi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Esser favorevoli vuol dire incoraggiarli. Anche il fatto che lo dico qua dentro è già un incoraggiamento se i giornali riporteranno la notizia. Faremo le concessioni anche ad enti privati. Ma a questo proposito desidero parlare chiaro, preciso, tassativo con l'onorevole Busoni che si è rivolto in forma aspra e con l'onorevole Zoli che fu cortese ed equo. Essi hanno parlato di dare le concessioni in un modo o nell'altro.

Premetto subito: il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. di cui il Ministro è solo Presidente, essendo l'A.N.A.S. un Ente autonomo — e io vi assicuro che il Ministro è estraneo a queste questioni — si ispira a giudizi tecnici (miglior progetto) e funzionali. Se l'onorevole Busoni e l'onorevole Zoli vorranno venire anche senza preavviso ad assistere ad una seduta del Consiglio di amministrazione, ovvero vorranno leggerne i verbali, potranno rendersi conto di ciò, di cui io do atto, per quanto le lamentele riguardino atti precedenti alla mia nomina: che quel Consiglio discute con competenza, sotto un profilo spassionato, alla luce di criteri tecnici e funzionali. Comunque è certamente giusto il principio che qualcuno ha enunciato, secondo il quale bisogna impedire che « i buoni bocconi » se li prendano i privati e che gli « ossi » rimangano allo Stato.

BUSONI. Che questo però non serva da scusa per favorire i monopoli.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non favoriamo nessun monopolio, senatore Busoni. L'ho già detto. Io la invito, nonostante lei non vi abbia diritto, a controllare le mie affermazioni assistendo alle sedute del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. Se lo farà, dovrà ritirare le sue osservazioni ed anche le sue lamentele.

BUSONI. Onorevole Ministro, ho citato dei fatti.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non sono fatti. Ed io potrei anche esimermi da questa difesa perchè essa riguarda i miei predecessori. Comunque confermo che non vi è nulla da recriminare e che il Consiglio di amministrazione decide su base tecnica e funzionale. D'altra parte non decide solo il mio Ministero ma anche quello del tesoro e il Consiglio dei ministri nel suo complesso, e voi conoscete quei cerberi che si chiamano Vanoni e Gava e la loro capacità di tutelare gli interessi dello Stato, capacità che ci garantisce che non si ripeterà per le autostrade quanto si è verificato 50 anni or sono per la rete ferroviaria meridionale, di cui lo Stato si è dovuto accollare il passivo.

Onorevole Corbellini, si è già previsto che bisognerà fare un calcolo sullo stato del traffico e su quello futuro prevedibile, perchè può esserci uno spostamento; sulla base di questo si stabilisce il reddito lordo, in base al traffico attualmente prevedibile; se il reddito sarà superiore andrà a beneficio dello Stato. Particolari al riguardo non posso darne, perchè non ho condotto trattative, perchè non amo farne, perchè preferisco star fuori da queste faccende, che lascio sbrigare agli uffici del mio Ministero ed a quelli del Tesoro, ai quali toccherà di garantirsi.

State tranquilli, onorevoli senatori, che gli interessi dello Stato saranno tutelati al cento per cento. Comunque, questi provvedimenti dovranno essere portati a voi, sicchè li discuteremo e li esamineremo insieme.

Un altro problema molto importante è quello della rete stradale statale. Badate, senatori, che io sono un appassionato della strada, che è forse l'unica materia dove non temo confronti con nessuno. Sono un ex ingegnere...

CORBELLINI. Perchè ex? Non si rinuncia mai alla laurea.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei sa cosa è l'analfabeta di ritorno: è quello che ha frequentato fino alla terza elementare ma che successivamente ha dimenticato le nozioni apprese per non aver più nè letto nè scritto. Ebbene, io ho fatto l'ingegnere per tanti anni, ma da tanti anni non lo faccio più, quindi sono un ex ingegnere. Ad ogni modo ho la passione della strada, ho la passione della tecnica e a mio avviso la rete stradale va perfezionata. Io ho l'orgoglio di aver scritto il 7 agosto del 1946, di mio pugno, una circolare con cui fissavo una serie di norme tecniche e disposizioni per costruire le strade. Al politecnico ci hano insegnato a costruire le strade secondo l'andamento del terreno, la compensazione degli scavi con il riporto applicando il diagramma di Brukner, ecc., e non si è considerato che la strada non è statica, ma è funzionale: non deve avere quindi curve e controcurve ed altri dislivelli. Posso dichiarare senz'altro che io sto proprio bocciando tutti i progetti di quelle autostrade — solo di questo mi occupo — in cui il raggio di curvatura è inferiore ai 250-300 metri e le pendenze non sono inferiori al 4 per cento. Sulle strade statali e su quelle importanti non voglio curve e controcurve, ripeto, come non voglio passaggi a livello, e ciò perchè sono un grande ammiratore di Cavour. Ricordo che Cavour quando verso il 1855 fece costruire la famosa ferrovia Torino-Genova, cioè in una zona in cui le strade abbondavano, ordinò di non lasciare nessun passaggio a raso, come si diceva allora o a livello come si dice oggi. Dobbiamo attuare, dunque la stessa direttiva, e debbo dire che avevo cominciato modestamente io nel 1946 e che questi criteri sono stati continuati anche dai miei successori. Continuiamo tutt'oggi ad eliminare i passaggi a livello, a migliorare la visibilità delle nostre strade, ad aumentare i raggi di curvatura.

Ma le strade vanno costruite bene anche per un'altra ragione. I nostri predecessori nella costruzione delle strade fecero il calcolo — del resto lo stesso avrei fatto anch'io e quindi non do torto a nessuno — che il traffico degli autoveicoli si sarebbe svolto ad una velocità di 30 o 40 chilometri orari, mentre oggi anche gli autotreni vanno ad una velocità di 90 ed anche 100 chilometri orari, e l'amico Corbellini, che è maestro in materia, ci può insegnare quale è la forza distruggitrice di tale massa in velocità. Se le strade potessero parlare, quante maledizioni manderebbero a chi le ha costruite senza prevedere questo fattore essenziale della velocità. Pertanto le nostre strade vanno sistemate in modo da far fronte non solo al traffico stradale, tanto bene illustrato ieri dall'onorevole Corbellini, ma anche a questo continuo e progressivo aumento di peso e di velocità dei mezzi circolanti.

Ma debbo dichiarare che trovo assurdo sistemare le strade statali e non sistemare nel contempo le strade provinciali e comunali. Ci sono — ecco perchè respingo l'espressione « viabilità minore » — delle località panoramiche, paradisiache, in varie regioni d'Italia che sono prive assolutamente di vere strade. Una cittadina come Ravello, centro turistico di primaria importanza, appena fuori dal suo centro, non ha strade periferiche, eppure la sua importanza turistica è di gran lunga superiore alla sua importanza demografica. Dobbiamo sistemare quindi tutte queste strade, e noi pensiamo che, dei 110 mila chilometri di strade comunali, i Comuni non sono in condizione di poterne sistemare e poi mantenere nemmeno la metà, cioè 60 mila, per cui l'altra metà dovrebbe passare alle Provincie, per cui queste avrebbero almeno centomila chilometri di strade. Ci sono provincie ricche, come nella Lombardia, le quali si arrangeranno da sole; ci sono provincie povere le quali dovranno essere aiutate. (*Commenti dalla destra*).

Il concetto dello Stato è questo: vogliamo la viabilità ordinaria o minore fatta in modo che l'automobile vada bene tanto nell'auto-

strada che nelle strade statali, provinciali e comunali. Ho potuto notare che all'estero non hanno grandi strade ma quelle esistenti sono così ben sistemate che in confronto viaggiare in Italia è molto più pericoloso. In ogni modo le strade comunali debbono essere sanate.

Voce dalla destra. I Comuni non possono mantenerle.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Ho letto dati statistici del mio Ministero, ma non sono il decalogo di Mosè che non si può variare. Dico cifre tonde, 40 e 60 mila, perchè se dicessi 39.500 direi una cosa di cui i tecnici riderebbero. Il principio è questo: vogliamo passare alla Provincia tutte le strade dei Comuni che non sono in grado di poterle mantenere. Vogliamo dare all'Italia una rete stradale perfetta. (*Applausi dal centro*).

CAPPELLINI. E gli stanziamenti? Sarebbe bene parlarne ora.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Io amo i consigli ed amo la critica specialmente quando è costruttiva, perchè nessuno è infallibile. Ma non amo la critica faziosa. Come posso parlare oggi di stanziamenti quando il Consiglio dei ministri non ha ancora approvato il disegno di legge che io devo presentare?

Voce dalla sinistra. Sono allora dei sogni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Non sono sogni. Dimenticate che il Capo del Governo, proprio da questo posto da cui ho l'onore di parlare in questo momento, ha fatto come caposaldo del suo programma il problema stradale. Ha parlato di una serie di problemi economici che riguardano l'agricoltura, i trasporti, il lavoro. Evidentemente il programma economico di questo Governo deve essere ripartito in modo equo e, pur avendo le cifre, io non posso e nemmeno il Capo del Governo potrebbe annunciarle finchè non vi sarà un disegno di legge preparato. Avete dimenticato che una buona parte di strade le facciamo in concessione e quindi il sacrificio dello Stato è in rapporto inverso a quanto lo Stato dovrà contribuire. Se passasse il principio, che io sosterrò, dell'onorevole Corbellini, che il contributo statale venga dato alla fine dei lavori, ciò ne faciliterebbe l'esecuzione. Potrei fare della demagogia oggi per avere degli applausi, ma io devo dire: questo è il programma organico, armonico che dobbiamo prendere l'impegno di voler attuare. Quando presenteremo il disegno di legge direte che gli stanziamenti sono insufficienti e ci potrete dire anche dove potremo prendere i denari mancanti. L'onorevole Tremelloni sta in questo momento combattendo una dura battaglia per portare alla perequazione dei tributi e per evitare le evasioni fiscali.

Voce dalla sinistra. Contro chi la combatte?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Non contro di lei.

E passiamo ai fiumi, problema assillante. Il Governo ha approvato, ed io ho avuto l'onore di presentare al Senato, un disegno di legge per 100 miliardi.

È un grave sacrificio che fa lo Stato anche perchè ne ha fatti altri in precedenza.

DE LUCA LUCA. Che ci fa con 100 miliardi?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Voi vi confondete con i famosi 370 miliardi del cosiddetto piano orientativo; mentre i 17 miliardi in corso e i 100 della mia legge riguardano una parte di opere indispensabili ed urgenti per evitare all'Italia il flagello delle alluvioni e delle inondazioni e una parte di opere ugualmente utili ma che non sono nè incombenti nè impellenti. I 100 miliardi servono a sistemare il Po nel suo alveo e nel suo bacino dalle sorgenti al delta, a sistemare l'Adige — ed ha ragione il senatore Trabucchi a dire che siamo preoccupati per questo fiume che raggiunge fino i 13 metri sul livello del terreno e perciò noi cerchiamo di portar via gli 800 metri cubi di più al secondo che costituiscono un pericolo permanente —; cerchiamo di portar via al Reno, col cavo napoleonico, 500 metri cubi al secondo, ed all'Arno almeno i 500 metri cubi in più che ci preoccupano; e cerchiamo di cor-

reggere tutti gli argini e i corsi che hanno devastato la Calabria, la Sicilia e la Sardegna.

DE LUCA LUCA. Tutto questo con 100 miliardi?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Vi è già questo primo stanziamento di 100 miliardi; se si presenteranno altre esigenze lo Stato farà degli ulteriori sacrifici.

CAPPELLINI. Ma se gli studi prevedono una somma di 1.400 miliardi.

DE LUCA LUCA. Occorrono 200 o 300 miliardi solo per i fiumi della Calabria.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* I 1.400 miliardi comprendono opere idrauliche e idrauliche-agrarie, opere forestali con un programma da svolgersi in 30 anni.

CAPPELLINI. Ma il popolo italiano vorrebbe vedere eseguito il programma in dieci anni. (*Interruzioni dalla destra*).

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Glie li dia lei i soldi.

Io posso dire con la responsabilità di Ministro che non è escluso che possa farsi di più. Quando si trattava di sistemare i porti genovesi, l'onorevole Boggiano Pico — do ragione al suo programma sulle scogliere, e non se ne parli più — ricorderà che per il porto di Genova si erano previsti cinque anni. Ma i genovesi lavorarono sodo e in un anno e mezzo tutto era finito. Ma credete davvero che lo Stato vada a rubare i soldi? Il concetto è molto semplice: noi abbiamo previsto con 100 miliardi la sistemazione del Po, dell'Adige, dell'Arno, del Reno, Volturno, Garigliano, Temo e via dicendo, cioè quella parte di lavori che sono preoccupanti e che disturbano i miei sonni.

BUSONI. Ma intanto è stato ritirato il provvedimento dei 10 miliardi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Sono compresi nei 100 miliardi. Voi dimenticate che si sta lavorando con i 5 miliardi e mezzo e con i 17 miliardi, anzi ho già dato ordine ai miei provveditori di predisporre l'appalto per poter iniziare subito le opere, perchè evidentemente sono sicuro che il Senato non ridurrà gli stanziamenti.

Ho assunto questa responsabilità, non venite a dirci che siamo tardi, cerchiamo di anticipare e bruciare le tappe. Continueremo la galleria dell'Adige e lo porteremo nel Garda.

Mi limito ora, data l'ora tarda, solo a tre considerazioni, considerazioni che mi sono state suggerite dal relatore poco fa e dall'illustre collega Focaccia. Il relatore ha parlato dei bacini e delle concessioni. I bacini, è un mio pensiero, devono essere costituiti non solo a scopo di riserve invernali, perchè l'energia termica ed endogena supplisce a questa energia, ma i bacini devono essere costituiti specialmente per ragioni estive, perchè devono servire all'agricoltura.

E debbo dire — questo è un mio concetto, concetto che mi è stato indicato dai miei genitori che erano modesti agricoltori e che nonostante questo mi hanno fatto studiare — l'agricoltura è una ricchezza del Paese: aumentare il reddito dell'agricoltura, lo hanno riconosciuto ormai anche gli stessi industriali, lo stesso Valletta al congresso di Francoforte, vuol dire aumentare la ricchezza nazionale ed aiutare l'industria.

Quindi sono d'accordo con il relatore e mi trovo consenziente anche su un altro punto in cui l'avevo preceduto perchè nel 1947 preparai proprio una legge che non andò in porto perchè non continuai a rivestire la carica di Ministro; con questa legge si facevano scadere le concessioni che le grosse società si accaparrano e che poi non utilizzano. Quella modesta legge che io allora avevo preparato consisteva proprio in questo: dava un termine a quelle società per attuare quelle concessioni, altrimenti decadevano dal diritto di usufruirne. Voi sapete come fanno le grandi società come la Edison e la S.I.P.: accaparrano le concessioni per impedire che altri le prendano e poi le tengono ferme. Ma c'è di più, onorevole Toselli: ormai la scienza tecnica, e lei che è ingegnere me lo insegna, permette di studiare gli impianti idroelettrici anche ai fini delle irrigazioni. Non c'è più un dualismo come c'era trenta anni fa. Ormai il bacino imbri-

fero va studiato nel suo complesso per i servizi di acqua potabile, per l'irrigazione e per l'impianto idroelettrico. Lo stesso bacino prima può dare energia e poi può dare acqua per le irrigazioni. Su questo punto siamo perfettamente d'accordo e su questa linea è la mia modesta azione di Ministro. Perciò la ringrazio di avermi riportato a questo concetto.

CORBELLINI. C'è l'acquedotto del Peschiera la cui acqua prima dà energia e poi si beve.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Siamo perfettamente d'accordo sia sui princìpi di valorizzare e di dare acqua all'agricoltura, sia sull'altro principio di impedire che rimangano ferme quelle concessioni che sono una vera grazia di Dio per la Nazione.

Io penso però ad una verità fondamentale, cioè che l'acqua che la natura ci ha dato deve andare dalla sorgente al mare dopo una utilizzazione integrale. Quindi bisogna evitare, con le leggi sui fiumi, che l'acqua diventi un elemento nocivo, e contribuire con i progetti di acquedotti, di cui non parlo più perchè è troppo tardi, e con i progetti di irrigazione a fare in modo che l'acqua diventi un elemento positivo, come acqua potabile, acqua d'irrigazione ed energia idroelettrica.

Senatore Focaccia, lei con la sua grande competenza di professore — sa quanto io la stimi — ha parlato di un Comitato nazionale di coordinamento di tutte le energie italiane. Naturalmente si è preoccupato proprio delle ultime invenzioni riguardanti l'energia elettrica e nucleare. Sul Comitato sono perfettamente d'accordo e cercheremo, se lei mi vorrà aiutare, di formarlo e di elaborarne ed attuarne la costituzione. Bisogna andare un po' cauti in questo senso: lei fa le due proposte, o l'Ente o il Consorzio, l'uno come unione delle società che fanno capo allo Stato o sono aziende municipalizzate, l'altro invece riguarda proprio tutta la distribuzione dell'energia italiana. Salvo la riserva che io voglio studiarne le modalità, ritengo che il Ministero dei lavori pubblici sia un Ministero chiave della vita politica ed economica del Paese e quindi ci tengo, d'accordo con il Ministro dei trasporti e con il Ministro dell'industria, a fare in modo che questi enti e questi consorzi, per quello che riguarda la parte idroelettrica, non vengano a scavalcare le competenze del mio Ministero. La nostra legislazione delle acque dataci da Bonomi nel 1919 ha fatto testo in tutto il mondo ed ha permesso di arrivare all'attuale miliardo di chilovattore.

Ho finito.

VACCARO. E le ferrovie?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dirò allora che sono d'accordo per la « ferrovia della morte » da Paola a Cosenza; quella ferrovia è stata costruita a suo tempo per ragioni elettorali; sono d'accordo con il collega Cerabona perchè si possa fare quel tratto Altamura-Matera in attesa dell'altro... (*Interruzioni del senatore Voccoli*) sono d'accordo ed ho studiato il bacino di carenaggio di Taranto.

VOCCOLI. Lo hai promesso e non lo hai fatto mai.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non lo ho mai promesso.

VOCCOLI. Bugiardo!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non mi degno di rispondere. Lei sa che il bacino di carenaggio di Taranto implica trattative con le autorità militari.

VOCCOLI. Questa è una scusa.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Saranno difficoltà, non sono scuse, ma non sono un bugiardo.

A proposito di ferrovie, ringrazio il relatore perchè ha riconosciuto la necessità di ripristinare nella sua piena efficienza la direzione generale delle ferrovie.

Concludo dicendo che io ho cercato di fare della tecnica, non della politica, ho cercato di essere il Ministro dei lavori pubblici che non ha davanti a sè nessun partito, ma solo i problemi economici e produttivi del nostro Paese, e per questo io accetto i consigli di tutti e, dove è possibile, accontento tutti. Io sono un

Ministro tecnico e non un Ministro politico, perchè ho la convinzione che il nostro Paese, con i porti che sta sistemando — e parlerò a suo tempo del lamentato porto di Salerno — con le strade che sta costruendo, con i trafori che sta progettando, con i canali che sta scavando per impedire che le merci svizzere passino al di là delle Alpi e vadano invece all'Adriatico o a Genova in ferrovia, ho la convinzione che il nostro Paese riprenderà presto la sua posizione economica nel mondo, ho la convinzione che l'Italia si salverà. L'Italia può permettersi il lusso di perdere una guerra, non il lusso di perdere una guerra economica. Ho la convinzione che l'Italia si salverà non attraverso i meandri della politica, non attraverso le lotte di partito, ma si salverà se i lavori pubblici, se l'agricoltura, se l'industria progrediranno. Se questo sarà, l'Italia avrà fra non molto un posto, nell'agone internazionale, di vero benessere. Questa è la mia modesta convinzione ed io vi ringrazierò per i consigli che mi darete e per le critiche costruttive che mi rivolgerete. Dico una cosa sola, che desidero compiere il mio dovere nel posto che ho l'onore di reggere. (*Vivissimi applausi dal centro. Moltissime congratulazioni*).

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

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

4ª Commissione permanente (Difesa):

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 500 milioni nell'esercizio finanziario 1953-54 per la traslazione e sistemazione delle salme dei Caduti fuori del territorio metropolitano in dipendenza della guerra 1940-45 » (452);

« Aumento della paga degli allievi carabinieri, allievi finanzieri, allievi guardie di pubblica sicurezza e allievi agenti di custodia » (456);

« Trattamento economico dei militari di truppa dell'Arma dei carabinieri e del Corpo della guardia di finanza, richiamati o trattenuti in servizio da data anteriore al 16 settembre 1945 » (460);

« Aumento del limite di impegno autorizzato con la legge 28 luglio 1950, n. 737, concernente costruzione di alloggi per ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza » (473);

« Norme integrative della legge 29 aprile 1949, n. 221, relative all'adeguamento di pensioni ordinarie al personale civile e militare dello Stato » (477);

« Concessione del trattamento economico di primo capitano ai capitani dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza, che siano reduci di guerra e che abbiano diciassette anni di servizio da ufficiale » (478);

« Proroga del termine per richiedere la croce al merito della guerra 1940-45 » (484), d'iniziativa dei deputati La Spada ed altri;

8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Riforma dei Depositi cavalli stalloni » (362);

9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Spesa di lire 75.000.000 da effettuare dal Ministero del commercio con l'estero per le esigenze relative allo sviluppo delle esportazioni italiane verso l'area del dollaro » (408);

« Disposizioni integrative e modificative della legge 13 febbraio 1952, n. 50, sulle imprese industriali, commerciali ed artigiane colpite da pubbliche calamità » (458);

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

« Aumento della penalità previsto per infrazioni alle norme sulla risicoltura » (94-*B*) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente*

— *Lavoro, emigrazione, previdenza sociale — del Senato e modificato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

« Disciplina delle cooperative di emigrazione » (213);

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

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Ai Ministri dell'industria e commercio e del lavoro e della previdenza sociale: i sottoscritti interpellano il Ministro dell'industria e commercio e il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per essere informati su quanto intendano fare di fronte alla tragica catastrofe verificatasi nel bacino minerario di Ribolla (Grosseto) sia per tutelare efficacemente la incolumità dei lavoratori, sia per accertare le responsabilità che già si profilano nei confronti della direzione della miniera. Tali responsabilità emergono chiaramente se si tiene conto che già da tempo erano state denunziate da parte delle organizzazioni sindacali le condizioni di grave pericolosità in cui i minatori erano costretti a lavorare (62).

BITOSSI, MONTAGNANI, GIUSTARINI, RISTORI, GERVASI, CORSINI.

Ai Ministri dell'industria e del commercio e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti sono stati presi, in seguito al tragico disastro della miniera di Ribolla, per tutelare e proteggere la vita e la incolumità dei minatori e per accertare le responsabilità e colpire i responsabili, dopo che la deficienza delle condizioni di sicurezza nella miniera erano state denunciate alla direzione della medesima ed anche pubblicamente rivelate (63).

BUSONI, LOCATELLI, ALBERTI, PAPALIA, MARZOLA, PORCELLINI, LIBERALI, FABBRI, BARDELLINI, CERMIGNANI, ANGRISANI, PETTI.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia ora lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Ai Ministri della difesa, del commercio estero e dell'industria e commercio, per conoscere se risulta loro che alle nostre Forze armate, fra i viveri, viene somministrato anche pesce conservato proveniente da diversi Paesi stranieri, compresa anche la Germania, prodotto che spesso risulta avariato, puzzolente, incommestibile e pericoloso per la salute dei nostri soldati.

In caso affermativo i Ministri interrogati vorranno riferire se, di fronte alla grave crisi che minaccia di distruzione le nostre industrie ittico-conserviere e della pesca anche a causa dello scarso consumo interno, non considerino dannoso per l'economia nazionale spendere il pubblico denaro nell'acquisto di cattivo prodotto estero, mentre potrebbe utilmente essere impiegato quello nazionale (302).

ASARO.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno, per sapere se risulta: *a*) che il Commissario di Pubblica sicurezza di Marsala, nella giornata del 1° maggio, è stato oggetto di aspra deplorazione popolare per il fatto che egli, intimando lo scioglimento di due comizi, ha preteso di impedire la denuncia alla pubblica opinione delle gravi conseguenze che verrebbero al popolo italiano dalla attuazione della Comunità cosidetta di difesa europea; *b*) che dal comportamento del funzionario, durante le due manifestazioni che hanno avuto luogo a Marsala il 1° maggio,

rispettivamente nella mattinata e nel pomeriggio, stavano per scaturire gravi ed increscìosi incidenti che poterono essere evitati soltanto mercè lo spiccato senso di responsabilità dimostrato dai dirigenti politici e sindacali del luogo e dalle masse di cittadini presenti che hanno saputo con ammirevole fermezza e calma imporre il loro diritto ad ascoltare il libero dibattito su un problema così interessante come è quello della C.E.D. Il Ministro interrogato, accertati i fatti, vorrà conseguentemente fare conoscere se non ritenga opportuno disporre l'allontanamento da Marsala del funzionario di che trattasi dal quale quella popolazione si è ritenuta vivamente offesa e nei cui riguardi i cittadini marsalesi e di altri Comuni, come quello di Campobello di Monte e di Mazara del Vallo, nell'apprendere l'accaduto, hanno prontamente elevato voci di indignata protesta (303).

ASARO.

Interrogazione
con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga rispondente a una sentita ed urgente esigenza l'istituzione di un treno locale sulla linea Treviso-Montebelluna, in partenza da Treviso verso le ore 18,40 e in coincidenza col direttissimo 508, proveniente da Venezia. Il nuovo treno servirebbe gran numero di lavoratori e di studenti e circa 200 abbonati (449).

MORO.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica domani, venerdì 7 maggio, alle ore 9,30, col seguente ordine del giorno:

I. Votazione per la nomina:

a) di un membro effettivo dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa;

b) di un membro supplente dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa.

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. 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).

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

3. 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).

4. 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).

5. 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).

6. 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).

7. 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*).

8. 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*).

9. 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).

10. 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).

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

IV. Discussione dei disegni di legge:

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

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

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

La seduta è tolta alle ore 20,20.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti