

CDIX SEDUTA

GIOVEDÌ 7 GIUGNO 1956

Presidenza del Presidente **MERZAGORA**

e del Vice Presidente **MOLÈ**

I N D I C E

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione Pag. 16626

Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti 16626

Per la discussione del d. d. l. n. **1416**:

PRESIDENTE 16626

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 16626

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » **(1349)** (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):

ARTIACO 16646, 16647

ASARO 16649

BARBARO 16650, 16651

BATTAGLIA 16652

BENEDETTI 16651

BUSONI 16649

CERABONA 16647, 16648

CERMIGNANI 16650

CORBELLINI 16655

CROLLALANZA 16645

DE LUCA Angelo 16644, 16652

LONGONI 16651

MARCHINI CAMIA 16645

MENGHI 16646

MERLIN Umberto 16650

MOTT, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 16656

PETTI 16651

RAGNO 16647, 16649

ROMANO Domenico Pag. 16651

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* 16633
e *passim*

SANTERO 16646

TARTUFOLE 16653, 16654, 16655

TERRAGNI 16645

TOMÈ 16649

TRABUCCHI 16655

VACCARO, *relatore* 16626 e *passim*

Interpellanze:

Annunzio 16663

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE 16665

SPEZZANO 16665

Interrogazioni:

Annunzio 16664

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE 16665

DE LUCA Luca 16665

Relazioni:

Presentazione 16626

La seduta è aperta alle ore 16,30.

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge, d'iniziativa del senatore Boccassi:

« Modifica dell'articolo 2 della legge 15 maggio 1954, n. 232, concernente disposizioni a favore dei sanitari perseguitati dal fascismo » (1534).

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

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Magliano, a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) ha presentato la relazione sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1345).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Deferimento di disegno di legge all'approvazione di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge all'esame ed alla approvazione della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni sulla cinematografia » (1527), previ pareri della 5ª e della 9ª Commissione.

Per la discussione di un disegno di legge.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ho l'onore di chiedere al Senato che all'ordine del giorno della seduta di domani sia iscritto il disegno di legge n. 1416, concernente « Rettifica all'articolo 1, n. 131, della legge 10 dicembre 1954, n. 1164 ».

Questo disegno di legge, che è già stato approvato dalla Camera dei deputati, tende a correggere un errore materiale contenuto nell'articolo 1 della legge 10 dicembre 1954, n. 1164. Si tratta pertanto di una cosa puramente formale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il disegno di legge n. 1416 sarà iscritto all'ordine del giorno della prossima seduta.

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1349).

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 1º luglio 1956 al 30 giugno 1957 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VACCARO, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, ringrazio vivamente gli onorevoli colleghi che hanno avuto espressioni benevole per la mia relazione scritta. In essa ho trattato ampiamente — seguendo l'incarico ricevuto dalla 7ª Commissione — tutti i servizi che interessano il Ministero dei lavori pubblici e che sono stati anche illustrati, in questa discussione, con competenza, da parte dei colleghi intervenuti. Potrei, pertanto rimettermi alla relazione scritta. Tuttavia, rispondendo ai vari oratori, desidero ribadire quanto ho scritto, per completare il quadro di come si desidera, possibilmente, risolvere i tanti problemi del Ministero dei lavori pubblici, per adeguarli ai bisogni, ed alle necessità del Paese; perchè la materia dei lavori pubblici è di tale importanza, che rappresenta, davvero, la spina dorsale della economia e del progredire della Nazione.

Gli onorevoli senatori Cappellini e Cerabona mi hanno elogiato per la critica coraggiosa

che avrei fatto alla politica dei lavori pubblici del Governo e di ciò li ringrazio.

Ma per la verità io non ho fatto nessuna critica. Ho voluto soltanto mettere in evidenza — e dovevo farlo — alcune deficienze per gli stanziamenti del bilancio. E quindi, la mia è stata una critica — se vi piace chiamarla così — costruttiva, cosa che dovremmo, con leale franchezza, fare tutti noi, quando occorra, nell'esame di problemi che interessano il progredire del nostro Paese.

Avrei tradito il mio incarico, se non avessi detto certe cose, che del resto, in tante occasioni, sono state rilevate anche dallo stesso Ministro dei lavori pubblici.

Ci affida, nella risoluzione di tali problemi, la tenace opera del ministro Romita, che nulla tralascierà — ne sono certo — non solo per evitare nuove « corrosioni » del suo Ministero, ma anche per ottenere durante il prossimo esercizio, nuovi fondi, necessari ed indispensabili, per completare o avviare tutte quelle opere urgenti per accrescere il benessere del nostro popolo, che ne ha diritto e ne è meritevole.

Lo stanziamento globale per l'esercizio 1956-1957 è previsto in circa 193 miliardi. Da qualche anno la cifra globale si è consolidata su un importo inferiore ai 200 miliardi e la disponibilità effettiva, per l'esecuzione di opere contemplate da leggi organiche, regolanti l'attività del Ministero, va peraltro di anno in anno diminuendo, a causa di due fattori: 1) progressivo aumento dell'importo delle annualità per opere a suo tempo autorizzate ed eseguite; a) a totale carico dello Stato, ma col sistema dei pagamenti differiti; b) con il contributo dello Stato in trenta o trentacinque annualità; 2) stanziamenti effettuati in bilancio in virtù di leggi speciali recanti una autorizzazione di spesa ripartita in più esercizi finanziari.

Le annualità per le opere a suo tempo autorizzate costituiscono veri e propri debiti dello Stato che dovrebbero essere addossati al bilancio passivo del Ministero del tesoro, in quanto appesantiscono, inutilmente, il bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Infatti, in questo bilancio, su un totale di stanziamenti differito, soltanto lire 6.495.000.000 rappresentano limiti d'impegno per l'esecuzione di nuove opere! Da ciò ne deriva che il bilancio

non comporta una spesa effettiva, per esecuzione di opere, di 193 miliardi, bensì di 193 miliardi meno 53 miliardi e mezzo che, come si è detto, servono per pagare oneri dipendenti da opere già eseguite. Di anno in anno poi, per la soluzione di problemi di ordine generale, ma di carattere speciale, il Parlamento va approvando nuove leggi (per esempio: quelle per le alluvioni del Polesine e la Calabria, per Napoli e Roma, per le autostrade, per i fiumi, per l'edilizia scolastica e popolare ecc. ecc.) alla cui copertura si provvede, in genere, con nuovi oneri fiscali appositamente determinati.

Negli anni successivi alla promulgazione di queste leggi, gli oneri del relativo finanziamento, benchè trovino la loro copertura, rientrano nel quadro generale del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, il cui ammontare tuttavia si è andato in questi ultimi anni consolidando. Il che significa che in ciascun esercizio finanziario, attraverso le leggi speciali, viene sottratta al Ministero dei lavori pubblici la possibilità di svolgere efficacemente i propri compiti funzionali. In sostanza, cioè, le leggi speciali finiscono per essere finanziate a spesa delle leggi organiche e il Ministero dei lavori pubblici deve perciò contenere la sua attività in ben ristretti settori, con pregiudizio di tutti gli altri settori disciplinati da leggi organiche, ai quali il detto Dicastero deve far fronte con sempre minori dotazioni concesse con gli articoli 2 e 3 dello stato di previsione.

In conclusione, l'attività effettiva del Ministero dei lavori pubblici si esplica per mezzo delle seguenti dotazioni: per opere in unica soluzione in virtù di leggi organiche: 31 miliardi e mezzo; per opere in unica soluzione autorizzate con leggi speciali: 75.721.500.000; per opere da eseguire con pagamento differito: 6.495.000.000. La differenza per arrivare ai 193.000.000.000, è così costituita: 53.450.000.000, per pagamento dei debiti derivanti da limiti concessi in esercizi precedenti; 20.520.000.000, per spese generali e di funzionamento (spese veramente ristrette al massimo, specie quelle di funzionamento); 5.250.000.000, per manutenzione ordinaria (spesa questa che può considerarsi del tutto irrisoria per una sana conservazione del patrimonio immobiliare statale: porti, edifici pubblici, ecc.) che è in continuo aumento per nuo-

ve costruzioni e in progressivo deperimento per quanto concerne le opere già da tempo eseguite.

Non è possibile non soffermarsi, sia pure brevemente, sulla importanza che, nel momento attuale e nel prossimo futuro, deve riconoscersi, nel quadro dello sviluppo economico sociale della Nazione, alla politica dei lavori pubblici, ed alla conseguente necessità di attuare detta politica organicamente e con visione unitaria, mediante lo strumento più idoneo: l'amministrazione, appunto, dei lavori pubblici. Questa deve essere messa in condizioni di raggiungere, attraverso la perfezionata organizzazione dei suoi servizi ed il potenziamento, dei suoi quadri, quei gradi di efficienza e di funzionalità che sono indispensabili per l'assolvimento dei suoi altissimi compiti.

E' noto che il piano di sviluppo della economia italiana del prossimo decennio (Piano Vanoni) comporta un assai rilevante incremento di opere pubbliche, le quali costituiscono la necessaria premessa allo svolgimento di ogni attività produttiva per la messa in valore delle risorse nazionali e per l'assorbimento di lavoratori.

Occorre, cioè, creare, con la costruzione di strade, ferrovie, porti, impianti elettrici, scuole, opere igieniche e di edilizia popolare ecc., le condizioni di sviluppo della vita economica di gran parte del Paese.

Questo moltiplicarsi degli interventi statali — che deve effettuarsi, per raggiungere i suoi scopi, in base ad una oculata pianificazione — richiede, perciò, più che mai una visione ordinata ed unitaria sia dei problemi da affrontare che delle relative soluzioni, per evitare dispersioni e sprechi.

I singoli problemi, cioè, vanno affrontati e risolti in una visione, non dissociata da quella degli altri operatori che si pongono sul medesimo settore, come anche dalle esigenze economiche, politiche e sociali che si manifestano su scala nazionale.

Da ciò discende rafforzata la convinzione che la direzione e l'attuazione della politica dei lavori pubblici non possono non essere accentrate in una unica mano ed in una unica amministrazione.

Su questo ella, onorevole Ministro, non deve cedere, e son certo, non cederà.

Il suo Ministero è l'unico che abbia una attrezzatura tecnica e amministrativa — collaudata da decenni — che lo pongono perfettamente in grado di assolvere il compito delle esecuzioni delle opere pubbliche. Ogni frazionamento di tale attività comporterebbe inutili duplicazioni e indubbi, ingenti sprechi di mezzi e di energie.

Dalla esigenza unitaria di cui ho fatto cenno discendono le conseguenze che ho ampiamente illustrate nella mia relazione, e cioè, migliorare, sviluppare, rapidamente, con ogni mezzo, la organizzazione del Ministero e uffici dipendenti, per renderla sempre più efficiente, per sopperire ai suoi compiti, sempre di maggiore rilievo, nel modo più rispondente alle necessità.

Contrariamente, le « erosioni » nel suo Ministero di cui ella, giustamente, tanto teme, saranno inevitabili.

Ma, onorevole Ministro, deve, per prima cosa — per valorizzare il suo Ministero — sistemare il personale. Ha già fatto tanto, lo so. Ha provveduto mediante i concorsi espletati o in corso, a colmare le vacanze del grado iniziale dei vari luoghi, i posti resisi liberi nei gradi superiori sono stati senza ritardo conferiti ai più meritevoli.

Sono stati banditi otto concorsi di idoneità per la promozione ai gradi VIII, IX e X dei gradi A, B, C.

Sono stati predisposti i bandi per 12 concorsi di promozione per esami speciali ai gradi medesimi dei vari ruoli, in uno con i bandi per altri 18 normali concorsi per esame per merito distinto e di idoneità. Ha, lodevolmente, sistemato o in via di sistemazione 3.577 impiegati non di ruolo, nei ruoli speciali transitori.

Ma tutto questo non basta. Occorre che i suoi funzionari ed impiegati abbiano un trattamento economico più idoneo, più confacente all'enorme lavoro che esplicano nella relazione dei progetti e nella esecuzione delle opere.

Ella, onorevole Ministro, nel suo discorso, tenuto qui in Senato in occasione dell'approvazione del bilancio 1955-56, ebbe a dire, che ama il suo personale, che ne è orgoglioso, perchè lavora con sacrificio, abnegazione ed onestà. Condivido questo suo meritato apprezzamento. Prometteva di sopperire alla deficienza degli ingegneri, che trovano presso le

industrie e ditte private un migliore trattamento e per questo disertano i concorsi al suo Ministero, che li paga male, di assumere ingegneri appena usciti dalle Università, i migliori, che dopo un certo periodo di prova ed un esame interno avrebbe immessi in ruolo direttamente al grado VIII.

Avrebbe tentato pure di compensare gli ingegneri, per lavori di particolare importanza da loro progettati e diretti con una percentuale a carico dei fondi autorizzati per le opere stesse. Anche per i geometri, il cui numero è scarso prometteva provvidenze. È certo che se ella, attuerà queste provvidenze, i vuoti di personale tecnico del suo Ministero si copriranno subito e l'amministrazione sarà finalmente efficiente. Credo così di aver risposto a quanto ha detto l'onorevole Porcellini.

Notevoli sono le difficoltà che si incontrano per la esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali, come hanno lamentato gli onorevoli Marchini Camia, Crollalanza, Piechele ed altri. Esse hanno origine non soltanto nella scarsità dei fondi che vengono annualmente stanziati in bilancio per la concessione dei contributi previsti, ma anche ed in misura notevole, sia nella prestazione della garanzia dei mutui necessari per il finanziamento delle opere, che nell'ottenimento dei mutui stessi.

Sono pochi gli enti locali che riescono a fronteggiare la spesa occorrente per la esecuzione delle opere ammesse a contributo con mezzi del proprio bilancio, tutti gli altri debbono ricorrere alla contrattazione dei mutui da garantire mediante rilascio di atti di delegazione per la riscossione della sovrimposta fondiaria o della imposta di consumo.

La legge 3 agosto 1929, n. 589, prevede la garanzia dello Stato in sostituzione di quella che dovrebbero prestare per gli enti interessati. Ma difficilmente si ottiene tale garanzia, sicchè questa disposizione agevolativa può considerarsi pressochè inoperante. Altre notevoli difficoltà incontrano gli enti locali anche quando riescono a garantire i mutui, perchè spesso la Cassa depositi e prestiti è costretta a ritardare l'operazione di prestito. Occorre, che ella, onorevole Ministro, ottenga dal Tesoro l'applicazione della invocata legge e dalla Cassa de-

positi e prestiti la erogazione sollecita dei mutui.

Contrariamente questa legge, che doveva rappresentare un vantaggio per gli enti locali, si trasforma in un grave danno per le spese che gli enti stessi debbono sostenere per la progettazione di opere che restano sulla carta, ed un danno, più grave, per le amare delusioni delle popolazioni interessate.

Per l'edilizia abitativa — dobbiamo onestamente riconoscerlo — si è fatto molto, ed il grave problema va risolvendosi nel modo migliore. Basta considerare i notevoli finanziamenti, iniziati dall'esercizio finanziario 1947-48 fino a quello 1955-56, agli enti preposti alla attività costruttiva, in programmi costruttivi per oltre lire 348.500.000.000.

Nella mia relazione, che qui non riporto, è meglio specificato l'impegno dello Stato fino agli esercizi 1957-58 e 1958-59 per consentire l'attuazione di programmi triennali.

Senza dire che, oltre a tali provvidenze, si è dato corso con la legge 28 marzo 1952, alla costruzione di case ultrapopolari in Napoli con lo stanziamento di 6 miliardi e con la legge 17 maggio 1952 si è provveduto al risanamento sociale dell'abitato del comune di Matera, con una spesa di 4 miliardi e mezzo.

Le cooperative edilizie hanno avuto un grande sviluppo. Ma quasi sempre la realizzazione dei programmi si ferma, per la difficoltà nel reperimento dei mutui, specialmente per quelle cooperative, cosiddette libere, costituite cioè da soci non appartenenti, o non tutti appartenenti, alle categorie degli impiegati dello Stato. È necessario, ed è auspicabile, che si trovino i mezzi per ovviare a tale gravissimo inconveniente che stronca tante utili iniziative. Per la costruzione degli edifici scolastici le cose effettivamente non vanno bene. È un problema molto grave. Lo so che non dipende dal Ministero dei lavori pubblici, ma il costante rifiuto dei mutui da parte della Cassa depositi e prestiti stronca, in gran parte, la realizzazione di quel vasto programma contenuto nella legge 9 agosto 1954, n. 645 specialmente per le zone più depresse. Ella onorevole Ministro deve ottenere da parte della Cassa depositi e prestiti una particolare larghezza di mezzi.

Tra le attività svolte nel dopoguerra dal Ministero dei lavori pubblici di primissima impor-

tanza per la sua alta funzione sociale è stata la costruzione di case per i senza tetto.

Alla legislazione di urgenza fecero seguito le leggi 10 aprile 1947, n. 261, 25 giugno 1949 e 1° ottobre 1951, n. 1141, con disposizioni più organiche e più vaste per adeguarsi all'ampiezza del problema della casa per le famiglie sinistrate dalla guerra e per i profughi che avevano dovuto abbandonare le loro terre e trovare asilo in altri centri abitati. Nonostante gli sforzi ed i mezzi prodigati è doveroso riconoscere che, purtroppo, permangono ancora numerose famiglie che in conseguenza della guerra non possono disporre di una abitazione sana e confortevole.

Per venire incontro al bisogno delle numerose famiglie rimaste prive di alloggio, il Ministero dei lavori pubblici ha provveduto, dall'inizio della attività al 31 dicembre 1955, alla costruzione di 342.113 vani. Dalla indicazione di tali cifre si rileva l'apprezzabile e notevole intervento compiuto dallo Stato. Occorre, però, far presente che resta ancora molto da fare in tale settore, data la vastità dei danni prodotti dalla guerra.

Per risolvere il problema più urgente e soddisfare almeno parzialmente le richieste dei Comuni più provati, occorrerebbe procedere alla costruzione di non meno di 15 mila nuovi alloggi con una spesa che si aggira sui 30 miliardi di capitale corrispondenti all'annualità di lire 1.858.611.600.

Gli stanziamenti delle somme in annualità per la costruzione di case per i senza tetto, sono stati complessivamente di lire 1.965.000.000 fino all'esercizio 1951-52.

Dall'esercizio 1952-53 in poi non vennero più stanziati fondi per cui le insistenti richieste da parte dei vari Comuni ad autorità politiche ed amministrative rimasero senza accoglimento.

Per incrementare le nuove costruzioni si è fatto ricorso al sistema del cosiddetto « raddoppio »; lo Stato cioè, a norma dell'articolo 12 della legge 2 luglio 1949 può cedere in proprietà agli Enti gestori, alloggi per senza tetto, costruiti dallo Stato, a condizione che gli Enti medesimi costruiscano un complesso abitativo equipollente a quello statale.

In tal caso lo Stato concede un contributo dell'uno per cento per trentacinque anni sulla spesa occorsa per erigere le nuove costruzioni.

In applicazione di tale norma fino al 29 febbraio 1956 sono stati stipulati ed approvati con gli Enti predetti 61 contratti riguardanti la costruzione di 3.497 nuovi alloggi.

Dopo una discussione animatissima nella passata legislatura, venne approvata la legge 18 dicembre 1952, n. 2522, riguardante la costruzione di nuove chiese e case canoniche.

La concessione dei singoli contributi venne fino allo scorso esercizio demandata ai Provveditorati per le opere pubbliche in base alla ripartizione dei fondi nei singoli capitoli di gestione provveditoriale.

Nel corrente esercizio finanziario 1955-56, la gestione inopinatamente è stata accentrata nell'amministrazione centrale e per l'esercizio finanziario in esame lo stanziamento, che per legge era di quattro miliardi all'anno, è stato ridotto ad un solo miliardo, somma, per verità, del tutto insufficiente.

In quasi tutte le città d'Italia, come ha detto l'onorevole Longoni, per l'improvviso e rapido sviluppo edilizio si sono creati nuovi e grandi quartieri, e quelli che vi abitano sentono il disagio di non avervi la Casa del Signore, dove trovarvi conforto ed attingervi, nella luce della fede, nuove forze per le immancabili lotte della vita!

Raccomando all'onorevole Ministro di riportare nei prossimi bilanci gli stanziamenti indicati nella predetta legge. Per i danni di guerra ho ascoltato con molta attenzione quanto ha detto il senatore De Luca Angelo. Condivido il suo pensiero e le sue richieste e nutro la certezza che l'onorevole Ministro provvederà.

È da rilevare l'interesse che pone il Ministero dei lavori pubblici per la costruzione di nuove strade. Possono essere sicuri i senatori Terragni, Marchini Camia e Piechele. I relativi programmi, approvati dal Comitato dei Ministri, sono in avanzato corso di realizzazione, e comprendono spese a totale carico dello Stato.

Ma l'attività del Ministero diventerebbe più operante con un ulteriore finanziamento statale non inferiore a 30 miliardi, da ripartirsi nel settennio, a decorrere dal prossimo esercizio finanziario.

Per le nuove costruzioni ferroviarie viene eseguito un notevole complesso di lavori per progettazioni. A cura degli uffici tecnici centrali sono in corso gli studi per la compilazione dei progetti riguardanti le seguenti ope-

re: ferrovia Grumo Appula-Altamura-Matera-Metaponto; ferrovia Paola-Cosenza (il cui progetto di massima in questi giorni è già stato approvato in linea tecnica dal Consiglio superiore dei lavori pubblici); completamento dei raccordi ferroviari di Mestre; completamento del nodo ferroviario di Roma; allacciamento della linea Roma-Orte con la direttissima Roma-Napoli e raccordi con la Roma-Sulmona; allacciamento della linea Roma-Pisa con la direttissima Roma-Napoli; raccordo con la Roma-Cassino ecc. Tutto un programma magnifico che, se attuato, darebbe alla Nazione un maggiore incremento nei traffici e nei commerci. Ma non vi sono i fondi e infatti neanche una lira è stanziata nel bilancio in esame per tali opere. È per questo che insisto presso l'onorevole Ministro, perchè reperisca i fondi necessari per dare almeno inizio alla progettazione delle opere indicate e ai lavori per la linea Cosenza-Paola — il cui progetto è già pronto — opera ritenuta utile e necessaria da tutti e di cui ha lungamente parlato anche l'onorevole Crollanza. Questo progetto, come ho detto, è stato già approvato e la spesa ammontante a 11 miliardi e 600 milioni potrebbe essere stanziata in cinque esercizi. Onorevole Ministro, che vale tenere su un ufficio per le nuove costruzioni ferroviarie con tecnici valorosissimi e fare progetti, quando poi si sa che questi progetti non possono mai essere eseguiti per mancanza di fondi? Abbia, onorevole Ministro il coraggio o di sopprimere l'ufficio o di ottenere l'assegnazione di fondi adeguati. Io sono naturalmente per la seconda ipotesi. È questo un problema importante sul quale richiamo la sua particolare attenzione perchè lo risolva con premura, in quanto interessa l'intera Nazione oltre che le regioni interessate.

L'esame del bilancio di previsione dell'A.N.A.S. l'ho fatto largamente nella mia relazione scritta. Il bilancio di previsione dell'A.N.A.S. per l'esercizio 1956-57 presenta, secondo lo schema sottoposto all'esame e all'approvazione del Parlamento, rispetto a quello approvato ed in gestione per il corrente esercizio 1955-56, alcune variazioni dovute alla impostazione del programma di costruzioni di nuove autostrade o raddoppio di quelle esistenti, nonchè per lavori di miglioramento di strade statali nel Mezzogiorno, di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463.

Per quanto riguarda gli stanziamenti, mentre per il 1955-56 le previsioni delle entrate e della spesa si pareggiano nella cifra di lire 32.589.584.000 per l'esercizio 1956-57 le previsioni stesse si pareggiano nella cifra di lire 43.809.047.000, con un aumento di lire 11 miliardi, 219 milioni 463 mila risultanti dalla differenza fra variazioni in aumento e in diminuzione.

Debbo subito dire che il bilancio predisposto dall'A.N.A.S. per l'esercizio 1956-57 è ben lontano dal corrispondere alle effettive esigenze dei servizi cui l'A.N.A.S. medesima dovrebbe attendere.

Se da un lato la limitatezza degli stanziamenti corrisponde ai rigidi criteri cui il tesoro ritiene di doversi attenere nel superiore interesse generale della economia nazionale, d'altro canto a mio avviso sarebbe opportuno considerare e fare qualsiasi sacrificio per ottenere che il prezioso patrimonio della rete delle strade ed autostrade statali si adegui al crescente sviluppo della circolazione e non vada perduto per una manutenzione insufficiente specie a causa delle continue avversità meteorologiche. Pertanto lo stanziamento per il titolo di cui trattasi, nelle condizioni attuali, dovrebbe essere in tutto elevato ad almeno lire 13 miliardi 500 milioni. Invece la spesa per la manutenzione ordinaria per l'esercizio 1956-57 ammonta a sole lire 10.640.000.000 e cioè quasi tre miliardi in meno di quanto occorrerebbe per uno stanziamento proporzionalmente corrispondente a quello del 1948.

La maggioranza della Commissione ha proposto alcuni emendamenti che sono i seguenti:

1) l'istituzione dei nuovi capitoli 22 e 23 con uno stanziamento complessivo di lire 300 milioni per il pagamento del personale giornaliero adibito al servizio escavazione porti, non si ritiene opportuna, specie nell'attuale momento in cui è in corso, mediante provvedimento a parte, il riordinamento del servizio escavazioni e sono ancora in corso le domande di esodo volontario ai sensi della legge 27 febbraio 1955, n. 53, degli operai temporanei adibiti allo stesso servizio. Ad ogni unità infatti che viene esonerata a domanda dal servizio bisogna necessariamente sostituirne un'altra che, in attesa delle nuove provvidenze, non può essere assunta che con la qualifica di operaio

giornaliero. L'Amministrazione perciò non può fare una previsione, in questo momento, della spesa necessaria per il pagamento degli operai giornalieri e quindi non può neanche proporre un adeguato incremento delle somme stanziare nei due capitoli di nuova istituzione. Si rende perciò necessario attribuire di nuovo al capitolo 60, come in tutti gli esercizi precedenti, l'intera somma di 300 milioni in aumento al miliardo previsto nello schema dello stato di previsione per detto capitolo e la contemporanea soppressione dei due capitoli 22 e 23.

2) Si propone una variazione compensativa del capitolo 40 ai capitoli 11 e 12, rispettivamente di lire 1.423.000.000 al capitolo 11 e di lire 377 milioni al capitolo 12, oneri previdenziali, per rendere possibile la remunerazione per i lavori straordinari che richiedono la opera di lavoratori giornalieri in sostituzione di cantonieri mancanti e le relative quote assicurative e previdenziali.

3) All'articolo 8 della legge che approva lo stato di previsione di questo bilancio, si è proposto un emendamento fondato sul fatto che, dopo la presentazione al Parlamento del bilancio 1956-57, è stato pubblicato il decreto del Presidente della Repubblica, in base al quale numerosi servizi accentrati al Ministero, sono stati attribuiti ai Provveditori alle opere pubbliche. Si rende quindi opportuno fissare nella legge per l'approvazione del bilancio una norma che stabilisca come le occorrenti variazioni di bilancio intervengono con decreto interministeriale. Inoltre la maggioranza della Commissione, onorevole Ministro, ha proposto altri emendamenti da farsi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Emendamenti di poca importanza che io vi leggerò:

STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

Al capitolo 4 aumentare lo stanziamento da L. 1.500.000 a L. 3.500.000 (+2.000.000);

al capitolo 9 aumentare lo stanziamento da L. 630.000.000 a L. 695.000.000 (+65.000.000);

al capitolo 15 diminuire lo stanziamento da L. 280.000.000 a L. 200.000.000 (— 80.000.000);

al capitolo 20 diminuire lo stanziamento da L. 140.000.000 a L. 120.000.000 (— 20.000.000);

al capitolo 25 aumentare lo stanziamento da L. 10.000.000 a L. 20.000.000 (+10.000.000);

al capitolo 27 diminuire lo stanziamento da L. 37.000.000 a L. 35.000.000 (— 2.000.000);

al capitolo 28 aumentare lo stanziamento da L. 15.000.000 a L. 30.000.000 (+15.000.000);

al capitolo 39 aumentare lo stanziamento da L. 155.000.000 a L. 165.000.000 (+10.000.000);

al capitolo 60 aumentare lo stanziamento da L. 1.000.000.000 a L. 1.300.000.000 (+300 milioni).

Al riassunto per titoli, titolo I, categoria I, rubrica « Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale », aumentare lo stanziamento della voce « Gabinetto e Segreteria Particolari » da L. 24.000.000 a L. 26.000.000 (+2.000.000).

aumentare lo stanziamento della voce « personale di ruolo » da L. 5.867.000.000 a L. 5.932.000.000 (+65.000.000);

diminuire lo stanziamento della voce « personale non di ruolo » da L. 2.797.000.000 a L. 2.717.000.000 (— 80.000.000);

diminuire lo stanziamento della voce « personale salariato » da L. 3.164.000.000 a L. 2.844.000.000 (— 320.000.000);

aumentare lo stanziamento della voce « altre spese di personale » da L. 312.600.000 a L. 335.600.000 (+23.000.000);

aumentare lo stanziamento della voce « spese diverse » da L. 1.101.400.000 a L. 1.111.400.000 (+10.000.000).

Al riassunto per titoli, titolo I, categoria I, rubrica « Opere in gestione dell'Amministrazione centrale » aumentare lo stanziamento della voce « Opere marittime » da L. 2.200.000.000 a L. 2.500.000.000 (+300.000.000).

STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DELL'AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA
DELLE STRADE STATALI.

Al riassunto per titoli, titolo I, categoria I, rubrica « Personale » aumentare lo stanziamento da L. 5.696.597.000 a L. 7.496.597.000

(+1.800.000.000) e alla rubrica « *Lavori* » diminuire lo stanziamento da L. 10.040.000.000 a L. 8.240.000.000 (— 1.800.000.000).

Poi all'articolo 8 del disegno di legge si propone di aggiungere il comma seguente: « Parimenti, in relazione all'attuazione del decentramento dei servizi di cui al decreto presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534, il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro per i lavori pubblici è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni compensative di bilancio ».

Onorevoli senatori, ho finito. Ma nel chiedervi di approvare il bilancio dei lavori pubblici permettetemi che rivolga un cordiale saluto al Ministro Romita, instancabile nella sua diuturna fatica, al Sottosegretario onorevole Caron, che collabora con efficace interessamento.

A tutti i dipendenti dell'Amministrazione dei Lavori pubblici dal più umile cantoniere, ai tecnici valorosi, agli amministrativi capaci, vada ad essi, onorevoli senatori, il nostro affettuoso e grato pensiero. Son certo che lo meritano. Essi lavorano con quotidiani sacrifici, con privazioni anche, per il bene ed il progresso delle nostre nobili popolazioni! (*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, la magnifica relazione scritta e la chiara relazione orale dell'onorevole relatore mi permettono di superare certi argomenti e di concentrare la mia attenzione su altri particolari, ai quali tengo.

È il terzo bilancio che ho l'onore di esporre al Senato, e in questo, come nei precedenti, ho sentito sempre due critiche fondamentali: insufficienza dei fondi ed erosione del Ministero. Ma i bilanci sono quello che sono e quello che possono essere.

Per quanto riguarda l'insufficienza dei fondi, faccio notare che quando voi avete approvato il bilancio del Tesoro avete già fissato le colonne d'Ercole per il mio bilancio. Comunque, debbo dire che il Tesoro compie ogni sforzo

per venire incontro al mio Ministero — ne do atto all'amico Medici — perchè ogni qualvolta prospetto un problema vitale trovo sempre comprensione ed attenzione.

Riguardo all'erosione delle competenze istituzionali del mio Ministero, hanno ragione gli onorevoli senatori, i quali hanno posto in rilievo questo punto, lamentando il sorgere dei vari Enti che sono stati costituiti in questi anni. Per me ciò fu un errore — l'ho già detto — anche se tali Enti hanno agito bene, funzionano bene e sono più snelli e più rapidi del Ministero. Ha ragione il senatore Cappelletti: il mio Ministero ha una formazione antica, che risale al 1865, e quindi è appesantito da procedure complesse. Io spero, però, che quando, in attuazione dell'articolo 95 della Costituzione, saranno fissate le specifiche attribuzioni dei vari Ministeri, quello dei lavori pubblici diverrà veramente il Ministero esecutore e coordinatore di tutte le opere pubbliche.

Questo coordinamento io l'ho già attuato, ascoltando i vostri consigli della passata discussione, nel campo dell'edilizia, come dirò tra poco. Nel contempo, mentre si stanno eseguendo poderose opere di ricostruzione e di nuova costruzione, non ho mancato di curare l'organizzazione del Ministero: è stato infatti attuato il decentramento per effetto del quale saranno snelliti i servizi.

Voi sapete che già nel 1907 c'era il Magistrato alle acque, che tanto bene ha fatto e fa nel nostro Paese. Sapete anche che, nel 1925, furono istituiti per un decennio i Provveditorati alle Opere pubbliche e che quelli di Napoli, di Palermo e di Cagliari continuarono a vivere anche oltre il 1935. Nel 1945 ne furono istituiti di nuovi. Questi Provveditorati hanno funzionato bene e a seguito della legge delega sul decentramento funzioneranno ancora meglio, essendo aumentata la loro competenza e per materia e per valore. Si tratta ora di applicare le nuove disposizioni che, potenziando il decentramento, pongono l'Amministrazione centrale in condizione di esplicare più efficacemente la propria funzione direttiva e coordinatrice dell'attività periferica dei Provveditorati.

A tal fine, concentrerò, in particolare, la mia attenzione su due organi fondamentali: il Consiglio superiore dei lavori pubblici che deve

diventare la Cassazione tecnica dello Stato al di sopra del Ministro; mentre un altro servizio che voglio potenziare è quello tecnico centrale per l'affinamento della preparazione tecnica, per lo studio e l'impiego di nuovi materiali e di nuovi mezzi di costruzione, e per la tipizzazione dei progetti. Purtroppo, si costruisce ancora con sistemi antiquati e purtroppo la procedura, appunto perchè manca la tipizzazione dei progetti, è lenta e pesante.

Un altro organo la cui istituzione avete approvato qualche tempo fa e che sarà oltremodo utile è il Magistrato del Po. Esso ha la funzione di coordinare tutta l'attività degli Uffici del Genio civile e dei Provveditori alle Opere pubbliche interessati al bacino del Po dalle sorgenti al suo delta, nonchè di coordinare ogni altra attività inerente all'esecuzione di opere idrauliche di bonifica e di sistemazione dei bacini montani interessanti il fiume predetto.

Riguardo al bilancio, le cifre sono state già citate. È vero che le somme a disposizione del mio Ministro per leggi organiche sono diminuite, ma tenete presente che, in fin dei conti, con gli stanziamenti per l'attuazione delle leggi speciali si eseguono sempre lavori. Il bilancio è, nel suo complesso, aumentato e quindi la promessa dell'anno scorso è stata mantenuta, perchè in realtà questo bilancio è migliore di quello precedente e devo ringraziare il compianto ministro Vanoni e l'amico Medici che mi assiste in materia.

Un'altra difficoltà lamentata è quella del reperimento dei fondi mediante mutui da parte degli enti pubblici e privati. È una difficoltà grave: vi sono molti residui e molte opere rimangono sterili e, pur ammesse a contributi, non vengono intraprese, e molti sono i contributi concessi ad enti e a cooperative che rimangono inutilizzati. Il relatore dice facilmente: veda il Ministro di premere sulla Cassa depositi e prestiti; ma il Ministro non può far questo, anche perchè la Cassa depositi e prestiti ha i suoi limiti, le sue possibilità. Eppure io ho il torto o il merito di essere un Ministro noioso, perchè tormento molto i responsabili degli enti finanziatori. Credo che occorra giungere, al fine di reperire i fondi per le opere ammesse a contributo dello Stato, ad un coordinamento tra i vari Enti finanziatori, la Cassa del Mezzogiorno e la Cassa depositi e pre-

stiti. Lascio al mio collega Medici il compito di studiare questo problema. Un altro lavoro di preparazione che ho fatto in questi anni e a cui dò molta importanza per lo svolgimento e la buona esecuzione delle opere consiste nel capitolato generale di appalto. Noi avevamo ancora il vecchio capitolato del 1895 con criteri feudali. Ebbene, con il decreto del 3 maggio u. s., è stato varato il nuovo capitolato. Sono cambiati così i rapporti tra imprenditore e Stato non più basati su sistemi antiquati come per il passato ma su un piano di reciproca collaborazione. L'imprenditore deve diventare, infatti, un collaboratore dello Stato e tale deve sentirsi, altrimenti l'Amministrazione non si avvarrà più della sua opera. Credo che questo capitolato agevolerà l'esecuzione delle opere e permetterà, come diceva ieri il senatore Battaglia, di spendere bene o di spendere meglio.

Ho accolto, in parte, le critiche fatte l'anno scorso sugli eccessivi ribassi, anche se esse non erano esatte nell'identificare le cause del fenomeno, per ovviare a qualche difetto che in realtà si presentava. Non era vero che il ribasso fosse dovuto sempre a imprese che per avere il lavoro a qualunque costo facevano prezzi troppo ridotti. La realtà è che i prezzi si sono modificati da qualche anno in qua, in quanto, per fortuna dell'economia del Paese, ci sono le macchine che riducono il costo delle opere. Comunque, per ovviare agli inconvenienti ho introdotto con mia circolare il sistema della media corretta da seguire nell'esperimento delle gare d'appalto. Non ve lo spiego, lo conoscete meglio di me; è un sistema che impedisce i forti ribassi e impedisce anche eventuali accordi tra imprese a danno dello Stato.

Altro argomento trattato da molti, e con particolare passione dal senatore Corbellini e dal relatore Vaccaro, è quello del personale. Io ripeto che sono orgoglioso del mio personale. Sono severo verso di esso quando sbaglia e non ho esitato a ricorrere anche all'Autorità giudiziaria. Debbo dire, però, che il mio personale si prodiga ed è superiore alla normalità per intelligenza, diligenza, scrupolosità. Gli organici certo sono però inadeguati.

Il Relatore ha detto alcune cifre, io ve ne porto altre. Non potendo aumentare gli stipendi, ho cercato di promuovere il più possi-

bile e di ringiovanire i quadri ed ho ottenuto buoni risultati. Ho nominato due Direttori generali, sei Presidenti di Sezione, di cui tre fuori ruolo, e nove Provveditori; inoltre, ho bandito concorsi per vice Segretari, per 150 ingegneri del Genio civile, per 140 geometri. Debbo dire, egregio relatore, che quel che ho promesso l'anno scorso in parte l'ho mantenuto. L'anno scorso, se ricordate, avevo dato cifre disastrose riguardo ai concorsi, in quanto il numero dei concorrenti era inferiore ai posti messi a concorso. Nell'ultimo concorso per ingegneri abbiamo invece avuto una larga affluenza di giovani laureati in ingegneria, il che vuol dire che questa categoria di tecnici oggi si trova in una situazione diversa, dovuta alla prospettiva di promozioni. A tal proposito vi comunico alcuni dati di raffronto tra le promozioni effettuate nel biennio 1952-54 e nel biennio 1954-56. Gruppo A) grado IV: 8 nel primo biennio, 12 nel secondo; grado V: 23 nel primo biennio, 32 nel secondo; grado VI: 33 nel primo biennio, 56 nel secondo. Tra gli altri gradi c'è una diminuzione perchè furono molti i promossi alla vigilia del secondo biennio. Gruppo B): 328 nel primo biennio, 699 nel secondo; gruppo C): 570 nel primo biennio, 1014 nel secondo. Assistenti: 126 nel primo biennio, 180 nel secondo. Così potrei dire dell'Amministrazione, per cui le promozioni complessive sono passate da 203 a 342.

Quel che si è dimostrato utile è poi l'aver collocato nei ruoli speciali transitori ben 5790 unità contro le 770 precedenti. Quindi il miglioramento che mi avete chiesto per il personale non potendo trovare altra forma, l'ho attuato, e sono contento di vedere che finalmente i concorsi non sono più deserti; basti pensare che per i geometri, ad esempio, su 140 posti messi a concorso si sono presentati parecchie migliaia di concorrenti. Ciò vuol dire che il mio Ministero è ora ambito.

Passando al lavoro esecutivo, ho attuato, sempre rispettoso come sono della volontà parlamentare, il coordinamento edilizio. Sono d'accordo, è l'ho detto altre volte, che esiste una disfunzione edilizia: costruisce il Ministero, costruiscono i Municipi, l'I.N.A.-Casa, l'U.N.R.R.A.-Casas, gli Istituti per le case popolari, l'I.N.C.I.S. Ebbene, oggi funziona finalmente il Comitato di coordinamento di sì im-

portante attività. E la capacità ed attrezzatura ed anche i mezzi finanziari dei vari Enti costruttori sono utilizzati unitamente.

Siamo arrivati a quello che, secondo me, è una svolta storica nella costruzione edilizia: ai quartieri residenziali. Finora si è costruito in modo, diciamo così, anacronistico. In un angolo l'Istituto per le case popolari costruiva le sue case, in un altro angolo l'I.N.C.I.S. costruiva le sue, in un altro ancora l'I.N.A.-Casa, con eccessivo dispendio per l'impianto dei servizi pubblici. Si creavano quasi dei ghetti, delle località distinte, in cui vivevano le varie classi sociali.

Ho avuto la fortuna di visitare Paesi che non ritengo più capaci, ma più fortunati del nostro, nei quali sono stati attuati quartieri residenziali completi di tutti i servizi, e abitati da ogni ceto sociale, da quello operaio a quello medio a quello dei professionisti.

CORBELLINI. Il quartiere di San Donato a Milano.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È un primo esempio. Noi lo completeremo e vedrete in che modo.

Ho visitato, per esempio, Stoccolma, ove in uno stesso quartiere c'era l'alloggio dell'autista e del primo architetto di Svezia. Erano alloggi lievemente diversi, ma non molto. Comunque, erano nello stesso quartiere, dotato di tutti i servizi. E non soltanto dei servizi di luce, acqua, fognature, ma di negozi, chiese, ricreatori, refettori, palestre pubbliche scoperte, prati per accogliere i bambini, piscina, sale di lettura, biblioteca.

Noi dobbiamo arrivare a questo punto, in modo da evitare lo sconcio della grandi città, che sono bellissime al centro ed orribili alla periferia.

Deve essere bello il centro, ma anche le costruzioni periferiche, che vengono man mano eseguite e che debbono riprodurre in miniatura la grande città con tutti i servizi essenziali. Dare la casa è una necessità, ma dare la casa non vuol dire dare le quattro pareti, bensì tutti i servizi sociali e morali.

L'attuazione di questi quartieri residenziali, che stiano oggi iniziando, è cominciata proprio da Bari, poichè conosco Bari vecchia e la sua

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

situazione, e non certo per non fare un piacere a lei, senatore Crollalanza.

CROLLALANZA. Il Sindaco lo ha intestato a lei.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo ringrazio. Vuol dire che dopo la mia morte, se non ci sarà Romita, ci sarà almeno il quartiere Romita.

VACCARO, *relatore*. Speriamo che non sia brutto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei si fa eco della critica di qualche architetto un po' malignetto, che teme di non aver lavoro. I quartieri residenziali, ho già detto, devono riprodurre in miniatura la bellezza e la funzionalità della città che rappresentano, altrimenti diventano dei sobborghi, come Borgo San Donino. (*Ilarità*).

PORCELLINI. Ora non c'è più.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dico che questi quartieri residenziali non disturbano l'applicazione delle leggi 705 e 640 ed io sto svolgendo ugualmente il programma con la 705, per eliminare la coabitazione e con la 640 per eliminare i cavernicoli. Purtroppo, come diceva bene il senatore Crollalanza, il nostro Paese ha subito una serie di sciagure e la 640 va a fare un po' da pronto soccorso. Dal luglio dell'anno passato abbiamo provveduto immediatamente a costruire alloggi con la 640 là dove se ne avvertiva l'urgenza, agevolati dal fatto che detta legge, come la 705, mi permette di anticipare i programmi degli anni futuri. Comunque, si è lavorato. L'anno scorso quando dissi che avremmo costruito 700-800 mila vani all'anno mi si rispose da quella parte (rivolto alla sinistra) che non ci saremmo arrivati. Ora vi posso dire che gli Istituti per le case popolari e l'I.N.C.I.S. hanno costruito 342.037 vani, i Comuni e le province 82.175 vani, Enti vari 43.000 vani, le cooperative edilizie 146.000, per un totale di 603.826 vani, a cui corrispondono alloggi per 117.362, con una spesa di circa 275 miliardi. Se si tiene conto delle altre iniziative

prese da altri Enti, che non ho citato, e dai privati quest'anno, egregi colleghi, abbiamo superato il preventivo e siamo arrivati ad un milione e cento mila vani.

Ci sono, inoltre, i vani in costruzione, i cui dati non vi cito per non farvi perdere tempo, e per i quali sono impegnati 75 miliardi. Anche a questo proposito la difficoltà consiste nel reperimento dei mutui. Io ho convocato i vari Enti finanziatori, cercando di avere da essi una collaborazione, per giungere alla creazione di un istituto centrale di finanziamento atto a favorire anche l'edilizia popolare.

Altro problema, che è stato qui ricordato, è quello delle aree; ma ormai il Governo il suo dovere l'ha fatto, presentando la relativa legge al Senato, la cui competente Commissione l'ha già esaminata. Speriamo che essa venga presto passata alla Camera dei deputati perchè non si deve dimenticare che se la sua approvazione venisse eccessivamente ritardata non soltanto non se ne sentirebbero i benefici, ma anzi essa diverrebbe difettosa e cattiva in quanto se ne avvantaggerebbe la speculazione.

Il collega Crollalanza può dire già quali speculazioni si sono riscontrate non solo a Bari, ma anche in altre zone, dove si intendono costruire villaggi residenziali, intorno ai quali le aree sono già aumentate di prezzo. Ora se fosse operante la legge sulle aree questo non potrebbe avvenire, in quanto essa con i piani di fabbricazione, vincola in primo luogo i terreni e secondariamente stabilisce il modo di esproprio, secondo la legge di Napoli. Se ci fosse la legge sulle aree, ripeto, si eviterebbero le speculazioni e si potrebbero costruire fabbricati, pagando le aree al giusto prezzo. Mi permetto, quindi, di rivolgere preghiera perchè si approvi rapidamente questa legge.

Per quanto riguarda le cooperative edilizie ho poco da dire. È stata fatta qualche lamentela, comunque molto meno dell'anno scorso, il che vuol dire che i colleghi sono persuasi che ho fatto degli sforzi. Se io dovessi avere tanti voti negativi quanti sono i rifiuti che ho dato al colleghi, avrei l'unanimità contraria. (*Ilarità*). Ho cercato comunque di normalizzare le cooperative, evitando che si costruissero alloggi di lusso su aree costosissime. A tal proposito, nel dicembre 1955 ho emanato una circolare, che limita l'intervento statale nel prezzo

d'acquisto del terreno della costruzione, di modo che certe speculazioni non si possano più fare. Inoltre le costruzioni saranno controllate durante il corso dei lavori. Poichè ci sono state altre lagnanze, ho poi spronato la Commissione di vigilanza a funzionare più energicamente e posso dire che 27 soci hanno perduto l'alloggio o perchè non l'occupavano, o perchè l'occupavano in modo non regolamentare. Non solo, ma poichè mi preoccupa sempre di essere a posto con la mia coscienza, talchè anche Cappellini, sempre così cattivo con me, ha lodato la mia probità morale, ... (*interruzione del senatore Spezzano. Parità*). ... ho creato una commissione di inchiesta, che dovrà controllare le cooperative. Detta commissione è presieduta da un Consigliere di Stato, in modo da essere tranquilli che se anche errori se ne potranno ancora verificare, immoralità ed ingiustizie volontarie non se ne commetteranno più.

PORCELLINI. E le ingiustizie passate?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La Commissione di inchiesta non ha limiti di indagine; onorevole Porcellini, lei non mi sta a sentire: ho dichiarato poco fa che 27 soci sono stati fatti decadere dal diritto all'alloggio; si tratta perciò di case già costruite, e cioè di errori del passato.

Il senatore Menghi mi ha chiesto della legge Aldisio. E' una legge provvida, che prevede una forma di cooperazione veramente utile, e che interessa in particolare il ceto medio. Ho avuto un miliardo: speriamo che l'amico Medici mi possa dare qualche altro miliardo, che ritengo utile, almeno per tenere in vita la legge fino a quando le disponibilità finanziarie non consentiranno di farla funzionare regolarmente.

Riguardo a quello che lei mi chiede circa la compartecipazione della Lega delle cooperative, studieremo insieme il problema per non creare sovrastrutture, perchè lei sa che ho sempre ascoltato le cooperative, dalle quali io provengo.

Vorrei parlare ora di due argomenti importanti, uno trattato molto profondamente, uno sorvolato, ma che io reputo di particolare interesse: bacini montani e impianti elettrici.

La legge 27 dicembre 1953 relativa ai bacini montani è una legge non felice. Il fatto che essa sia stata impugnata come anticostituzionale (non dico che l'impugnazione sia giusta, ma c'è); il fatto che si sia parlato di eccesso di potere da parte del mio Ministero nella determinazione dei bacini montani, dimostra che la legge non è chiara. Comunque giusta la mia convinzione ed in ossequio al mandato datomi dal Senato, ho fatto 416 ingiunzioni di pagamento, che hanno avuto un certo effetto.

Mentre nel novembre dello scorso anno le quote pagate dalle società elettriche erano appena di lire 876.466.012, nel maggio di quest'anno sono salite a 4 miliardi e 600 milioni. Purtroppo vi è stata una decisione non favorevole del Tribunale delle acque: non che abbia dato ragione agli oppositori, ma ha ammesso la sospensione. Io agisco ugualmente e continuerò la pratica con cura perchè le società elettriche debbono pagare a favore dei comuni montani per tutte quelle ragioni che vi ho già altre volte spiegato e che non ripeterò qui. È inutile fare della poesia, quando non ce n'è bisogno. Ma un monito vorrei lanciare, non per voi ma per quelli fuori di qui: io ho la convinzione che le società elettriche perderanno la causa, ma dichiaro che se anche la vincessero esse dovranno egualmente pagare perchè il Ministero può prendere dei provvedimenti per fare pagare queste società. (*Applausi dal centro*). Se sarà necessario faremo una nuova legge, ma comunque rimanga pacifico che la legge sui bacini montani deve essere rispettata.

Ed ora passo al secondo argomento, pure scottante: quello dell'energia elettrica. Sono molto preoccupato per quello che sta avvenendo in Italia, ed a ragion veduta. Occupatomi sempre come ingegnere di impianti elettrici, seguo attentamente l'andamento della produzione nel Paese. Per fortuna dell'Italia il consumo aumenta sempre più; aumenta per l'industria, per i bisogni civili, per l'aumento di popolazione, per i servizi pubblici. Questo incremento porterà il fabbisogno dai 780 chilowatt ora annui per persona almeno a 1.000 chilowatt ora. Vorrei richiamare la vostra attenzione su questi dati. Nel 1953 sono entrati in funzione nuovi impianti per una potenza

istallata di chilowatt 1.135.000, superiore a quella occorrente per coprire l'incremento della produzione, che è dell'ordine di 800.000 — 1 milione di chilowatt; ecco perchè nel 1955 ci troviamo abbastanza bene, perchè un impianto va in funzione circa tre anni dopo. Nel 1954, siamo scesi a 365.000 chilowatt per cui l'anno venturo subiremmo una crisi; nel 1955 è salita a 476 mila chilowatt; nel 1956, la situazione anche per effetto dei nostri interventi è migliorata; nei primi quattro mesi sono entrati in funzione impianti per 275.000 chilowatt.

Nel 1954 e nel 1955 c'è stato perciò un notevole *deficit* rispetto al fabbisogno di potenza.

Nel 1953 la potenza installata negli impianti in costruzione era di chilowatt 1.800.000; nel 1954, di 1.950.000; nel 1955 di 1.150.000 chilowatt. Anche qui si è avuta una notevole diminuzione. Ciò nonostante nel 1955 la produzione è stata di 38 miliardi di chilowattora rispetto ai 35 del 1954; nel 1955 abbiamo superato anzi le nostre previsioni sull'incremento annuo normale; tutti gli impianti hanno dovuto funzionare a pieno carico specialmente i termici, assorbendo la riserva disponibile.

Dal lato tecnico vi posso dire che la produzione del 1955 è stata per l'80 per cento idrica, per il 5 per cento geotermica e per il 15 per cento termica. Ma dove si nota il principio della crisi è negli impianti iniziati. Io ho distinto tra impianti in funzione, dove andiamo diminuendo, impianti in costruzione, dove stiamo ancora abbastanza bene ed impianti iniziati. Per questi ultimi, nel 1954, la potenza è stata di 628.000 chilowatt, quindi meno del milione che è necessario; nel 1955, 118.000 chilowatt; quindi andiamo male. Nei primi quattro mesi del 1956, anche in seguito alle nostre pressioni, si è stabilita a 418.000 chilowattora, e andiamo meglio. Chi è pratico di questi impianti, sa che essi si fanno nella stagione buona, e quindi per ora non si può esprimere un giudizio definitivo per l'anno in corso. Pur essendo migliorata, la situazione non è però ancora soddisfacente.

Ne consegue che noi siamo in deficienza di impianti, e per me questo è il problema più grave che minaccia il nostro Paese. E ne ab-

biamo avuto un chiaro esempio nello scorso inverno con la crisi, che per fortuna è durata poco. Al Nord d'Italia i Prefetti volevano perfino limitare i consumi e far fare i turni agli operai; sono intervenuto energicamente ho scongiurato questo pericolo ed ho evitato anche, perchè sono sempre contrario ai mezzi drastici, la nomina di un commissario. Certo è, però, che abbiamo dovuto mandare al nord energia elettrica niente meno che dalla Sicilia, dove ha funzionato per fortuna quell'elettrodotto, che io stesso nel 1946 ho avuto l'onore di impostare. Non solo, ma abbiamo dovuto mandare al Nord energia elettrica anche dall'Italia centrale e — quel che è peggio o meglio a seconda dei punti di vista — abbiamo dovuto prendere energia anche dal Belgio, dalla Svizzera e dalla Baviera, che però ci è costata cara. Per fortuna, come ho detto, la crisi è durata poco. Ma se fosse durata di più e se per caso si ripettesse nel prossimo inverno? Ecco il problema che mi preoccupa. Le ferrovie dovettero far marciare i treni con il carbone, anzichè con l'energia elettrica.

Questo pericolo il Paese non lo deve e non lo può correre, nè sottovalutare. Il mio Ministero ha un piano organico di impianti per poter arrivare al 1959 e agli anni seguenti. Fino al 1958 stiamo bene con gli impianti già fatti e da ultimare. Ora io dico: indipendentemente da quello che farà il Comitato interministeriale dei prezzi nello stabilire un sistema o un altro sulle tariffe in base agli accordi con le industrie e con le aziende municipalizzate, rimanga pacifico e ben chiaro — non è una minaccia a vuoto che io faccio — che, non potendo il Paese correre il pericolo della mancanza di energia elettrica, se le Società elettriche, per qualsiasi ragione, non dovessero funzionare ci penserà il Governo, perchè, ripeto, non possiamo correre l'alea di avere, per mancanza di energia elettrica, la disoccupazione negli anni 1959 e seguenti, cioè proprio nel maggiore sviluppo del nostro Paese. Io spero che il Senato mi conforterà in questa azione decisa che dobbiamo compiere. Credo che non ne avremo bisogno, ma dobbiamo dire chiaro e tondo che il pericolo di rimanere con poca energia elettrica noi non lo possiamo correre: gli impianti debbono essere fatti. (*Approvazioni*).

TARTUFOLI. Senza subire ricatti!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non è abituato a subire ricatti.

TARTUFOLI. Non questo, ma molti Governi che lo hanno preceduto.

BUSONI. Se non ci decideremo a nazionalizzare, le cose non andranno mai bene.

CROLLALANZA. Non è ancora il momento di nazionalizzare: bisogna prima fare impianti e poi nazionalizzarli.

BUSONI. Bisogna vedere se questi impianti si faranno.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Gli impianti si faranno, stia tranquillo. Lei non credeva nemmeno nelle autostrade, e si stanno facendo.

Trattato questo argomento, sia pure in modo breve, rispondo al senatore Focaccia, il quale mi chiese l'anno scorso...

MARINA. Perché non si agevolano gli impianti autonomi termici?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho detto che adotteremo provvedimenti che preferisco per il momento non precisare. Il senatore Focaccia mi chiese, e sono d'accordo con lui, l'istituzione del Comitato per l'energia elettrica. Il disegno di legge è già pronto.

FOCACCIA. Meno male.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Focaccia, lei che è un professore sa che non è una cosa facile. Me lo chiese l'anno scorso ed io quest'anno l'ho già attuato. Questo Comitato ha il compito della formazione e dell'aggiornamento dei piani generali per lo sfruttamento e l'utilizzazione integrale dei bacini dei corsi d'acqua, per la formazione e l'aggiornamento dei piani, per la costruzione di nuovi impianti di ogni tipo per produzione di energia elettrica in relazione alle esigenze nazionali (e rispondo anche a lei, senatore Marina) formazione e aggiornamento dei piani per le nuove

costruzioni, riordinamento e potenziamento dello sviluppo delle linee di trasporto di energia elettrica, studio delle norme necessarie per attuare il passaggio allo Stato a norma del primo comma dell'articolo 25 del testo unico della legge approvata nel 1933 per le grandi derivazioni delle acque pubbliche, ivi considerato il caso di riscatto degli impianti.

Credo che il senatore Focaccia possa dirsi contento del modo come il disegno di legge è stato concepito.

CORBELLINI. È contenta anche tutta la Commissione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Al senatore Marchini Camia, che si è lamentato del fatto che le linee elettriche non vanno nelle frazioni, desidero dire che sono d'accordo con lui. Le frazioni hanno gli stessi diritti dei capoluoghi perché anch'esse sono costituite da cittadini della stessa Patria e quando la Patria è in pericolo corrono tutti nello stesso modo a salvarla.

Qualche richiamo è stato fatto al mio Ministero perché si eviti che i contributi dello Stato vadano ad enti privati.

Purtroppo è in facoltà dei Comuni, quando non hanno la capacità e la forza finanziaria per eseguire gli impianti, di farli eseguire dalle società elettriche. Comunque, ho dato disposizioni al mio Ministero di sorvegliare questi casi, per evitare che si commettano abusi e perché i contributi che lo Stato dà vadano a favore dei Comuni e non degli enti privati.

Per quanto riguarda le opere marittime quest'anno lo stanziamento è aumentato di 300 milioni. Io veramente avevo chiesto 6 miliardi, ma ne ho avuto 2 dal compianto Ministro Vannoni e con 2 miliardi faccio quel poco che posso fare. Ho un programma di 72 miliardi in vari anni — e comprendo gli sforzi che deve fare il Tesoro per venire incontro alle necessità del Paese — ma lo presenterò, quando ce ne sarà la possibilità. Questo programma dovrebbe provvedere all'attrezzatura dei porti, alla sistemazione e difesa degli abitati corrosi dalle acque e all'ultimazione delle opere non finite, come chiede il senatore Battaglia. Per il porto di Bari, onorevole Crollalanza, ci vogliono 3 miliardi, che oggi naturalmente non abbiamo.

Noi abbiamo già speso in più riprese 119, 85, 188 milioni e nel prossimo bilancio ci sarà ancora qualche cosa. Del porto di Bari sono molto preoccupato e sulla questione ho richiamato l'attenzione del Presidente del Consiglio, perchè quando vado a Bari e vedo il molo foraneo incompiuto temo che succeda come a Genova dove, per non aver speso in tempo, spendiamo ora di più.

Per la riparazione del porto di Genova è in corso un'autorizzazione di spesa di 8 miliardi; per quello di Napoli 2 miliardi e 800 milioni; per gli altri, 2 miliardi. In poche parole cerchiamo di fare il più possibile.

Altro problema è quello della viabilità. Onorevole Cappellini, lei crede di aver detto una eresia, dicendo che il Ministro può essere messo sotto processo per omicidio colposo. Io ci penso, però ho la coscienza tranquilla. Il lunedì lei, da buon comunista, va a vedere chi ha vinto le corse; io, invece, leggo le notizie sugli incidenti stradali e mi sento il cuore angosciato per non aver potuto provvedere. Ma un rimprovero non lo merito, nè come Ministro, nè come tecnico. Non si offendano i maestri come Corbellini e Focaccia, ma le strade fino ad oggi sono state male eseguite. Ciò è dovuto ad errori dei tecnici italiani. A scuola mi si insegnava a far le strade col compenso dello scavo e del riporto, per modo che esse sono tutte curve e contro curve, pendenze e contropendenze e si è rimasti come al tempo dei carri con i buoi. Io che sono l'ultimo ingegnere del mondo — mio figlio che pure è ingegnere mi chiama ex ingegnere — ho però, in materia di strade una certa competenza e nel 1946 emanai una circolare per modificare i criteri delle leggi del 1865 e del 1885. Le strade anzichè con la massima economia debbono essere costruite con la massima perfezione. Niente più sistema del compenso tra riporto e scavo, niente più curve e contro curve. A scuola ci hanno insegnato a fare i ponti ad angolo retto, oggi si fanno obliqui, a scuola ci hanno insegnato a fare il ponte dove il fiume è più stretto, oggi il ponte va fatto dove è più conveniente farlo. Questa mia circolare è stata perfino ricordata all'ONU. L'amico Tartufoli può dirvi che un giorno andai a visitare una strada di circonvallazione e ha visto come ho trattato i miei dipendenti, come ho fatto effettuare su-

bito una miglioria. Per me le strade devono essere eseguite a perfetta regola d'arte. La strada ha una propria funzione specifica e, quindi, va costruita nel modo migliore possibile, secondo la tecnica moderna, in maniera che le eventuali disgrazie siano soltanto dovute agli autisti e non anche alle strade.

CERABONA. Si deve applicare la circolare.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È applicata. Le dirò anzi che c'è un funzionario il quale ha dimenticato di applicarla ed io non l'ho promosso, benchè sia un mio compagno di scuola.

Anche degli infortuni ci preoccupiamo e non per la possibilità di essere accusati di omicidio colposo, ma per coscienza. D'accordo con le scuole, con l'Automobil Club ed anche con la Televisione verrà fatta la propaganda sulla circolazione stradale. Così dicasi, onorevole Santero, a proposito della « giornata senza incidenti ».

Inoltre il Ministero sta già studiando la possibilità di fornire gratuitamente alle Province tutti o parte dei cartelli occorrenti per agevolare la circolazione stradale ed evitare gli incidenti. Stiamo preparando disegni di legge per facilitare la viabilità, per eliminare inconvenienti e fra non molto spero di portare qui il nuovo codice stradale (*Approvazioni*).

MARINA. Era ora. (*Commenti dal centro*).

TARTUFOLI. Perchè non è stato fatto prima? Avete avuto venti anni di tempo.

ROLLALANZA. Il collega Tartufoli ignora evidentemente che il primo codice della strada è del « ventennio » e risolse i problemi della circolazione in rapporto alla situazione di quel tempo.

TARTUFOLI. Ad ogni modo non avete visto i tempi di domani.

ROLLALANZA. Vedremo se il nuovo codice della strada sarà adeguato ai tempi di oggi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Le strade che si stanno facendo lo sono.

CROLLALANZA. Non parlo delle strade ma del codice.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda il codice, onorevole Crollanza, lei che è stato Ministro sa che non è facile farlo.

CROLLALANZA. Siamo d'accordo. Lo facevo osservare al senatore Tartufoli, non a lei.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo amico Caron sa che, per avere una specie di documento generale, ho incaricato una commissione di esperti. Ma ho dovuto rinunciarvi, altrimenti non si sarebbe andati in porto. È facile fare cattive leggi e cattivi codici, difficile è farli buoni.

Passando poi all'esame di provvedimenti di legge speciali possiamo dire che anche qui molti riguardano le strade e le nuove ferrovie: sette miliardi per le opere ferroviarie di Savona; costruzione del ponte girevole a Taranto; valico doganale a Ponte Chiasso.

È già pronto il disegno di legge, che abbiamo elaborato Caron ed io, per il passaggio delle strade comunali alle amministrazioni provinciali e di quelle provinciali, in parte, all'Amministrazione statale. Soltanto per la sistemazione occorrono però ben 150 miliardi e per la manutenzione ne occorrono 60. È evidente che lo Stato deve contribuire ad aiutare gli Enti provinciali e comunali e nello stesso tempo aiutare se stesso.

La legge è pronta. Non appena il Tesoro potrà dare i fondi, io la presenterò al Parlamento.

E parliamo dell'ANAS. Le cifre le ha già fornite il relatore, ed io non starò a ripeterle. Ed anche qui, se teniamo conto che l'ANAS sta eseguendo lavori in applicazioni di leggi speciali, gli stanziamenti non sono diminuiti ma aumentati.

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

(Segue ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*). Intendo ora rispondere all'onorevole Cappellini, con risposte molto precise. L'onorevole Cappellini ieri ha fatto un bel discorso, ma

l'ha guastato con alcune critiche assurde. Egli si è guardato dal leggere come la convenzione sia restrittiva e sia assicurativa rispetto allo Stato. Ci sono tutte le garanzie. Inoltre la convenzione non è stata compilata dal Ministro. Il Ministro, fedele alle promesse dell'anno scorso, ha impartito delle direttive. Ho detto ai miei organi: attenti a non fare un carrozzone; che non si venga a scoprire, fra dieci, quindici anni, che abbiamo commesso errori a danno dello Stato, a danno della collettività. Comunque, non dimentichiamo che il Consiglio dell'A.N.A.S. non è il Ministero. È un Consiglio in cui vi sono i tecnici della Amministrazione, vi è il Ministro o il Sottosegretario che lo presiedono; vi sono membri del Consiglio di Stato, dell'Avvocatura erariale, del Tesoro, della Difesa, dell'Automobil Club, ossia vi è tutto il Paese che controlla. Non solo, ma dopo che queste convenzioni sono state studiate (ed io che ho presieduto qualche seduta posso dire con quanta scrupolosità e preoccupazione si sono discussi i vari articoli), passano all'esame del Ministro del tesoro, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, per cui più garantiti di così non possiamo essere. Per quanto riguarda poi, in particolare, le linee automobilistiche, non c'è nessun monopolio della FIAT (a parte che non accetto il giudizio dell'onorevole Cappellini sulla FIAT, perchè se in ogni città di Italia ci fosse una FIAT, noi saremmo la prima Nazione del mondo). (*Approvazioni dal centro; interruzione del senatore Cappellini*). Io parlo di fabbriche e non di automobili. Comunque, il monopolio non esiste. L'articolo 2 della convenzione non lo permette, perchè la competenza in materia di concessioni delle linee di autoservizi è devoluta all'Ispettorato della motorizzazione civile, che non fa parte del mio Ministero. La Società concessionaria, secondo il capoverso dell'articolo 2 che lei non ha letto, ha soltanto la facoltà di dare delle norme di cautela per l'esercizio di queste linee, mentre la facoltà di concederle è data, ripeto, all'Ispettorato della motorizzazione civile. Quindi, nessun monopolio a nessun Ente, come non vi è alcun monopolio per i bar, i ristoranti, per la distribuzione del carburante ecc., perchè queste concessioni sono date dopo il nulla-osta e l'approvazione dell'A.N.A.S. Quin-

di, non è concesso alcun monopolio nè a ditte straniere, nè a ditte italiane; vi è soltanto l'interesse della collettività.

Per quanto riguarda la società e il suo capitale, io voglio ricordare all'onorevole Cappellini che non è una ditta privata, ma è l'I.R.I. che deve costruire l'autostrada Milano-Napoli...

CAPPELLINI. Il cinquanta per cento all'I.R.I.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. No, è il sessanta per cento.

CAPPELLINI. La convenzione prevede che non può scendere mai al di sotto del sessanta per cento.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche i Comuni non possono avere una partecipazione minore del 60 per cento. Comunque è l'I.R.I. che dirige, perchè la Milano-Napoli è un'autostrada che dovrà essere fatta in modo armonico ed organico, in quanto presenta tratti redditizi e tratti passivi e non si possono dare i tratti buoni a certi enti e quelli passivi ad altri.

Per gli utili, se leggeva l'articolo 9, avrebbe trovato che gli utili risultanti alla fine della concessione vanno allo Stato e che quando il traffico supera del 10 per cento quello previsto nel calcolo della convenzione, l'utile che ne deriva andrà in proporzione allo Stato. Quindi non vedo dove ci sia speculazione, a parte il fatto che, ripeto, si tratta di una società alla quale è interessato lo Stato.

CAPPELLINI. Ma quel 60 o 50 per cento non è lo Stato. Vorrei essere io il proprietario di quel 50 o 60 per cento, perchè qui ci sono in gioco miliardi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se lo Stato avrà la fortuna e i mezzi per superare il 60 per cento, lo farà. Noi vogliamo costruire autostrade per 300 miliardi, ma il Tesoro non è in grado di finanziarle, ed abbiamo trovato il sistema dei contributi, purchè la maggioranza sia sempre di enti pubblici, con la partecipazione dei privati e con la garanzia, però, che

l'impianto appartenga allo Stato. Se anche i Comuni potranno arrivare al 90 o al 95 per cento, tanto meglio, ma intanto i Comuni per partecipare al consorzio debbono avere almeno il 60 per cento. Quindi, anche su questo le sue critiche cadono, come cadono quando fa paragoni con le autostrade francesi, perchè stiamo molto meglio noi, ed ha ragione Crolanza: noi abbiamo cominciato, poi ci siamo fermati.

CAPPELLINI. E il mondo è andato avanti.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non diciamo parole grosse. Quello che ha fatto l'Italia in dieci anni, dopo una guerra perduta, ha del miracoloso (*Vivi applausi dal centro*).

MARINA. Lei sa che già c'erano i progetti pronti e i fondi per l'autostrada Milano-Napoli.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. No, c'era un progetto di società private, le quali, su mio invito, hanno ceduto gratuitamente allo Stato il loro progetto: quel lavoro è stato utilizzato.

Credo, quindi, di aver risposto esaurientemente all'onorevole Cappellini e di avere rassicurato il Senato circa il fatto che le convenzioni sono state studiate a perfetta regola d'arte da gente veramente competente e scrupolosa. Faremo la Milano-Napoli, la Milano-Serravalle, la Brescia-Verona-Vicenza-Padova, la Napoli-Bari, la Savona-Ceva, la Fornovo-Pontremoli, il raddoppio della Napoli-Pompei e della Padova-Mestre.

TARTUFOLI. E la Milano-Pescara?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il 14 aprile sono state firmate le prime due convenzioni. Il 19 maggio sono cominciati i lavori della Milano-Napoli, mentre quelli della Serravalle-Milano penso cominceranno entro il mese. Per la Brescia-Verona-Vicenza-Padova la convenzione sarà firmata a giorni, e poi seguiranno le altre convenzioni che sono già pronte. Caratteristica delle autostrade: due carreggiate di m. 7,50 ciascuna con sparti traffico centrale di 3 metri e banchine laterali anche di 3 metri o 3,50; cioè una larghezza com-

plessiva di 24-25 metri. L'arteria fondamentale è la Milano-Napoli per 738 chilometri. E qui rispondo all'onorevole Cappellini: lei ha parlato dei tempi di esecuzione; ora il tempo previsto per legge è di 8 anni; non dimentichiamo, infatti, che la legge dei 100 miliardi dà all'ANAS uno stanziamento annuale; ma noi abbiamo l'impegno che queste autostrade saranno fatte in 6 anni, di modo che non solo non si verificherà quello che dice lei, ma anticiperemo i tempi, in quanto lo Stato pagherà dopo che l'autostrada sarà finita. E non dimentichiamo, a parte il lato finanziario, che questa autostrada ha 304 grandi manufatti, di cui un ponte sul Po di 1.200 metri e grandi viadotti sull'Appennino e ha 3.795 manufatti minori. Le dirò di più, per quella modesta competenza che ho delle opere stradali e cioè che bisogna andare molto adagio, perchè le strade debbono assestarsi naturalmente. Prendete ad esempio la circonvallazione di Roma, per ragioni di disoccupazione fu eseguita in fretta ed ora ne sentiamo già le conseguenze.

Quindi gli otto anni previsti dalla legge sono determinati da ragioni tecniche e finanziarie, ma l'autostrada sarà finita in sei anni, per cui la sua lamentela, onorevole Cappellini, non ha ragione di essere.

Cominceremo tra pochi giorni la Capua-Napoli, poi appalteremo il tratto Milano-Bologna, per modo che prevedo che entro quest'anno stesso potranno essere appaltati 80 miliardi di lavori.

CROLLALANZA. Compresa la Napoli-Bari?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Appena sarà pronto il progetto non perderemo un minuto di tempo, lei lo sa.

Ed ora rispondo agli onorevoli Tartufoli e Cappellini per la Milano-Pescara. Come ho detto l'altra volta, abbiamo questo sistema: c'è la concessione ad enti pubblici, poi c'è la gara per l'esecuzione delle opere e ciò per garantire a tutti che non diamo il 30 o il 35 per cento su prezzi fittizi ma diamo il contributo sul costo effettivo delle opere; quindi, gli enti concessionari dovranno appaltare le opere a tratti con gare da effettuarsi con il controllo dell'ANAS.

Con i ribassi d'asta ho già disposto di proporre al Comitato interministeriale la Milano-Pescara; ma finchè non ci sono questi ribassi d'asta o non venga una legge speciale, non posso promettere nulla. Comunque, debbo dire che il Governo è talmente sensibile al problema delle autostrade, anche perchè esse vengono a facilitare il traffico e ad evitare quegli incidenti che tutti lamentiamo, che l'altro giorno ha approvato un nuovo disegno di legge con uno stanziamento di 50 miliardi per l'ANAS per poter ampliare, completare, raddoppiare le autostrade. Con questo finanziamento potremo integrare il programma già in attuazione e speriamo che il Tesoro possa aiutarci per il futuro in maggior misura. Quindi, prima ancora di aver finito i 100 miliardi, il Governo ha già disposto altri 50 miliardi di lavori. Spero, pertanto, che anche la Bologna-Pescara verrà costruita perchè l'Adriatico ha le sue esigenze.

Contento, senatore Tartufoli?

TARTUFOLI. C'è un'altra questione che tratteremo dopo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per le costruzioni ferroviarie il bilancio è di un miliardo e 50 milioni, già tutti impegnati per il completamento delle opere in corso, opere che sono note a voi tutti. Per la Cosenza-Paola, che costerà 11 miliardi e 600 milioni, il Consiglio superiore ha approvato il progetto, e per la Bari-Altamura-Metaponto, che sta a cuore ai senatori Crollalanza e Cerabona, è in corso lo studio del progetto. Per la sua realizzazione occorrono 25 miliardi, e non sono pochi.

CERABONA. Insomma tra una sessantina di anni l'avremo?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Cerabona, lo scorso anno lei non prevedeva che avremmo aumentato quest'anno di 50 miliardi lo stanziamento per le autostrade. Così lei non può prevedere se un altro anno si potrà aumentare anche lo stanziamento per le costruzioni ferroviarie. Comunque, quando saranno ultimate le opere ferroviarie in corso, potremo cominciare le nuove.

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

Per quanto riguarda le idrovie, io sono d'accordo con i senatori Spagnoli e Terragni che hanno trattato questo problema. Sono favorevole a quell'idrovia, che per me è molto importante e che permette di portare il traffico dal nord d'Europa al di qua delle Alpi. Abbiamo un progetto pronto per 24 miliardi da spendere in 5 o 6 anni. Appena il Tesoro potrà mettere a disposizione i fondi, essendo pronti i progetti, potremo cominciare a lavorare. Lo onorevole Terragni sa che io fin dal 1945-46 ero favorevole a questa realizzazione ed avevo già ottenuto dal Tesoro 800 milioni per un primo tronco. I miei successori non lo hanno creduto opportuno, e tutto cadde. Se rimarrò a questo posto condurrò in porto anche questa opera, perchè mi piace legare il mio nome ad una realizzazione così vitale.

Per quanto riguarda la città di Bari, onorevole Crollalanza, lei sa quello che abbiamo speso. Studieremo una legge generale per tutte le Università, con il contributo del 50 per cento a carico dello Stato e del 50 per cento a carico degli Enti locali. Speriamo quindi di risolvere anche il problema di Bari che è importante.

In merito al pronto soccorso hanno ragione i colleghi: il mio Ministero sta male. Non è colpa mia. Abbiamo avuto dal Tesoro un miliardo in occasione delle ultime avversità atmosferiche. Ho preparato un disegno di legge per 14 miliardi per rendere organica tutta la sistemazione dei vari danni e sto anche studiando una legge generale per le eventuali sciagure derivanti da calamità naturali che potrebbero verificarsi nel nostro Paese.

Onorevoli colleghi, ho finito. Ringrazio tutti delle cortesi e talora affettuose parole che hanno avuto per la mia modesta attività. Mi lusinga il fatto che queste parole cortesi ed affettuose sono venute da tutti gli oratori e da tutti i banchi, e specialmente dall'onorevole relatore. Tale consenso mi sprona a fare di più e a tentare di fare di meglio.

Vi ringrazio pure dell'attaccamento, della fiducia che avete per il mio Ministero che è vitale, e per gli elogi che avete prodigato al suo personale. Nel primo decennale della Repubblica questo Ministero ha contribuito in modo essenziale a ricostruire l'Italia e molte ferite sono state rimarginate e guarite e sovente in meglio per merito suo. Nel secondo decennale

si deve passare dalla fase della ricostruzione a quella della costruzione e tutti i problemi dei lavori pubblici, almeno quelli che sono essenziali, devono venire risolti. Non c'è democrazia fino a che non vi saranno la casa e i servizi pubblici per tutti, per le grandi città e per le piccole frazioni, per il Nord e per il Sud, per il ricco e per il povero. E voglio dirvi questo: per il tempo che rimarrò ancora a questo posto, se sarò confortato dal vostro consenso, lavorerò con passione e tenacia per la rinascita del nostro Paese, per soddisfare le esigenze delle nostre popolazioni che tanto hanno sofferto, che tanto hanno fatto per il Paese e che tanto meritano. È un dovere sociale, è un dovere umano, è un dovere costituzionale. *(Vivissimi applausi dal centro. Moltissime congratulazioni).*

PRESIDENTE Suspendo la seduta per 10 minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 18,30, è ripresa alle ore 19).

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno. Il primo è quello dei senatori De Luca Angelo e Tirabassi.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto come raccomandazione dicendo che ho già predisposto uno schema di disegno di legge che prevede un'autorizzazione di spesa di 14 miliardi allo scopo di risolvere il problema. Naturalmente debbo sottoporlo al Consiglio dei ministri.

DE LUCA ANGELO. Sta bene.

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

VACCARO, *relatore*. Lo accettiamo come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. D'accordo,

TERRAGNI. Chiedo la votazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare il senatore Terragni di accontentarsi. Nel mio discorso ho affermato che sono favorevole a questo problema; non mi obblighi ora ad essere contrario. Io lo debbo portare in Consiglio dei ministri e non posso impegnare il Governo anzitempo. Accettando l'ordine del giorno come raccomandazione ed affermando che sono favorevole alla realizzazione di quest'opera, credo che il senatore Terragni possa ritenersi soddisfatto.

PRESIDENTE. Senatore Terragni, mantiene il suo ordine del giorno?

TERRAGNI. Dopo le assicurazioni del Ministro, accetto di trasformare l'ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Marchini Camia. Non credo però che esso, per le conseguenze di carattere finanziario derivanti dalla sua eventuale approvazione, possa essere messo in votazione senza sentire prima il parere della Commissione finanze e tesoro.

VACCARO, *relatore*. La Commissione naturalmente non può impegnare il Tesoro, e pertanto accetta l'ordine del giorno come raccomandazione perchè il Governo cerchi di reperire i fondi necessari per le opere che chiede il senatore Marchini Camia.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto come raccomandazione i punti 1, 2 e 3 e la lettera a) dell'ordine del giorno. Appena il Tesoro sarà in grado di disporre il finanziamento, provvederò.

Non posso accettare nemmeno come raccomandazione il punto b) e prego il senatore Marchini Camia di ritirarlo.

MARCHINI CAMIA. Desidererei che l'ordine del giorno fosse posto in votazione per la parte accettata dal Governo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole senatore, la prima parte del suo ordine

del giorno importa un onere di 150 miliardi per la sistemazione e di 60 miliardi per la manutenzione: come posso io accettarla senza portare la questione in Consiglio dei ministri? Mi limito pertanto ad accettarla come raccomandazione. Il disegno di legge relativo è pronto e appena sarà possibile lo porterò in Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. Senatore Marchini Camia, mantiene il suo ordine del giorno?

MARCHINI CAMIA. Non insisto e lo trasformo in raccomandazione.

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

VACCARO, *relatore*. La Commissione accetta questo ordine del giorno come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anch'io lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Crollalanza, mantiene il suo ordine del giorno?

CROLLALANZA. L'accettazione a titolo di raccomandazione del mio ordine del giorno da parte del Ministro ha valore se posta in relazione a quanto egli dichiarò avant'ieri, nel corso del mio intervento. In quella circostanza, ebbe ad affermare che aveva prospettato al Capo del Governo la necessità di un finanziamento, sia pure parziale, per il porto di Bari. Oggi, nel suo discorso, se non ricordo male, ha fatto presente che si rende conto dell'importanza del problema, e che farà tutto il possibile per reperire i mezzi per venire incontro alla esigenza da me prospettata, che è prevalentemente tecnica in rapporto alle opere e di ordine economico per la vita della città.

Se così è, e se è da ritenere che c'è da parte del Ministro tutto l'impegno a sollecitare il chiesto finanziamento al Tesoro, dopo che è stata prospettata la necessità al Capo del Governo, non ho motivo di chiedere la votazione dell'ordine del giorno perchè considero che, con senso di responsabilità, il Ministro abbia fatto le sue precise dichiarazioni.

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ordine del giorno del senatore Crollalanza si compone di due parti. Una parte generale ed una parte che riguarda la salvezza del porto della quale sono oggi molto preoccupato. Per la parte generale è evidente che il finanziamento va previsto nel piano regolatore generale, che spero di poter portare al Senato ed alla Camera tra non molto, invece per la difesa dell'opera, che attualmente mi preoccupa, l'onorevole Crollalanza sa che sono andato privatamente a visitare le opere durante una burrasca e sono rimasto impressionato; prendo l'impegno che stanzierò la prima somma che avrò a disposizione.

CROLLALANZA. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro.

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

VACCARO, *relatore*. L'iniziativa del senatore Santero è molto interessante e la Commissione l'accetta senz'altro.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con il relatore: accetto l'ordine del giorno Santero.

SANTERO. Sta bene.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Menghi, Tupini, Liberali ed altri.

VACCARO, *relatore*. La Commissione si rimette alle decisioni del Governo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione, perchè è giusto che si debba provvedere, ma non posso accettare il trasferimento di somme da altri capitoli.

MENGHI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE Segue il primo dei due ordini del giorno dei senatori Artiacco e Cricuoli.

VACCARO, *relatore*. La Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo l'accetta come raccomandazione.

ARTIACO. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Segue il primo dei due ordini del giorno del senatore Artiacco.

VACCARO, *relatore*. La Commissione si rimette al Governo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ritengo che l'ordine del giorno sia superfluo, in quanto è già in vigore la legge. Prego quindi di ritirarlo.

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

ARTIACO. Su questa questione dell'edilizia scolastica, per quanto è vero che ci siano già delle disposizioni di legge, col mio ordine del giorno chiedo che si usino mezzi diversi. Infatti in pratica tutto rimane così come è. Ci sono dei casi particolari e urgenti, per i quali bisogna provvedere con mezzi speciali, come il caso di cui ho parlato, di Fuori Grotta, nella quale la popolazione si è quadruplicata. Se aspettiamo l'iter comune della legge, rimarremo in questa situazione per un lungo tempo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La legge dei 300 miliardi è molto precisa ed anche molto snella. Ha tardato un po' perchè questo è il primo anno in cui è entrata in funzione e perchè la Cassa depositi e prestiti era oberata di richieste. Ma questi inconvenienti saranno superati automaticamente. Ritengo quindi superfluo l'ordine del giorno.

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

ARTIACO. Dopo queste assicurazioni dell'onorevole Ministro, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno dei senatori Artiaco e Criscuoli.

VACCARO, *relatore*. La Commissione l'accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'accetto anch'io come raccomandazione.

ARTIACO. Sta bene.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Artiaco.

VACCARO, *relatore*. La Commissione l'accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anch'io.

ARTIACO. D'accordo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Paolucci. Il senatore Paolucci è però assente.

RAGNO. Faccio mio l'ordine del giorno.

VACCARO, *relatore*. La Commissione l'accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo.

RAGNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Cerabona e Voccoli.

VACCARO, *relatore*. La Commissione l'accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per la parte che concerne la ferrovia posso dire che essa è in fase di avanzato studio.

Per quanto riguarda la seconda parte, quando sarà risolto il primo piano autostradale, studieremo anche quella.

PRESIDENTE. Senatore Cerabona, mantiene il suo ordine del giorno?

CERABONA. Non posso accettare nè la risposta della Commissione nè la risposta del Ministro. Desidero che l'ordine del giorno sia messo ai voti e ne dico le ragioni.

Il relatore ha scritto una pagina sulla Cosenza-Paola e sulla Bari-Matera ed ha detto che non era giusto quello che avveniva e che le ferrovie bisognava costruirle. Adesso accetta l'ordine del giorno come raccomandazione. Che cosa significa? Insiste egli nel suo concetto o lo disconosce? Ha detto che il Governo non ha fatto nulla, e quello che esiste è insufficiente. Ora parla di raccomandazione. Desidero che mi si spieghi che cosa intende per raccomandazione. Se sarà chiaro l'accetterò anch'io.

VACCARO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VACCARO, *relatore*. Ho raccomandato al Governo sia nella mia relazione scritta che in quella orale, di reperire i fondi per eseguire le costruzioni ferroviarie che sono urgenti e indispensabili. Ma la Commissione, pur rammaricandosene, non può accettare un ordine del giorno che impegna delle somme notevoli fuori bilancio. Questo è ovvio.

CERABONA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERABONA. È una cosa molto seria quella che chiedo al Governo. Io non chiedo che si studi. Anche l'anno scorso il Ministro mi disse che si studiava. Si studia troppo in questo Ministero! C'è veramente da congratularsi per gli studi profondi, che risalgono a parecchi secoli.

Dica il Ministro, con la sua lealtà, se possono sperare le popolazioni di quei Paesi di avere finalmente, una ferrovia a scartamento ordinario.

Per quanto riguarda le autostrade, lei ha fatto molto in questo settore e le daremo la qualifica di « Ministro delle autostrade », ma si ricordi che vi è un'Italia meridionale, che non è fatta soltanto della capitale, Napoli,

ma della Lucania, della Calabria e della Puglia ferace. Volete o no dare le autostrade ai disgraziati paesi dell'Italia del sud, in modo che non pensino che tutto va al nord e che anche le autostrade portano solo al settentrione? Per un doveroso atto di giustizia verso l'unità di Italia, bisogna mettere sullo stesso piano i diritti e i doveri di tutti i cittadini italiani. Se vi fermate a Napoli e non scendete nè in Puglia nè in Basilicata, nè in Calabria, commettete un'ingiustizia politica, che non può essere tollerata dalle popolazioni di quelle provincie.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Pre-go il senatore Cerabona di essere sereno e tranquillo.

Per le ferrovie ho già parlato chiaro: ho un miliardo e cinquanta milioni che servono appena per mandare avanti i lavori in corso. Perciò non posso incominciare nè questa, nè la Cosenza-Paola, nè quella che interessa il collega Crollalanza.

Quando accetto una proposta come raccomandazione e la metto allo studio, vuol dire che o il Tesoro potrà darmi maggior denaro per le ferrovie ed allora potremo continuare i lavori in corso e cominciare i nuovi, oppure il Tesoro non mi può dare altre somme, ed allora, finite le opere in corso, cominceremo queste. Ecco il significato della raccomandazione, che è una cosa seria. Il fatto che facciamo studi, che non costano poco, ma milioni, vuol dire che l'intenzione di costruire queste ferrovie c'è.

Riguardo alle autostrade, dobbiamo andare per gradi. Intanto non è vero che ci fermiamo a Napoli, perchè vi è il tratto Napoli-Bari. Quindi il Sud è accontentato. Vi è inoltre la Capua-Napoli. Ha ragione, invece, l'onorevole Cerabona quando parla della Potenza-Matera. Oggi ho potuto comunicare di aver ottenuto per le autostrade altri 50 miliardi, cosa che non avrei pensato tempo addietro. Quindi, allorchè avrò nuovi stanziamenti per le autostrade, compiuto il programma di prima ese-

cuzione, stia tranquillo, onorevole Cerabona, che studieremo anche l'esecuzione del tratto Potenza-Matera, perchè lei ha ragione, quando afferma che sono città che hanno diritti come tutte le altre. Se mi ha ascoltato, avrà potuto rilevare che tutto il mio discorso è intonato a questa considerazione e cioè che è tempo di cessare di favorire le grandi metropoli, e che è necessario arrivare al cuore di tutta Italia, dalle città alle frazioni, dalle regioni predilette a quelle meno fortunate, per cui anche la sua regione sarà a suo tempo soddisfatta.

In conclusione, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione in quanto corrisponde ad una mia convinzione.

PRESIDENTE. Senatore Cerabona, insiste nell'ordine del giorno?

CERABONA. Accetto le dichiarazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Russo Salvatore, Prestisimone e Cerabona.

VACCARO, *relatore*. La Commissione è contraria. Questa è una questione che investe la riforma burocratica, perchè sarebbe veramente strano che gli impiegati del Ministero dei lavori pubblici avessero un vantaggio non goduto dagli impiegati delle altre amministrazioni dello Stato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare i colleghi Russo ed altri di ritirare quest'ordine del giorno. Dato che vi è un disegno di legge di iniziativa parlamentare, in quella sede potremo affrontare il problema. Non vorrei comprometterlo oggi con un voto negativo. In quella sede è probabile, anzi ho la convinzione, che risolveremo le difficoltà che il relatore ha giustamente sollevate.

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

CERABONA. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Busoni e Ristori.

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

VACCARO, *relatore*. La Commissione si rimette al Governo per la sua competenza.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho già risposto nel mio discorso che appena saranno pronti tutti gli atti daremo corso anche a questo tratto.

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

BUSONI. Non posso nemmeno chiedere che l'ordine del giorno sia messo in votazione perchè è un invito rivolto al Governo. Lo scopo, come dissi ieri, era quello di avere dal Ministro, non tanto per me personalmente quanto per i miei concittadini che aspettano, qualche notizia precisa su questo problema.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Cominceremo presto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Tomè e Carmagnola.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Senatore Tomè, mantiene il suo ordine del giorno?

TOMÈ. Non insisto.

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

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro che dai miei uffici farò fare una indagine sullo stato effettivo delle strade nella provincia di Messina. Accetto pertanto l'ordine del giorno come raccomandazione, con la speranza di poter fare il più possibile

PRESIDENTE. Senatore Ragno, mantiene il suo ordine del giorno?

RAGNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il primo dei tre ordini del giorno del senatore Asaro.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se il senatore Asaro, invece di parlare di inchiesta, dicesse indagine, per accertare i fatti, sarei disposto ad accettarlo come raccomandazione nel senso che manderei subito un funzionario.

PRESIDENTE. Senatore Asaro, accetta la proposta del Ministro?

ASARO. L'accetto, purchè l'indagine sia fatta presto. Pertanto non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Asaro.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo lo accetta come raccomandazione.

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

ASARO. Non insisto ma vorrei un minimo di impegno da parte del Governo, perchè si dice che i 114 milioni del terzo lotto si vogliono stornare per il porto di Catania, il che, per se stesso, è già molto grave.

Avverto che farò molta attenzione al problema e, al caso, lo riprenderò con iniziative efficaci.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non mi risulta che ci sia uno storno.

PRESIDENTE. Segue il terzo ordine del giorno del senatore Asaro.

VACCARO, *relatore*. La Commissione non lo può accettare perchè la strada non è statale, quindi non interessa l'amministrazione dei lavori pubblici.

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo si associa alle considerazioni del relatore.

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

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo.

CERMIGNANI. Sta bene.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Merlin Umberto e Ponti.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta, ed è certa che il Governo reperirà i fondi necessari per le opere alla Basilica di S. Marco, onde evitare un danno a questo insigne monumento noto in tutto il mondo e che è vanto dell'arte italiana.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dico al senatore Merlin che del problema conosco la gravità perchè nel 1947, quando ero Ministro del lavoro, andando in quella Basilica, da modesto ingegnere, constatai quello di cui lei ha parlato e ne parlai in Consiglio dei ministri, benchè non fosse mia competenza.

Da allora cominciarono i lavori, non solo, ma ho dato disposizione agli uffici tecnici di Venezia di sorvegliare tanto il campanile, quanto la Basilica di S. Marco, perchè sono due opere, specialmente la Basilica, che sarebbe una grande jattura per l'Italia se dovessero franare. Poichè spendere denaro per queste opere è, dunque, cosa veramente sacrosanta sono favorevole e proporrò al Governo i relativi stanziamenti, perchè la Basilica di S. Marco rimanga all'arte italiana.

MERLIN UMBERTO. Ringrazio l'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Segue il primo dei tre ordini del giorno del senatore Barbaro.

VACCARO, *relatore*. Noi abbiamo proposto una variazione al bilancio per la manutenzione

delle opere marittime; credo che le opere di cui all'ordine del giorno possano rientrare in questa variazione. In questi limiti la Commissione accetta l'ordine del giorno

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. D'accordo.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro. Mantiene il suo ordine del giorno?

BARBARO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Barbaro.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È una questione che conosco molto bene. Ci sono da superare difficoltà di ordine giuridico.

BARBARO. Siccome è lo Stato, che dovrà in ogni caso pagare, la discussione giuridica si potrà fare dopo, ma la ricostruzione si deve fare subito e cioè con la massima, assoluta urgenza!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Vi è la Corte dei conti.

BARBARO. La discussione verte sul fatto se il bene sia patrimoniale o demaniale, ma l'onere, che non è eccessivo, sarà, comunque, sempre a carico dello Stato, che non potrà più oltre tardare ad assolvere questo suo preciso dovere!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È la questione di indole giuridica che bisognerà prima superare.

PRESIDENTE. Segue il terzo ordine del giorno del senatore Barbaro.

VACCARO, *relatore*. Ci sono dei fondi in bilancio per queste opere. La Commissione pertanto ritiene opportuno accettare quest'ordine del giorno come raccomandazione.

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. D'accordo.

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

BARBARO. Lo trasformo in una calda vivissima raccomandazione nella speranza che si voglia oramai porre fine a questa dolorosa, umiliante e quasi cinquantennale odissea!

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Piechele, Benedetti e Spagnolli.

VACCARO, *relatore*. La Commissione accetta quest'ordine del giorno come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Stiamo già facendo dei lavori, perchè riconosciamo l'importanza di questa arteria, dove passano veramente molti turisti. Quindi, nel limite del possibile, accetto come raccomandazione l'ordine del giorno, con la speranza di attuare rapidamente quest'opera, che va a beneficio dell'intero Paese.

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

BENEDETTI. La raccomandazione l'ho già fatta ieri al Ministro e lo ringrazio di averla accettata, vorrei però che questa raccomandazione fosse qualcosa di particolarmente rafforzato. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Seguono i due ordini del giorno del senatore Petti.

VACCARO, *relatore*. Effettivamente è opportuno che la costruzione del porto di Salerno sia completata. Si sono già spesi 650 milioni. La Commissione comunque accetta come raccomandazione sia il primo che il secondo ordine del giorno del senatore Petti.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo accetta questi ordini del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Petti, mantiene i suoi ordini del giorno?

PETTI. Faccio notare che è la seconda volta che un ordine del giorno sul porto di Salerno è accettato come raccomandazione. Ho la testimonianza del senatore Vaccaro, il quale ha occasione di passare con il treno per Salerno e vedere in quali condizioni si trova quel porto; occorre pertanto rendersi conto della necessità di riesaminare a fondo la questione.

Lo stesso si dica per il mio secondo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Longoni (*Commenti*).

LONGONI. Io non ho chiesto un impegno, ma ho espresso un invito ad agire nel senso auspicato, come in sostanza ha detto anche il relatore. Ritengo quindi che quest'ordine del giorno possa essere accettato almeno come raccomandazione.

VACCARO, *relatore*. La Commissione accetta l'ordine del giorno del senatore Longoni come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Faccio rilevare al collega Longoni che anche altri capitoli hanno subito decurtazioni. Comunque, accetto il suo ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Romano Domenico.

VACCARO, *relatore*. La Commissione accetta questo ordine del giorno.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno del senatore Romano Domenico. Però è evidente che bisogna vedere se la Cassa del Mezzogiorno è disposta ad accettare la variazione.

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

ROMANO DOMENICO. Si tratta di un ordine del giorno che o si accetta o si respinge. Se si respinge si fa l'interesse della Cassa del Mezzogiorno perchè il consolidamento degli abitati della Calabria deve essere fatto a

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

carico della Cassa per esplicite disposizioni di legge.

PRESIDENTE. Bisognerebbe allora modificare i relativi capitoli del bilancio.

Segue l'ordine del giorno del senatore Battaglia.

VACCARO, *relatore*. La Commissione in linea generale accetta l'ordine del giorno ma ritiene che il Governo non abbia i fondi necessari per provvedere al prolungamento della diga sino a raggiungere la punta del molo originario con direzione Nord-Sud all'angolo saliente dei due bracci esistenti.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per completare l'opera occorrono 200 milioni. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione. Appena avrò i 200 milioni provvederemo anche a quest'opera.

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

BATTAGLIA. Prendo senz'altro atto di quello che ha detto il relatore e di quanto ha aggiunto l'onorevole Ministro ma gradirei quanto meno che l'onorevole Ministro prendesse l'impegno di far studiare al più presto possibile il problema in modo che non appena si avranno i fondi si possa passare senz'altro alla realizzazione dell'opera, che è tanto necessaria.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Do mandato di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Battaglia, ho già preparato un piano regolatore generale per i porti. Appena avrò dal Tesoro i fondi, si provvederà alla realizzazione dell'opera che la interessa.

BATTAGLIA. Potrebbe intanto provvedere allo studio del problema.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma il problema è già stato studiato.

BATTAGLIA. Io dico che il problema non è studiato.

PRESIDENTE. Per la parte per cui non è stato studiato, sarà studiato.

BATTAGLIA. Vorrei trasformare il mio ordine del giorno in un invito al Governo a studiare la risoluzione del problema da me indicato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. In questo senso lo accetto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori De Luca Angelo e Longoni.

VACCARO, *relatore*. La Commissione si rimette al Governo perchè studi le giuste richieste dei senatori De Luca Angelo e Longoni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La questione è molto delicata e leggerò pertanto la risposta perchè resti esatta a verbale.

La questione sollevata dagli onorevoli De Luca e Longoni è nota al mio Ministero e sono in corso intese con i Ministeri del tesoro e del bilancio affinchè la ripartizione degli stanziamenti a favore dei privati danneggiati dalla guerra venga effettuata tra i Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici, conformemente allo spirito e alla lettera dell'articolo 56 della legge 27 dicembre 1953, n. 968.

Sotto tale riguardo accetto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore De Luca Angelo, mantiene il suo ordine del giorno?

DE LUCA ANGELO. Sono soddisfatto delle assicurazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Tartufoli, Carelli ed Elia.

VACCARO, *relatore*. La Commissione considera che questo è un problema di stretta competenza dell'esecutivo che dovrà stabilire poi i termini della convenzione. Quando l'autostrada sarà completata, si fisserà il prezzo del biglietto da Milano a Bologna e da Bologna a

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

Pescara, e se si deve fare un unico pagamento o due distinti pagamenti per i due tratti.

Quindi allo stato la Commissione non può dare parere favorevole.

TARTUFOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TARTUFOLI. Chiedendo venia al signor Presidente e agli onorevoli colleghi di essermi — sembra — espresso non chiaramente nel testo dell'ordine del giorno (mi sia consentito dire però che chi non lo ha capito certamente non lo ha letto, per lo meno con la sufficiente attenzione). Devo, pertanto, fare poche precisazioni. Ringrazio per avermi dato la parola, anche se ieri non mi sono trovato al mio turno, ma ritenevo che l'esame degli ordini del giorno si sarebbe svolto anche nella giornata di oggi ed io che ero l'ultimo della serie ero certo di potervi partecipare. È anche vero però che il 14 gennaio del 1956 avevo presentato una interpellanza sullo stesso argomento e che non ho avuto nè l'onore nè il piacere di poter discutere in questa Assemblea, il che mi attribuisce in qualche modo un titolo a prendere la parola anche dopo la lunga girandola di ordini del giorno che abbiamo ascoltato fino adesso. Siccome d'altra parte il mio ordine del giorno è l'ultimo, pregherei i colleghi ed in particolare l'onorevole Ministro ed il signor Presidente di voler ascoltare qualche chiarificazione rapidissima su di esso.

Non entro nel merito della questione dell'autostrada Milano-Pescara e della precedenza della Milano-Napoli. Il problema è stato accennato dal senatore Cappellini ed egli ha voluto farci sopra qualche ricamo scherzoso parlando di deficienza di azione da parte dei colleghi di questa sponda che rappresentano, per la Democrazia cristiana le Marche e gli Abruzzi.

Posso rispondergli però che, se si parla oggi di un'autostrada Milano-Pescara, lo si deve all'intervento tempestivo proprio di colui che vi parla in questo momento, fatto nel 1952 presso il Presidente del Consiglio provinciale di Milano professor Dell'Amore, tendente a far prolungare il programma dell'autostrada, concepita in un primo tempo per il tratto Milano-Ancona,

per lo meno fino a Pescara, nel presupposto che successivamente si sarebbe potuto arrivare fino a Bari.

Tale intervento da parte mia seguiva ad una deliberazione conforme di un convegno di Sindaci democristiani avvenuto nei primi mesi del 1952 a San Benedetto del Tronto per le Marche e gli Abruzzi e presenziato da colleghi democristiani della Camera e del Senato delle due regioni.

Se una logica c'è e se c'è un diritto — e qui abbiamo sentito parlare di diritti dei paeselli, dei paesoni, delle città e delle metropoli — c'è anche il diritto di un'intera riviera del nostro Paese, quale quella Adriatica, che ha un servizio ferroviario che fa pena perchè a binario unico ed ancora a trazione non elettrica da Ancona a Pescara a Bari, ed ha inoltre una rete stradale che è una pericolosa vergogna perchè sulla statale Adriatica non si transita più senza rischio di morte; annualmente infatti si verificano migliaia di incidenti mortali con sacrificio del traffico e con ostacolo al turismo. Eppure si dovrebbe tener conto di quello che rappresenta la riviera Adriatica dal punto di vista turistico, come e più della riviera tirrenica: basti pensare che da Rimini a Pescara, ogni due o tre chilometri noi abbiamo centri balneari efficienti, una meravigliosa spiaggia a disposizione dei bagnanti che vengono da tutto il mondo.

Il problema che io pongo è questo. Voi oggi state trattando o avete trattato — spero che la questione non sia ancora pregiudicata — la concessione a coloro che dovranno realizzare la Milano-Bologna-Napoli. Bisogna che al momento in cui perfezionerete gli atti che riguardano questa concessione e quindi il problema dei pedaggi relativi e dei diritti che ne discendono per il concessionario, si tenga presente quale sarà la situazione per i pedaggi di coloro che, una volta costruita l'autostrada Milano-Pescara, che evidentemente usufruirà in comune del primo tratto Milano-Bologna relativo all'autostrada per Napoli (a meno che non si vogliano fare due autostrade a doppia carreggiata la situazione sarà questa), si inoltreranno sulla autostrada Milano-Bologna per andare a Rimini e a Pescara. Occorre cioè fare in modo che i diritti di pedaggio siano riconosciuti almeno in parte sul tratto Milano-Bologna

anche ai concessionari di domani dell'autostrada Milano-Pescara. Se questi diritti voi disconoscete e non terrete presenti in questo momento e cioè alla situazione di partenza, non creeremo mai le condizioni economiche atte ad assicurare economicamente una gestione possibile per l'autostrada Milano-Pescara, cioè non avremo la possibilità di realizzare il tratto Bologna-Pescara. Sono concetti semplici ma che pare non siano stati raccolti a sufficienza da coloro che debbono affrontare il problema. Sotto questo profilo non ho infatti ancora avuto una risposta esauriente e tranquillizzante. Ripeto che non pretendo che l'autostrada Milano-Bologna-Pescara abbia la precedenza sulla Milano-Napoli dato che su questo problema, io come tutti, fui d'accordo, al momento della approvazione della legge, riservandomi di riconsiderare la situazione delle ulteriori precedenze con interventi specifici particolari, non esclusi i disegni di legge. Debbo ribadire il mio appello dato che non sto parlando del mio paesello o della mia provincia, ma sto trattando di un problema di interesse nazionale.

Quindi signor Ministro bisogna stabilire con chiarezza che quando le due autostrade saranno compiute, cioè la Milano-Bologna unica per entrambe le direzioni, e la Bologna-Pescara sarà realizzata con la Bologna-Firenze-Napoli, il pedaggio di chi imbocca l'autostrada a Milano e va a Rimini deve andare almeno in parte ai concessionari dell'autostrada Milano-Bologna-Pescara. Su questo problema che mi pare una questione di chiarezza economica e di pieno diritto ho espresso richiesta tassativa col mio ordine del giorno, sul quale chiedo la votazione del Senato.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esprimere l'avviso del Governo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il problema della Bologna-Pescara è un problema delicato e importante. Capisco come la zona interessata avanzi delle richieste e protesti. La convenzione per l'autostrada Milano-Napoli è già stata fatta. Farò studiare il sistema, cui l'onorevole Tartufoli accenna oggi, del pedaggio ripartito. Certo è che nel piano generale la Bologna-Pescara è compresa; non è compresa nel

piano di prima attuazione. Si potrà fare con ribassi di asta o con mutui dell'A.N.A.S. Comunque lei onorevole Tartufoli, che è più giovane di me, certamente la vedrà. Quello che le assicuro è che il problema è presente e che accetto l'ordine del giorno come raccomandazione. Non lo posso accettare diversamente perchè le autostrade sono prescelte, per legge, da un comitato interministeriale. Posso io impegnare questo comitato interministeriale? Faccia una interpellanza ed io sentirò il comitato interministeriale. Potrò così dirle sì o no, ma in questo momento se accettassi l'ordine del giorno verrei ad abusare di poteri che non ho.

PRESIDENTE. Senatore Tartufoli, mantiene il suo ordine del giorno?

TARTUFOLI. Debbo dire che l'interpellanza che l'onorevole Ministro invoca l'ho presentata il 24 gennaio; quindi più tempestivi di così si muore. Inoltre io non pretendo che l'onorevole Ministro prenda impegni che non lo riguardano, prego invece il Senato di votare il mio ordine del giorno. Quando il Senato avrà votato, resterà impegnato chi di ragione: sarà l'esecutivo, il comitato interministeriale, il C.I.R.? Sarà in definitiva quell'organo che deve provvedere al riguardo, ma prego gli onorevoli colleghi, se mi sono spiegato a sufficienza, di dare la loro solidarietà a quest'ordine del giorno che intende chiarire inequivocabilmente una posizione di partenza.

PRESIDENTE. Date le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, l'ultima parte dell'ordine del giorno potrebbe essere formulata in maniera diversa. Ella, senatore Tartufoli, potrebbe limitarsi a chiedere assicurazioni per il futuro.

TARTUFOLI. La ringrazio della sua collaborazione, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, ella accetterebbe una diversa formulazione dell'ultima parte dell'ordine del giorno?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il programma è già stato approvato, come posso annullarlo?

TARTUFOLI. Si potrebbe fare qualcosa in ordine alla pubblicazione dell'ordine di precedenza rappresentato da quella cartina e da quell'elenco di cifre e di numeri che ella ci ha esibito in sede di Commissione quando abbiamo approvato la legge, ed ella sa che io ho dato la mia cordiale e fervida collaborazione per l'approvazione della legge stessa. Ad esempio la precedenza della Napoli-Bari non era quella che si va affermando oggi; quindi degli spostamenti ci sono stati. Comunque questo problema mi riprometto di proporlo in altra sede.

Oggi mi preme di stabilire la questione dei pedaggi perchè se create il fatto compiuto in senso negativo evidentemente non potremo fare più niente, e invece su questo problema dovrebbe esistere certezza e rispetto del diritto fin da ora.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il fatto compiuto già c'è.

TARTUFOLI. Allora molto male.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se mi permette, non posso accettare la frase che impegna il Ministro dei lavori pubblici a rivedere un programma che già è stabilito per legge. Io non ho nulla contro tale autostrada e ho detto nel discorso, che sono sensibile ai bisogni della Bologna-Pescara. La faremo o con mutui dell'A.N.A.S. o con nuove leggi. Tenga presente, che il contributo è in ragione del pedaggio. Esempio: la Milano-Napoli ha un contributo del 36 per cento, la Serravalle-Milano ha solo il 20 per cento. Se il pedaggio della Bologna-Pescara non fosse sufficiente, invece del 30 daremo il 40 o il 42 per cento. Insomma cosa è il contributo? Esso è determinato in base ad un calcolo attuariale.

TARTUFOLI. Rinuncio alla mia perentoria richiesta di votazione, ma sia ben chiaro che quello che non potremo ottenere come pedaggio perchè lo hanno già acquisito altri, dovrà essere riconosciuto come aumento di contributo statale. In tal senso prendo atto delle dichiarazioni del Ministro.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il pedaggio, senatore Tartufoli, secondo il con-

gegno della legge, non è una concessione che lo Stato fa ad Enti pubblici o privati, è un calcolo per ammortizzare la strada in trenta anni.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno sono esauriti. Passiamo ora all'esame dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(Senza discussione sono approvati i capitoli da 1 a 3).

Si dia lettura del capitolo 4.

TOMÈ, *Segretario*:

« Indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale effettuate dal personale addetto al Gabinetto del Ministro ed alla Segreteria particolare del Sottosegretario di Stato lire: 1.500.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento di questo capitolo a lire 3.500.000.

Il senatore Corbellini ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CORBELLINI. Desidero precisare che lo emendamento proposto è connesso con tutti gli emendamenti che vengono presentati per i capitoli successivi. La ragione che ha motivato il primo emendamento è dunque unica per tutti gli altri che sono stati presentati.

Il complesso degli emendamenti vuole raggiungere lo scopo di potere utilizzare le somme dei vari capitoli a cui si riferiscono in modo più aderente alle necessità contingenti dei loro diversi impieghi. Desidero, però, far presente al Senato che, prima dell'approvazione degli emendamenti stessi, abbiamo il dovere di richiedere il parere su di essi della competente Commissione finanze e tesoro la quale non si è ancora espressa al riguardo, perchè gli emendamenti sono stati pubblicati e distribuiti soltanto stasera.

La Commissione che ho l'onore di presiedere sarà perciò grata ai colleghi della 5ª Com-

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

missione se a mezzo di un loro autorevole membro, esprimessero il loro assenso agli emendamenti proposti. Ritengo inoltre che sia doveroso richiedere anche il parere del Governo sugli emendamenti stessi. Ciò mi sembra indispensabile perchè gli stati di previsione delle entrate e delle spese per i singoli dicasteri, vengono presentati dal Ministro del bilancio e non da quello del singolo Ministero interessato. Occorre perciò anche il parere, del Governo nel suo complesso, non solo tecnico, ma anche finanziario. Se entrambi questi pareri risulteranno favorevoli agli emendamenti proposti i presentatori di essi si dichiarano lieti di sottoporli senza ulteriore discussione all'approvazione dell'Assemblea. In caso contrario occorrerebbe illustrarli con la dovuta ampiezza perchè il Senato possa conoscere e giudicare le ragioni che li hanno motivati.

PRESIDENTE. Invito la Commissione finanze e tesoro ad esprimere il proprio avviso.

TRABUCCHI. La Commissione finanze e tesoro ha esaminato, con quella sollecitudine che era richiesta dalla situazione e con quell'approfondimento che era possibile, dato che gli emendamenti sono stati presentati solo oggi, le proposte che sono state fatte dai senatori Corbellini e Vaccaro.

La Commissione finanze e tesoro deve però ripetere anche quest'anno, sia pure con il massimo rispetto per la Commissione dei lavori pubblici, la protesta che fece l'anno scorso il senatore Bertone per gli spostamenti di stanziamenti proposti all'ultimo momento, non perchè non si voglia prenderli in considerazione, ma perchè è difficile, trattandosi di numeri, andare a constatare se veramente gli spostamenti corrispondono a necessità, quando l'esame non si può fare con il tempo necessario e con l'assistenza degli uffici. Per esempio, alcune di queste proposte sono indubbiamente in relazione ai pagamenti disposti fino ad oggi sui singoli capitoli. Ma la Commissione non è oggi in condizione di sapere se i dati di esperienza di questo esercizio possono realmente suggerire l'adozione dei mutamenti che vengono presentati, perciò l'opinione della Commissione finanze e tesoro è espressa in relazione alla

conferma che potranno dare il Tesoro e lo stesso Ministro dei lavori pubblici sulla corrispondenza effettiva al fabbisogno delle modifiche oggi proposte.

Fatta questa premessa, poichè non vengono spostati i totali ma vengono soltanto spostati gli stanziamenti da capitolo a capitolo, con mutamenti che si compensano, la Commissione non ha da fare osservazioni di natura fondamentale. Osserva soltanto che si sono anche soppressi dei capitoli per raggrupparli in un capitolo più vasto, onde dare più libertà di movimento al Ministro; essa non esprime parere contrario in concreto, per quest'anno, ma fa voti che si eviti l'anno venturo di fare analoghe unificazioni. Le unificazioni servono a rendere più facile la manovra da parte degli uffici ministeriali, ma attenuano sempre la possibilità di controllo da parte del Parlamento.

Con queste riserve e questi voti, la Commissione di finanze e tesoro non esprime parere contrario ma appoggia gli emendamenti presentati.

MOTT, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOTT, Sottosegretario di Stato per il tesoro. A nome del Ministro del tesoro che, con il Ministro del bilancio, è il presentatore degli stati di previsione dei bilanci, debbo rilevare le difficoltà che sorgono dalla presentazione fatta all'ultimo momento di proposte di variazione della spesa, sia pure compensative, specialmente quando queste spese non hanno le stesse caratteristiche.

Nel caso concreto, un esame fatto in modo urgentissimo delle variazioni proposte, non costringe il Tesoro a sollevare gravi obiezioni. Debbo però far presente che in casi analoghi il Governo dovrà chiedere che le variazioni siano sottoposte al preventivo esame della Commissione finanze e tesoro e in ogni caso che sia concesso un congruo periodo di tempo per un esame approfondito da parte del Ministro del tesoro. E' appena da rilevare come questo fatto porterebbe un intralcio nell'andamento dei lavori parlamentari.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io sono pienamente d'accordo con il senatore Trabucchi e con il rappresentante del Tesoro sull'opportunità di non presentare all'ultimo momento delle variazioni di bilancio. Però, siccome in linea tecnica trovo queste variazioni utili, con la riserve che ha fatto il collega Mott, io le accetto ben volentieri.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti il capitolo 4 con la modifica proposta dai senatori Corbellini e Vaccaro, tendente ad aumentare lo stanziamento a lire 3.500.000. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 5 a 8).

Si dia lettura del capitolo 9.

TOMÈ, *Segretario*:

« Indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale effettuate dal personale di ruolo lire 630 milioni ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento a lire 695.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 10 a 14).

Si dia lettura del capitolo 15:

TOMÈ, *Segretario*:

« Indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale effettuate dal personale non di ruolo lire 280 milioni.

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di diminuire lo stanziamento a lire 200.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 16 a 19).

Si dia lettura del capitolo 20.

TOMÈ, *Segretario*:

« Indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale del personale salariato lire 140.000.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di diminuire lo stanziamento a lire 120.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, è approvato il capitolo 21).

Si dia lettura del capitolo 22.

TOMÈ, *Segretario*:

« Paghe ed altri assegni fissi agli operai giornalieri assunti con contratto di diritto privato (articolo 3 della legge 26 febbraio 1952, n. 67) (c) lire 270.000.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto la soppressione di questo capitolo. Se non si fanno osservazioni, metto ai voti questo emendamento soppressivo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura del capitolo 23.

TOMÈ, *Segretario*:

« Oneri previdenziali a carico dell'Amministrazione dei lavori pubblici sugli assegni corrisposti agli operai giornalieri assunti con contratto di diritto privato (c) lire 30.000.000 ».

PRESIDENTE. Anche di questo capitolo i senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto la soppressione.

Se non si fanno osservazioni metto ai voti questo emendamento soppressivo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, è approvato il capitolo 24).

Si dia lettura del capitolo 25.

TOMÈ, Segretario:

« Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi al personale dell'Amministrazione dei lavori pubblici ed a quello di altre Amministrazioni in relazione a particolari esigenze di servizio (articolo 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) (d) lire 10.000.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento a 20.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, è approvato il capitolo 26).

Si dia lettura del capitolo 27.

TOMÈ, Segretario:

« Indennità e rimborso delle spese di trasporto per i trasferimenti del personale lire 37.000.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Vaccaro e Corbellini hanno proposto di diminuire lo stanziamento a lire 35.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura del capitolo 28.

TOMÈ, Segretario:

« Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato dal servizio ed alle loro famiglie lire 15.000.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Vaccaro e Corbellini hanno proposto di aumentare lo stanziamento a lire 30 milioni.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 29 a 38).

Si dia lettura del capitolo 39.

TOMÈ, Segretario:

« Spese relative al noleggio, nonché alla manutenzione, riparazione ed ai materiali di esercizio degli automezzi adibiti al servizio di direzione e sorveglianza delle opere pubbliche. — Spese per risarcimento di danni per infurti automobilistici lire 155 milioni ».

PRESIDENTE. I senatori Vaccaro e Corbellini hanno proposto di aumentare lo stanziamento a lire 165.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 40 a 59).

Si dia lettura del capitolo 60.

TOMÈ, Segretario:

« Escavazione di porti e spiagge lire 1 miliardo ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento a lire 1.300.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 60 a 234).

Passiamo al riassunto per titoli. Al titolo 1°, categoria 1°, rubrica « Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale » i senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento della voce « Gabinetto e segreterie particolari » da lire 24.000.000 a lire 26.000.000;

di aumentare lo stanziamento della voce « Personale di ruolo » da lire 5.867.000.000 a lire 5.932.000.000;

di diminuire lo stanziamento della voce « Personale non di ruolo » da lire 2.797.000.000 a lire 2.717.000.000;

di diminuire lo stanziamento della voce « Personale salariato » da lire 3.164.000.000 a lire 2.844.000.000;

di aumentare lo stanziamento della voce « Altre spese di personale » da lire 312.600.000 a lire 335.600.000;

di aumentare lo stanziamento della voce « Spese diverse » da lire 1.101.400.000 a lire 1.111.400.000.

Inoltre, alla rubrica « Opere in gestione dell'Amministrazione centrale » i senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento della voce « Opere marittime » da lire 2.200.000.000 a lire 2.500.000.000.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il riassunto per titoli con le modifiche proposte. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione è approvato il riassunto per categorie).

Passiamo ora all'annesso stato di previsione della entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali.

(Senza discussione sono approvati i capitoli dello stato di previsione della entrata nonché i relativi riassunti per titoli e categorie e i capitoli dello stato di previsione della spesa da 1 a 10).

Si dia lettura del capitolo 11.

TOMÈ, Segretario:

« Paghe ed altri assegni fissi agli operai giornalieri da assumere con contratto di diritto

privato (art. 3 della legge 26 febbraio 1952, n. 67) (a) lire 545.000.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento a lire 1.968.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura del capitolo 12.

TOMÈ, Segretario:

« Oneri previdenziali a carico dell'A.N.A.S. sugli assegni corrisposti agli operai giornalieri da assumere con contratto di diritto privato lire 55.000.000 ».

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento a lire 432.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 13 a 39).

Si dia lettura del capitolo 40.

TOMÈ, Segretario:

« Ricarichi di pietrisco, risarcimenti parziali ed opere varie di manutenzione delle strade ed autostrade statali, cantoniere, edifici vari connessi e relative segnalazioni lire 6 miliardi e 750.000.000.

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di diminuire lo stanziamento a lire 4.950.000.000.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il capitolo con la modifica proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, sono approvati i capitoli da 41 a 67).

Al riassunto della spesa, titolo 1, categoria 1, rubrica « Personale » i senatori Corbellini e Vaccaro hanno proposto di aumentare lo stanziamento da lire 5.696.597.000 a lire 7.496.597.000; alla rubrica « Lavori » hanno proposto di diminuire lo stanziamento da lire 10.040.000.000 a lire 8.240.000.000.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il riassunto della spesa con le modifiche proposte. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Senza discussione, è approvato il riassunto per categorie).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

TOMÈ, Segretario:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1956-57 è autorizzata la spesa di lire 16.200.000.000, di cui: lire un miliardo per il proseguimento dei lavori di costruzione della nuova sede del Ministero degli affari esteri alla Farnesina, in Roma, ai sensi della legge 31 luglio 1952, n. 1224; lire 500 milioni per la concessione ai sensi della legge 4 aprile 1935, n. 454, dei sussidi ai danneggiati dai terremoti verificatisi dal 1908 al 1920, nonchè per le maggiorazioni, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 settembre 1947, n. 940, e delle leggi 29 luglio 1949, n. 531, e 28 dicembre 1952, n. 4436, dei sussidi concessi in dipendenza dei terremoti dal 1908 al 1936; lire 10.900.000 per ulteriore contributo per il consolidamento, ri-

costruzione e restauro di opere nella Basilica di S. Marco in Venezia, ai sensi della legge 21 dicembre 1955, n. 1365; lire 40.000.000 per ulteriore finanziamento per la costruzione dei nuovi edifici del Collegio universitario di Torino, ai sensi della legge 14 dicembre 1955, n. 1313; lire 14.649.100.000 per provvedere:

a) a cura ed a carico dello Stato, e con pagamenti non differiti, a lavori di carattere straordinario concernenti sistemazioni, manutenzioni, riparazioni e completamento di opere pubbliche esistenti;

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

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

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

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

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

(È approvato).

Art. 3.

È autorizzata, per l'esercizio finanziario 1956-57, la spesa di lire 14.300.000.000 — di cui lire 500.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607 — per provvedere, in relazione ai danni prodotti da eventi bellici, alla riparazione ed alla ricostruzione di beni dello Stato, agli interventi di interesse pubblico, nonchè in base alle disposizioni vigenti contenute nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543 — integrata, per quanto riguar-

da il ripristino degli edifici di culto e di quelli degli enti di beneficenza e di assistenza, dal decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 35, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, n. 649, ratificati, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 1950, n. 784, e, per quanto attiene agli edifici dei culti diversi dal cattolico, dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 736 — nei decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240, nei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e 21 ottobre 1947, n. 1377, ratificato, con modificazioni, dalla legge 19 ottobre 1951, numero 1217, nella legge 25 giugno 1949, n. 409, modificata, per quanto riguarda i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, e nelle leggi 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607:

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

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

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

d) alla colmata di buche e fosse scavate da bombe e proiettili.

(È approvato).

Art. 4.

È autorizzata, per l'esercizio finanziario 1956-57, la spesa di lire 1.000.000.000 per provvedere alla concessione di contributi per la costruzione di nuove chiese in attuazione della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

(È approvato).

Art. 5.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1956-1957, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, 25 giugno 1949, n. 409, 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607, il limite di impegno di lire 440.000.000 di cui:

1) lire 40.000.000 per la concessione:

a) del contributo previsto dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sui mutui da contrarsi da enti vari e cooperative edilizie a contributo statale, ai sensi del primo e secondo comma dell'articolo 56 e dell'articolo 57 del citato decreto n. 261;

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

2) lire 300.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, numero 607, per la concessione:

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

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

3) lire 100.000.000 per l'attuazione dei piani di ricostruzione degli abitati danneggiati da eventi bellici di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402.

(È approvato).

Art. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1956-57, i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

1) sovvenzioni dipendenti dal testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elet-

trici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, da leggi speciali e dalla legge 29 maggio 1951, n. 457, lire 100.000.000;

2) concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche di interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del primo comma dell'articolo 1 e del primo comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, nonché della legge 15 febbraio 1953, n. 184, lire 590.000.000 di cui:

a) per opere stradali ai sensi dell'articolo 2 della citata legge n. 589, e dell'articolo 2 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, lire 100.000.000, destinate per lire 50.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

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

c) per opere elettriche da eseguirsi ai sensi dell'articolo 10 della citata legge n. 589, modificato dalla legge 9 agosto 1954, n. 649, lire 20.000.000, destinate per lire 10.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, lire 365.000.000, destinate per lire 182.500.000 all'Italia meridionale e insulare;

e) per opere ospedaliere di cui all'articolo 7 della citata legge n. 589, lire 80.000.000;

f) per la costruzione e l'ampliamento di edifici per sedi municipali ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, lire 20.000.000;

3) contributi a favore di enti locali per acquedotti, fognature, opere igieniche e sanitarie ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 5.000.000.

(È approvato).

Art. 7.

Agli oneri dipendenti dall'applicazione della legge 9 maggio 1950, n. 329, concernente la revisione dei prezzi contrattuali, si provvederà, per le opere manutentorie, a carico degli stanziamenti dei correlativi capitoli di parte

ordinaria del bilancio e, per le opere di carattere straordinario a pagamento immediato, a carico degli stanziamenti corrispondenti alle autorizzazioni di spesa fissati negli articoli precedenti.

(È approvato).

Art. 8.

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

PRESIDENTE. I senatori Corbellini e Vaccaro, hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere a questo articolo il seguente comma:

« Parimenti, in relazione all'attuazione del decentramento dei servizi di cui al decreto presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534, il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro per i lavori pubblici è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni compensative al bilancio ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento aggiuntivo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 8 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi.

TOMÈ, Segretario:

Art. 9.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a stabilire, con proprio decreto, la quota da destinare, nell'esercizio finanziario 1956-57, agli oneri di

carattere generale dipendenti dall'attuazione della legge 4 agosto 1955, n. 730, concernente l'autorizzazione della spesa di lire 7 miliardi per l'esecuzione di opere ferroviarie in provincia di Savona nonchè ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Art. 10.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, alla ripartizione del fondo iscritto, ai sensi della legge 15 giugno 1955, n. 513, concernente le opere di completamento dell'aeroporto intercontinentale di Roma, al capitolo 232 nonchè al trasferimento agli statuti di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali delle somme che, per opere e spese di progettazione e generali, saranno destinate alla costruzione della strada statale n. 201, denominata « Strada dell'aeroporto di Fiumicino ».

(È approvato).

Art. 11.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, per l'esercizio finanziario 1956-57, allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a ripartire, con propri decreti, fra i capitoli dello stato di previsione della spesa della suindicata Azienda, per l'esercizio finanziario 1956-57, concernenti gli oneri di carattere generale, i fondi iscritti ai capitoli n. 63 e n. 64 del detto stato di previsione.

Gli eventuali prelevamenti, tanto dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di personale e di carattere generale che dal fondo di riserva per opere straordinarie, nonchè le conseguenti iscrizioni ai capitoli del bilancio della Azienda predetta delle somme prelevate, saranno disposti con decreti del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

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

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

TOMÈ, *Segretario*:

Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere: a) perchè la legge n. 137 la quale permetteva la reinscrizione nelle liste elettorali dei cittadini cancellati in seguito alle note circolari arbitrarie del Ministro Scelba ed approvata dal Parlamento fin dal 16 marzo 1956 è stata pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » solo in data 28 marzo cioè appena tre giorni prima che scadesse il termine utile perchè gli esclusi dal diritto di voto potessero fare domanda per la loro reinscrizione nelle liste elettorali; b) perchè da parte del Ministro agli interni, dopo l'ingiustificabile ritardo nella pubblicazione della suindicata legge, non sono state emanate disposizioni affinchè le Commissioni elettorali comunali e mandamentali provvedessero alla iscrizione di ufficio nelle liste elettorali di tutti i cittadini già esclusi e che in base alla legge stessa avevano riacquisito il diritto al voto e sono state invece inviate alla Autorità prefettizia circolari dirette ad ostacolare le iscrizioni anche dei cittadini che ne avevano fatto domanda (187).

GRAMEGNA, TERRACINI, PASTORE
Ottavio, SPEZZANO.

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere:

1) perchè nonostante siano scaduti da circa un mese i termini previsti dalla legge

12 maggio 1950 per l'attuale sistema di amministrazione e direzione dell'Opera valorizzazione Sila e sia quindi automaticamente entrata in vigore la legge del 1947 (istitutiva dell'Opera) il Presidente ed il Direttore dell'Opera stessa continuino a restare in carica e ad esercitare tutte le relative funzioni;

2) i motivi per i quali non si è proceduto a nominare gli organi previsti dalla legge del 1947 che fin dal 18 maggio u. s. è la sola applicabile;

3) se non ritengono che questo illegale e arbitrario stato di cose sia dannoso alla vita dell'Opera ed abbia favorito e favorisca l'impiego della stessa in attività e scopi diversi da quelli previsti dalla legge e che tutti gli atti che comunque importano responsabilità patrimoniali, perfezionati dal 18 maggio in poi, siano radicalmente nulli (188).

SPEZZANO, PASTORE Ottavio, AGOSTINO.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

TOMÈ, Segretario:

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali siano i motivi per cui — pur essendo scaduti i termini previsti dalla legge 10 maggio 1950 per l'attuale sistema di direzione e di amministrazione dell'Opera per la valorizzazione della Sila — non sia stata applicata allo scopo la legge del 1947 (istitutiva dell'Ente stesso) tanto che il Presidente e il Direttore dell'Opera continuano ancora oggi a restare in carica, esercitando tutte le loro funzioni;

se non ritengano giusto, necessario ed indilazionabile procedere alla nomina degli organi direttivi dell'Ente previsti dalla su citata legge del 1947, in modo da eliminare uno stato di cose arbitrario ed illegale, che, in definitiva non raggiunge altro scopo all'infuori di quello di pregiudicare seriamente il funzionamento dell'Ente stesso ai fini della riforma (899).

DE LUCA Luca.

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dei trasporti, per sapere se di fronte al moltiplicarsi con impressionante intensità di investimenti stradali conseguenti l'estendersi di automezzi e di fronte al fatto che spesso la inadeguatezza economica del possessore del mezzo meccanico causa dell'investimento non consente all'investito la possibilità di ottenere l'indennizzo del danno subito; non ritiene opportuno presentare un provvedimento di legge che renda obbligatoria ai possessori di motocicli e di automobili l'assicurazione contro gli eventuali danni subiti dai terzi (2162).

BARDELLINI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per cui agli insegnanti delle scuole di avviamento della Provincia di Reggio Calabria non sono state ancora corrisposte le indennità di esami per la sessione estiva dell'anno scolastico decorso.

Gli stessi insegnanti non hanno neanche goduto della cosiddetta soluzione « ponte » nei mesi che vanno dal febbraio del corrente anno.

L'interrogazione trae motivo dalle vive insistenze del benemerito personale interessato. (2163).

AGOSTINO.

Al Ministro dei trasporti. Premesso che tutte le Amministrazioni provinciali e comunali di Italia hanno fatto voti perchè sia avviata a soluzione la eliminazione dei passaggi a livello esistenti sulle strade in considerazione del notevole intralcio frapposto alla viabilità e dei pericoli ognora crescenti che essi cagionano, interrogo l'onorevole Ministro dei trasporti per sapere se il problema venga seriamente studiato dalla sua amministrazione e a che punto si trovino i lavori relativi.

Nella negativa, se egli non ritenga opportuno di richiamare gli organi competenti perchè — superate le formalità burocratiche — si provveda alla costruzione di cavalcavie e sottopassaggi specialmente nelle località più frequentemente attraversate da treni in marcia

CDIX SEDUTA

DISCUSSIONI

7 GIUGNO 1956

o in manovra; e se intenda provocare l'impostazione della relativa spesa nel prossimo bilancio del suo Ministero (2164).

NACUCCHI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga necessario e giusto, dopo che si è disposto che i professori di ruolo transitorio che conseguono l'abilitazione vengano immessi nel ruolo ordinario e dopo che altri disegni di legge hanno agevolato i professori non di ruolo e i maestri elementari iscrivendoli nelle graduatorie « ruolo servizio transitorio e B-6 » e i candidati al concorso direttivo B-4, disporre che le cattedre delle scuole medie di ogni ordine e grado rimaste scoperte nei concorsi riservati a norma dell'articolo 13 del decreto legislativo 7 maggio 1948, banditi con decreto ministeriale 27 aprile 1951, vengano assegnate ai concorrenti abilitati negli stessi con punteggio dai 6 ai 7 decimi ed in ordine di graduatoria (2165).

ARTIACO.

Al Ministro dei lavori pubblici. L'interrogante, riferendosi alla legge 21 dicembre 1955, n. 1320, che stanziava lire 450 milioni, ripartiti in tre annualità, per la sistemazione dell'abitato di Corato, in relazione ai danni prodotti dal rigurgito sotterraneo delle acque; visto l'articolo 188 del bilancio 1956-57 che stanziava i primi 150 milioni sulla detta somma da spendersi in Corato dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957; ritenuto che il sottoscritto, proponente della detta legge, nella relazione che ne accompagna il progetto, indicava come urgente ed indifferibile la costruzione di opera idraulica e la impermeabilizzazione delle strade cittadine mediante bitumatura; chiede al Ministro dei lavori pubblici di far conoscere se intenda dare inizio alle opere nei prossimi mesi estivi, particolarmente propizi per la esecuzione dei lavori e per lenire la disoccupazione, e con quali criteri e in quali opere intenda impiegare i primi 150 milioni stanziati nell'esercizio 1956-57 (2166).

JANNUZZI.

**Per lo svolgimento di una interpellanza
e di una interrogazione.**

SPEZZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPEZZANO. Onorevole Presidente, come è a sua conoscenza, è segnato all'ordine del giorno il prosieguo della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Salomone: « Proroghe di alcune norme della legge 12 maggio 1950 ».

Da indagini fatte presso la Presidenza risulta che il disegno di legge stesso non verrà discusso a breve scadenza. Poichè la materia è molto urgente, abbiamo presentato una interpellanza con la quale chiediamo schiarimenti al Governo su alcuni provvedimenti che non sono stati presi.

Prego la Presidenza di voler chiedere al Governo quando è disposto a rispondere.

PRESIDENTE. Vorrei io da lei un chiarimento. Secondo quanto dice lei, il Governo non vorrebbe discutere?

SPEZZANO. È così. Noi abbiamo chiesto di discutere il disegno di legge d'iniziativa del senatore Salomone, ma poichè la Presidenza ritiene che ci siano lavori più urgenti e indispensabili, per la via traversa dell'interpellanza chiediamo al Governo alcuni schiarimenti. E perciò prego la Presidenza di chiedere al Governo di precisare quando è disposto a rispondere.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro dei lavori pubblici si renderà interprete della richiesta formulata dal senatore Spezzano presso il Presidente del Consiglio e presso il Ministro dell'agricoltura.

DE LUCA LUCA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE LUCA LUCA. Faccio presente che sullo stesso argomento ho presentato un'interrogazione che chiedo sia svolta al più presto.

PRESIDENTE. La sua interrogazione sarà discussa insieme all'interpellanza del senatore Spezzano.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 8 giugno, alle ore 10,30, col seguente ordine del giorno:

I. 2° e 4° Elenco di petizioni (Doc. LXXXV e CI).

II. Discussione delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore DE LUCA Luca, per il reato di istigazione a delinquere (articolo 414 del Codice penale) (Doc. LX).

contro il senatore MINIO, per concorso nei reati di rimozione e distruzione di giornali murali (articoli 110 e 61, n. 9, del Codice penale e articolo 20, prima e ultima parte, della legge 8 febbraio 1948, n. 47) e violenza privata (articoli 110 e 610, capoverso, in relazione all'articolo 339 del Codice penale) (Doc. XCIII).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 24 aprile 1956, n. 292, concernente la proroga del vincolo alberghiero e delle locazioni di immobili destinati ad albergo, pensione o locanda (1466).

2. Rettifica all'articolo 1, n. 131, della legge 10 dicembre 1954, n. 1164 (1416) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

IV. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. CIASCA. — Esami di abilitazione alla libera docenza (1392).

2. SALOMONE. — Proroga di talune disposizioni della legge 12 maggio 1950, n. 230 (1332).

3. CAPORALI e DE BOSIO. — Costituzione di un Ministero della sanità pubblica (67).

4. Istituzione, presso la Cassa di risparmio delle provincie lombarde, con sede in

Milano, di una Sezione di credito per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (961).

V. Discussione dei disegni di legge:

1. Assetto della gestione cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (51).

2. Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali (52).

3. Disposizioni sulla produzione ed il commercio delle sostanze medicinali e dei presidi medico-chirurgici (324).

4. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (922) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Trattamento degli impiegati dello Stato e degli Enti pubblici, eletti a cariche presso Regioni ed Enti locali (141).

6. Delega al Governo per l'emanazione di nuove norme sulle documentazioni amministrative e sulla legalizzazione di firme (968) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Tutela delle denominazioni di origine o provenienza dei vini (166).

8. TERRACINI ed altri. — Pubblicazione integrale delle liste cosiddette dell'O.V.R.A. (810-*Urgenza*).

9. SALOMONE. — Abrogazione dell'articolo 3 della legge 1° agosto 1941, n. 940, relativa al finanziamento dei lavori di riparazione e ricostruzione di edifici di culto nei Comuni delle diocesi calabresi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (1225).

10. BITOSSÌ ed altri. — Integrazione salariale eccezionale per i lavoratori dipendenti dalle imprese edili e affini (1379).

La seduta è tolta alle ore 20,30.