LI SEDUTA

LUNEDÌ 26 OTTOBRE 1953

Presidenza del Presidente MERZAGORA

INDI

del Vice Presidente SCOCCIMARRO

INDICE

Commissione parlamentare (Nomina di membri) . . . . . *Pag.* 1841

Commissione speciale (Per la nomina di):

BRASCHI 1841

Congedi 1833

Disegni e proposte di legge:

(Presentazione) 1840, 1850

(Trasmissione) 1841

(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti) 1840

(Deferimento all'esame di Commissione permanente) 1840

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (116) (Discussione):

TERRAGNI 1841

PORCELLINI 1846

CROLLALANZA 1850

BUSONI 1865

Interrogazioni:

(Annunzio) 1871

(Per lo svolgimento):

PRESIDENTE 1839

MERLIN Umberto, *Ministro dei lavori pubblici* 1840

Per la morte dell'onorevole Bastianetto:

PONTI . . . . . *Pag.* 1834

MERLIN Umberto, *Ministro dei lavori pubblici* 1835

PRESIDENTE 1836

Per la morte di minatori italiani nel Belgio:

MARIANI 1836

PEZZINI 1837

MERLIN Umberto, *Ministro dei lavori pubblici* 1839

PRESIDENTE 1839

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 1849

La seduta è aperta alle ore 16,30.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di sabato 24 ottobre, che è approvato.*

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Caron Luigi Carlo per giorni 5, Granzotto Basso per giorni 30 e Russo Luigi per giorni 1.

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

Per la morte dell'onorevole Bastianetto.

PONTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PONTI. Onorevoli colleghi, ieri alle ore 18 ci ha lasciato l'ex senatore Celeste Bastianetto, che credo quasi tutti avete conosciuto nella passata legislatura e durante la Costituente. Egli, per noi che lo abbiamo conosciuto fin da ragazzo, ha rappresentato la continuità logica di un'azione costante e conseguente, fin dalla sua prima educazione, che egli ebbe nelle scuole dei Padri Cavagnis a Fossagno, fino alla laurea all'Università di Padova e alla sua successiva attività di onesto, valoroso e stimato professionista nel foro veneziano.

Nel fiore della giovinezza fu chiamato a combattere nella prima guerra mondiale, tra le classi allora giovanissime, un ragazzo! e si comportò con grande valore ottenendo quel riconoscimento al valore, in quei tempi tanto raro e prezioso. Fu gravemente ferito e portò poi per tutta la vita le tracce di quelle ferite che ne avevano fatto un grande invalido.

Tuttavia la sua non fu una vita inoperosa: fu una vita instancabile e senza riposo.

Partecipe fin da giovane della vita politica, fu uno dei fondatori a Venezia, del Partito popolare. Consigliere provinciale, membro della direzione del Partito e segretario provinciale al momento in cui il Partito popolare venne disciolto.

Tutta la sua gioventù, tutta la sua vita egli dedicò alla famiglia, agli studi, alla professione, alle organizzazioni cattoliche e politiche. Fu uno dei fondatori dell'Organizzazione dei laureati cattolici, alla quale diede tutta la sua passione e ne fu ad un certo momento segretario generale. In questa organizzazione, durante il periodo del regime fascista, egli sentì che si preparavano le generazioni nuove che dovevano attingere dal pensiero sociale cristiano ispirazione, forza ed indirizzo per entrare poi, preparate e armonicamente organizzate, nell'arengo politico.

Fin dal 1925 egli dimostrò il suo entusiasmo, la sua passione per il movimento europeista. L'Europa era veramente nel suo cuore la grande Patria, che egli sentiva come madre della civiltà occidentale e cristiana, che doveva essere l'inizio ed il centro di un nuovo indirizzo e di un nuovo movimento storico. Perciò, entrato al Senato, egli fece parte di questo movimento europeista e fu, come sapete, delegato autorevole, sempre presente ed attivo, a Strasburgo. Durante l'altra legislatura ebbe anche un delicato incarico di carattere diplomatico, allorchè fu inviato come capo della delegazione per le trattative con la Jugoslavia. Si trattenne a Belgrado parecchi mesi, con la sua pazienza, con la sua intelligenza, con la sua buona volontà, sforzandosi di risolvere questo che è uno dei più gravi e delicati problemi dei rapporti tra noi e l'altra sponda, e finalmente riuscì ad ottenere un accordo che è stato come voi sapete tante volte esaminato e discusso, ma che, nonostante non abbia portato ai risultati che tutti avremmo desiderato, era tuttavia frutto di laboriose e intelligenti trattative. Non posso non soffemarmi in modo particolare sopra la sua partecipazione alla lotta nel periodo clandestino. Sono stato io che l'ho chiamato a far parte del Comando militare della Regione triveneta, non solo perchè era un mutilato, un ex combattente valoroso e decorato, ma perchè sapevo che lo stesso animoso valore che egli aveva dimostrato nell'altra guerra egli avrebbe dimostrato in questo periodo della lotta clandestina. E lo ha dimostrato durante il suo arresto, allorchè egli, padre di 9 figli, preso dalle forze della banda che allora dominava Venezia, costretto con tutte le sevizie e con tutte le mali arti che noi conosciamo, ha mantenuto una fermezza ed una durezza davanti agli inquisitori che tutti abbiamo ammirato poi nei verbali degli interrogatori. Liberato, riprese la sua attività come se nulla fosse stato e continuò fino al momento della liberazione a prestare la sua opera coraggiosa ed intelligente, noncurante dei rischi e dei pericoli cui esponeva se stesso e la sua famiglia. Sindaco di San Donà di Piave, deputato alla Costituente, senatore nella prima legislatura della Repubblica, l'abbiamo conosciuto per la sua partecipazione, non mai ostentata. ma sempre attiva alla vita parlamentare. Nulla aveva d'ostentato, tutto in lui era semplice, rispondente veramente al suo stato d'animo,

quello stato d'animo di ottimismo sul quale noi scherzavamo qualche volta, perchè anche nella lotta conservava sempre quella visione serena, in cui si rivelava la serenità tradizionale della città in cui era nato e la sicurezza dell'uomo che aveva fede incrollabile nella Provvidenza, sempre presente ed operante nei destini dell'uomo. Ugualmente caro era agli amici ed agli avversari perchè poteva sembrare in ogni occasione che egli fosse quasi un anello di congiunzione tra gli uni e gli altri, perchè la parola pacata che egli diceva anche nei momenti della lotta più aspra corrispondeva perfettamente a quel suo stato d'animo di celestiale serenità — onde noi scherzavamo sul suo nome Celeste — perchè aveva appuntato sempre lo sguardo al futuro, che egli vedeva sempre come promessa sicura di giorni migliori, anche come frutto e conseguenza della lotta e del travaglio umano e politico così degli individui, come dei partiti, purchè operanti nel pieno respiro della libertà, vigilata soltanto dalla dignità e dallo scrupolo della coscienza. Pertanto, amici, è grande il nostro dolore. Eravamo forse preparati a questa Sua dipartita, perchè ormai da molto tempo, ancora negli ultimi mesi della passata legislatura, lo vedevamo sofferente; sapevamo che si erano riaperte le piaghe e le ferite dell'altra guerra, e lo vedevamo trascinarsi penosamente, perchè egli non si rassegnò mai all'inerzia, neanche negli ultimi giorni della vita. Eravamo, dico, preparati, purtuttavia il dolore è grande in tutti noi, che lo abbiamo conosciuto ed amato.

Il nostro pensiero va deferente, devoto, pieno di fraterna solidarietà ai Suoi cari, prima di tutti alla gentile signora e ai suoi nove figlioli che Egli ha cresciuto secondo il Suo spirito in una atmosfera di bontà serena e cristiana.

Io ritengo di interpretare anche il pensiero dei miei concittadini in questa sede se dico che per la nostra città e la nostra provincia questo è uno dei lutti più gravi.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, è con profonda commozione e con il più vivo dolore che io, a nome del Governo e a nome mio personale, mi associo alle solenni e degnissime parole con le quali il senatore Ponti ha ricordato la nobile figura di Celeste Bastianetto, già senatore nella prima legislatura di questa Assemblea.

Perchè il Senato comprenda il mio sentimento in quest'ora basta che ricordi che il caro amico scomparso fu mio collega di studio per oltre venti anni.

Era un valente giurista e soprattutto era un esempio di probità e di onestà professionale difficilmente superabili. Tanta era la stima che Egli godeva nel campo forense che venne nominato membro del Consiglio nazionale forense, presieduto dall'onorevole Calamandrei.

Della sua vita è bene ricordare, come ha fatto l'onorevole Ponti, soprattutto due pagine luminose di gloria che importano doverosamente la nostra più viva riconoscenza per Lui. Apparteneva alla classe del 1899, una di quelle classi di giovani che salvarono l'Italia sul Piave. Partecipò, ancor giovanetto, alla guerra di liberazione e venne così gravemente ferito. Era un Gran Mutilato, decorato di medaglia di bronzo al valor militare, capitano del ruolo d'onore dei mutilati di guerra. Con quale valore Egli abbia combattuto, con quale spirito di sacrificio, con quale rischio della Sua persona lo dimostrano le ferite gloriose e lo dimostra anche l'amore che in seguito dimostrò per la causa dei Mutilati di Guerra, per i quali più volte in quest'Aula risuonò la Sua dolcissima parola in difesa di questa vera aristocrazia del nostro popolo.

Le Sue ferite Lo portarono a gravissime amputazioni e Lo costrinsero a vivere il resto della Sua esistenza tra continui patimenti.

Aveva fatto abbastanza per la Patria; aveva sofferto abbastanza, aveva nove figli, poteva anche ritenere di aver compiuto tutto il Suo dovere pensando ad essi. Eppure, quando si iniziò il movimento di liberazione del nostro Paese, Egli volle partecipare al movimento e fu membro del Comitato regionale veneto del Corpo nazionale volontari. Cosa Egli abbia fatto, quali rischi abbia corso,

quali audacie abbia compiuto lo sanno tutti i partigiani del mio Veneto. Basti che il Senato sappia che egli, ad un certo punto, fu arrestato e subì il carcere per oltre sei mesi, ma quello che il Senato deve ancora sapere è che egli in carcere, mentre si rifiutò sempre di fare alcuna delazione sui nomi dei suoi compagni di lotta, fu esempio di fierissimo coraggio, di alta dignità, sostenendo i dubbiosi, infondendo amore e fiducia per la causa della libertà. Avvenuta finalmente la liberazione, con grande soddisfazione di tutti, egli veniva nominato dal C.L.N. Vice-prefetto di Venezia, subito dopo veniva eletto deputato alla Costituente e poi senatore. La sua attività parlamentare, compatibilmente con le sue condizioni di salute, fu intensa. Ma dove rifulse ancora il suo cuore ed il suo animo eletto, fu negli incarichi che egli assolse all'estero, in rappresentanza del Paese. Il Governo del tempo lo nominò rappresentante d'Italia per concludere con la Jugoslavia un trattato sulla pesca. Questo trattato doveva aiutare i pescatori Chioggiotti, che per raccogliere pesci in abbondanza debbono recarsi nelle acque slave. Se il trattato non ha avuto tutti gli effetti, questo non fu colpa del nostro negoziatore.

Ma fu inoltre propagandista di un alto ideale, di cui era tenace e convinto assertore. Il Senato lo elesse rappresentante a Strasburgo, ed egli partecipò ripetutamente a quelle riunioni, dove egli parlò in difesa di questo grande ideale che deve conquistare l'anima dei giovani. Di lui abbiamo detto ben poco, molto meno di quanto si potrebbe dire a ricordo di questo grande amico. Questo uomo, o signori, ci ha lasciato in età ancora giovane, povero come è vissuto, dopo una vita di sacrifici e di lotte, e noi ricordandolo nella nostra memoria ed additandolo ai giovani come un esempio luminoso di bontà e di amor patrio, abbiamo semplicemente compiuto il nostro dovere. (*Segni di generale approvazione*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, a nome di tutto il Senato, mi associo alle nobilissime parole che sono state qui pronunciate, sia dal senatore Ponti che dal ministro Merlin. La notizia della morte di Celeste Bastianetto ci riempie di dolore, non solo perchè scompare un caro collega, il cui ricordo è vivo tra noi: lo vediamo ancora al suo banco parlare qui con quella dolcezza, con quella sua caratteristica gentilezza veneta, ma lo vediamo anche nel banco della 3ª Commissione, dove con tanta passione e altrettanto garbo, ha contribuito fortemente ai nostri lavori. Ci riempie di dolore la notizia perchè Bastianetto lascia una famiglia numerosissima, come è stato ricordato, ed in un dolore che non conosce conforto. Egli fu un combattente della grande guerra e volle il destino che, nato a San Donà di Piave e partito per una guerra che mirava specialmente, nell'ardire della gioventù che vi prese parte, alla rapida conquista di Trieste, proprio sul Piave, proprio sugli argini di quel fiume sacro, Bastianetto dovesse combattere. Se i pescatori dell'Adriatico hanno perduto un valido difensore, se gli europeisti di tutti i Paesi hanno perduto un'entusiasta dell'idea, noi, noi tutti, abbiamo preduto un amico.

Mi farò quindi interprete verso la famiglia, e a nome di tutti, del nostro grande cordoglio.

Per la morte di minatori italiani nel Belgio.

MARIANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIANI. Onorevoli colleghi, ancora una volta tocca a me un compito molto doloroso. È di pochi giorni che io ho avuto l'ingrato compito di ricordare qui dei minatori morti in una miniera del Belgio. Nella grande commozione che afferra in questi giorni tutto il popolo italiano per la tragedia che colpisce il nostro Paese, causa le alluvioni e straripamenti dei fiumi, un'altra notizia di enorme gravità ci è giunta stamane: altri 14 minatori italiani hanno trovato la morte oltre a numerosi feriti gravi, nè si sa se tra quelli ancora non portati alla superficie ve ne siano degli altri; altri 2 minatori italiani in altre miniere hanno pure trovato la morte: 16 minatori italiani! Quando noi abbiamo chiesto qui in occasione della recente sciagura dei nostri minatori che era tempo si conducesse un'inchiesta per trovare le ragioni di questi fatti luttuosi, il Ministro ci ha risposto, se non vado errato, che l'inchiesta non era possibile. Va detto qui con

maggiore forza quello che ho detto giorni or sono: vi sono delle tremende responsabilità che riguardano i padroni delle miniere, responsabilità denunciate da tutti i giornali del Belgio, *coram populo*.

Orbene, signori, non possiamo dimenticare che, allorquando in occasione della discussione sui bilanci abbiamo documentato in questa sede la tragedia dei nostri minatori nel Belgio, l'onorevole Dominedò non ha trovato di meglio che smentirci. Ci ha detto che egli era andato in una miniera a spalare il carbone. Io gli ho chiesto allora — e confermo la richiesta oggi — se queste visite sono semplicemente visite turistiche o hanno lo scopo di rendersi esattamente conto di come vivono i nostri minatori. Oggi i giornali ci dicono che l'onorevole Dominedò è partito per il luogo del disastro.

Mi auguro che non ritorni ancora col solito disco dell'ottimismo. L'onorevole Dominedò si è forse recato sul luogo della sciagura per presentare le condoglianze, e partecipare ai funerali? Se fosse solo per questo poteva restare senz'altro a casa. Recarsi sul luogo del disastro bisogna partire con la volontà di controllare le cause del disastro. Affermo questo perchè nulla si è fatto di fronte alle denuncie che abbiamo presentato l'anno scorso, denunce con le quali citavamo dei giornali belgi, giornali che fin da allora, fra l'altro dichiaravano: « I minatori italiani si domandano quando scendono in miniera se questo non sarà l'ultimo giorno, se potranno risalire o non troveranno la morte. È questione di vita e di morte ed è a questa condizione che i minatori italiani si guadagnano il pane ».

Ma il rappresentante del nostro Governo non ha visto niente; non ha visto le condizioni in cui vivono i nostri minatori, e ha dichiarato di essere sceso in miniera senza aver visto nulla di anormale. Ci sono elementi imponderabili e contro gli elementi imponderabili nessuno può eccepire, ma vi sono infortuni, disgrazie, che sono provocati dall'esosa speculazione dei padroni delle miniere del Belgio, speculazione denunciata da tutti i giornali di ogni parte d'Italia, e l'onorevole Dominedò non se n'è accorto.

Ci permettiamo quindi di esprimere la nostro sfiducia per questa visita. Se è vero quello che pubblicano i giornali, si trattava di una miniera vecchia che era meglio fosse abbandonata; comunque, quando accadono queste disgrazie, il dovere del Governo è quello di mandare non i diplomatici, ma dei tecnici che vedano, tecnici che probabilmente saranno impediti di andare in miniera, ma il tecnico può compiere ugualmente l'inchiesta interrogando i nostri minatori. E noi insistiamo perchè il Governo provveda a condurre un'inchiesta. Discuteremo a fondo del problema dell'emigrazione italiana all'estero, provocheremo noi questa discussione perchè la immensa tragedia in cui lasciano la vita dei cittadini italiani, dei nostri fratelli, deve cessare e deve cessare soprattutto quando questi minatori lasciano la vita per l'incuria, la speculazione, per il risparmio che i grandi proprietari delle miniere vogliono fare nelle attrezzature.

Ed è ancora il giornale « Sole » di Bruxelles che recentemente scriveva: « I proprietari delle miniere sono indifferenti e poco loro importa se vi sono dei morti, tanto i morti sono italiani e gli italiani sono abituati a lavorare e a non lamentarsi mai ».

Onorevoli colleghi, noi inviamo alle famiglie delle vittime l'espressione del nostro vivo e commosso cordoglio; facciamo però nostra la espressione accorata del nostro illustre Presidente a proposito degli infortuni: non bastano le commemorazioni; facciamo in modo di eliminare le cause che procurano queste tragedie. Nel nostro accorato dire e nel nostro commosso pensiero verso tanta povera gente allontanata dalla Patria ove non ha trovato lavoro, è anche la volontà di porre i termini precisi perchè chi abbandona la Patria per trovare lavoro in terra straniera non vi abbia a trovare la morte. Questa è la nostra volontà. Ripetiamo la nostra istanza, che il Governo provveda a condurre un'inchiesta da parte di tecnici sulle ragioni che hanno provocato il grave avvenimento.

PEZZINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEZZINI. Mi consenta, signor Presidente, che, quale Presidente della decima Commissione permanente, mi associ alle espressioni di

cordoglio, ed in questa sede a quelle soltanto, che sono state qui pronunciate per la nuova grave sciagura che ha colpito i nostri minatori emigrati in Belgio.

È certamente doloroso che, a tre sole settimane di distanza da un'altra grave sciagura che aveva costato la vita a dodici lavoratori, di cui sette italiani, e che aveva avuto una commossa eco in quest'Aula, ci giunga dalle miniere del Belgio, dove lavorano diecine di migliaia di nostri connazionali, la tragica notizia di questo nuovo dramma minerario, le cui proporzioni sono purtroppo molto più gravi di quelle del precedente. Le notizie ultime, che speriamo siano le definitive, ci parlano di ventisette minatori rimasti uccisi nello spaventoso crollo che pare determinato da un'esplosione di grisou; di questi ben quattordici sono italiani. Vi sono poi altri quattordici minatori feriti, sette dei quali sono pure italiani. Contemporaneamente, ancora dal Belgio, ci giunge notizia di altri tre infortuni patiti da minatori italiani, due dei quali con esito letale.

Il nostro pensiero si eleva riverente e commosso davanti a queste nuove vittime, le quali si aggiungono all'albo interminabile dei milioni di lavoratori che, in ogni tempo e sotto ogni latitudine, hanno immolato la loro vita sui campi del lavoro e dell'umano progresso. Perchè, accanto alla nobilissima e gloriosa schiera dei caduti per la libertà e per la difesa della Patria, ai quali presso ogni popolo civile viene tributato un alto e doveroso riconoscimento morale, vi è quest'altra schiera altrettanto nobile dei caduti sul campo del lavoro, che noi onoriamo con eguale sentimento di alta considerazione e di imperitura riconoscenza.

Ma, mentre rendiamo l'omaggio reverente e commosso del nostro cordoglio ai caduti e formuliamo il nostro augurio fraterno per i feriti, non possiamo sottacere ancora una volta la nostra accorata preoccupazione per questa impressionante frequenza di sempre più gravi sciagure, che funestano le miniere del Belgio e che mietono vittime sempre più numerose tra i nostri fratelli emigranti.

Ho appresa recentemente, da un'indagine sommaria svolta da un consigliere di emigrazione dell'ambasciata di Bruxelles, che gli italiani morti nelle miniere del Belgio tra il 1946 e il 1952, cioè nello spazio di sei anni, superano il numero di 200. Cifra impressionante, che, per il tragico susseguirsi dei più recenti drammi minerari di quest'anno sciagurato, minaccia di accrescersi al di sopra della media, già tanto dolorosa, degli anni precedenti.

Sono proprio tutti e solamente dovuti al caso o alla cieca fatalità questi infortuni o non anche, come è stato rilevato, a scarse precauzioni, a misure preventive e protettive insufficienti da parte dell'organizzazione mineraria? È sintomatico che, dopo ogni sciagura di questo genere, una parte notevole della stampa belga di ogni tendenza sollevi più o meno aperte critiche e accuse all'imprevidenza o alla carente previdenza dell'organizzazione padronale ed invochi un maggiore rigore nelle inchieste e nell'accertamento delle responsabilità; chiedendo inoltre che, nello sforzo di affrontare e risolvere i complessi problemi dell'industria mineraria belga, non si insista solo sugli aspetti economici e tecnici, ma anche e sopratutto sugli aspetti umani e sociali.

Noi non possiamo che associarci a queste richieste, perchè il lavoro degli emigrati in Belgio sia riguardato sempre di più alla luce di una concezione sociale centrata sull'uomo, sul suo lavoro, sulla sua dignità. Perchè, se così non fosse, penso che dovremmo certamente riconsiderare in radice il problema dell'invio di altri nostri fratelli lavoratori nelle miniere del Belgio.

Mi sia consentito di aggiungere che il Senato non può che apprendere con soddisfazione che il nostro ambasciatore a Bruxelles sia subito accorso sul posto per portare il doveroso saluto della Patria alle vittime e il conforto ai feriti e che il Presidente del Consiglio abbia ritenuto doveroso che il Governo italiano fosse rappresentato alle onoranze funebri dei caduti nella persona del Sottosegretario agli esteri.

Per il resto, questa non mi pare la sede più opportuna per scendere ad un esame critico e polemico di questa tremenda sciagura che ha nuovamente gettato nel lutto non solo la grande famiglia dei nostri emigrati nel Belgio, ma tutto il Paese.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici.* Il Governo non può che associarsi alle parole di vivo dolore che sono state pronunciate in quest'Aula per i nostri fratelli morti, per le loro famiglie, per i loro figli. In questo sentimento non vi è nessuna differenza tra il pensiero degli onorevoli Mariani e Pezzini e quello del Governo. È certo però, onorevoli colleghi, che io, pur con la prudenza che si impone da chi parla da questo banco, non posso non sentirmi preoccupato vivissimamente del numero, della frequenza e soprattutto delle cause qui accennate dall'una e dall'altra parte, che portano a questi gravissimi e dolorosi avvenimenti. Noi evidentemente, in questo momento, ci troviamo in questa situazione di spirito: molto vivamente preoccupati. Vogliamo perciò porre un rimedio, vogliamo cercare una situazione di tranquillità per i nostri minatori e le loro famiglie. Quando si parla da questo banco, di avvenimenti che avvengono in territorio non italiano, non si può parlare di inchieste con molta facilità; bisogna parlare con molto riguardo della Nazione nella quale questi dolorosi avvenimenti si verificano, ma vorrei dire che la stessa nobile Nazione belga, che ospita questi nostri lavoratori, che dà ad essi un pane, attraverso la voce della sua stampa, manifesta la unanime preoccupazione che in questo momento preoccupa il nostro spirito e il nostro animo. Da ciò — non è mia competenza — con quali forme, con quali mezzi si potrà arrivare a dare a questi nostri fratelli una maggiore sicurezza? Io in questo momento non posso pronunciarmi, ma dico che siccome il mio animo condivide il vostro pensiero, riferirò al Presidente del Consiglio ed al Ministro competente questo vostro sentimento e procurerò che nei limiti del rispetto per la Nazione, della sua autonomia e soprattutto anche dei doverosi riguardi che si devono alla Nazione belga, sia possibile addivenire alla realizzazione del vostro desiderio di ottenere perciò le dovute garanzie. Io mi associo al voto di un collega che ha detto: se noi queste garanzie non ottenessimo, se noi non fossimo capaci di ottenere tutta la certezza che questi dolorosi episodi avessero a cessare, allora forse si dovrebbe arrivare ad una decisione gravissima nelle sue conseguenze ma pur doverosa perchè dove c'è una vita umana da salvare i riguardi non servono più, e potrebbe anche essere quella di far cessare questa emigrazione se l'emigrazione dei fratelli nostri dovesse essere esposta a tali rischi e pericoli. Detto ciò io mi associo alle parole di cordoglio degli onorevoli colleghi e riferirò al Presidente del Consiglio e al Ministro competente perchè sia possibile soddisfare il nostro ardentissimo voto.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, troppo spesso dobbiamo commemorare i minatori italiani morti in Belgio. La cifra che è stata qui ricordata è semplicemente paurosa. Abbiamo il tragico privilegio di morire più di tutti nelle miniere del Belgio. Io quindi non posso che condividere in pieno le preoccupazioni e l'angoscia che sono state espresse dai senatori Mariani e Pezzini e dal rappresentante del Governo. Mi sia consentito aggiungere che, se è bene che l'Ambasciatore faccia il suo dovere recandosi sul luogo, se è anche bene che il Governo italiano faccia il suo, inviando nel Belgio suoi rappresentanti, è pure esatta l'osservazione del collega Mariani secondo cui è sul piano tecnico che va guardata questa tremenda iattura che ci colpisce in modo ricorrente. Quindi unisco i miei voti a quelli già espressi autorevolmente.

Per lo svolgimento di una interrogazione urgente.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, su questo doloroso argomento, è stata presentata dal senatore Bitossi una interrogazione urgente, per sapere quali misure siano state prese o si intenda prendere per garantire ai minatori emigrati nel Belgio il massimo delle misure preventive atte ad impedire il ripetersi dei luttuosi incidenti verificatisi nelle miniere belghe. Questa interrogazione è firmata dal senatore Bitossi, ma credo che tutto il Senato con il cuore la firmi. Pertanto io chiedo al Governo di rispondere il più rapidamente possibile a questa interrogazione. Non so se per domani il Governo avrà tutti gli elementi. Io lascio volentieri al Governo di scegliere il giorno; intendiamo però che a questa interrogazione sia data una completa ed esauriente risposta.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici.* Aderisco senz'altro alla proposta del nostro illustre Presidente. Riferirò al Ministro competente perchè l'interrogazione del senatore Bitossi sia discussa possibilmente domani e se non domani nel termine più ristretto.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti proposte di legge:

dai senatori Barbareschi, Bo, Boggiano Pico, Pallastrelli, Negro e Terracini:

« Provvidenze a favore delle zone disastrate dalle alluvioni del 19 settembre e del 14-15 ottobre 1953 nelle provincie di Genova e Piacenza » (137);

dal senatore Elia:

« Trattamento di previdenza al personale di ruolo dell'Amministrazione autonoma degli Archivi notarili » (138);

dal senatore Cingolani:

« Elevazione a Ispettorato compartimentale della Sezione distaccata della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per l'Umbria » (139).

Queste proposte di legge saranno stampate, distribuite ed assegnate alle Commissioni competenti.

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

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni e la seguente proposta di legge all'esame e all'approvazione:

della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Sistemazione dei ruoli organici del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (98), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro);

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Estensione dell'assistenza sanitaria ai pensionati statali e sistemazione economica della gestione assistenziale dell'E.N.P.A.S. » (102) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale);

« Modifiche dell'articolo 5 della legge 31 luglio 1952, n. 1131, per la concessione di anticipazioni sulle somme dovute alla Jugoslavia per la perdita di beni, diritti ed interessi italiani nei territori passati alla Jugoslavia o esistenti nel suo antico territorio » (104), di iniziativa del deputato Bartole (*Approvata dalla Camera dei deputati*);

« Modificazioni alla tabella del personale salariato dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (110);

« Facoltà ai comuni di Gorizia e di Livigno di riscuotere imposte di consumo sui generi che fruiscono di particolari facilitazioni fiscali » (111);

« Vendita a trattativa privata all'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Napoli dell'area di metri quadrati 4.826 retrostante all'ex Caserma " Bianchini " di Napoli » (114);

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

« Validità degli esami di abilitazione tecnica al termine del primo esperimento degli Istituti tecnici femminili » (103) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

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

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito all'esame della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), previo parere della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) e della 9ª Commissione permanente (Industria, com-

mercio interno ed estero, turismo), il disegno di legge:

« Partecipazione della Corte dei conti al controllo sulla gestione finanziaria degli enti a cui lo Stato contribuisce in via ordinaria » (97).

Nomina di membri di Commissione parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che ho chiamato a far parte della Commissione parlamentare consultiva per l'esame del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina fiscale della lavorazione dei semi oleosi e degli olii minerali prevista dall'articolo 3 della legge 20 dicembre 1952, n. 2385, i senatori Bosia, Carelli, De Giovine, Petti e Spezzano.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegno di legge:

« Aumento del contributo a favore dell'Unione italiana dei ciechi per l'assistenza alimentare dei ciechi civili in condizioni di maggior bisogno » (133);

« Esenzioni fiscali e tributarie in favore dell'Opera nazionale di assistenza per gli orfani dei militari dell'Arma dei carabinieri » (134);

« Concessione della tredicesima mensilità ai titolari di pensioni a carico degli Istituti di previdenza » (135);

« Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra » (136).

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

Per la nomina di una Commissione speciale.

BRASCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRASCHI. Signor Presidente, propongo che l'esame del disegno di legge: « Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra », sia deferito a una Commissione speciale nominata dal Presidente, così come è stato fatto, del resto, alla Camera, in considerazione della particolare complessità della materia, che investe la competenza di più Ministeri, e quindi interessa diverse Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, metto ai voti la proposta del senatore Braschi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (116) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 », già approvato dalla Camera dei deputati.

È iscritto a parlare il senatore Terragni. Ne ha facoltà.

TERRAGNI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, già in precedenza numerosi oratori hanno detto che questa che si svolge a ritmo accelerato non potrebbe veramente chiamarsi discussione sugli stanziamenti degli stati di previsione, ma più propriamente si potrebbe definire come un rapido esame degli stessi, al fine di suggerire nuove idee o concreti propositi per la compilazione dei bilanci futuri.

Con questo spirito ho esaminato la relazione che ha predisposto il senatore Canevari con la diligenza che gli è abituale, corredandola con la necessaria integrazione di cifre e di specchi, ma soprattutto accompagnandola con obiettive considerazioni che riguardano il personale dell'Amministrazione centrale e periferica, la viabilità e le nuove costruzioni ferroviarie, le acque e gli impianti elettrici, le spese

marittime, i porti e l'edilizia statale e sovvenzionata, l'urbanistica e i piani regolatori, considerazioni sulle quali in massima siamo d'accordo, perchè esatta è stata la diagnosi, anche se talvolta insufficienti sembrano i rimedi proposti.

In modo particolare ritengo segnalare la dolorosa situazione del personale appartenente al Genio civile, corpo di gloriosa e operante tradizione, ora oberato da compiti sempre crescenti, e dotato di personale sempre più ridotto e sempre meno preparato. Riteniamo opportuna la creazione di aziende autonome particolari, organizzazioni che meglio possano rispondere, anche per esperienza in atto (A.N.A.S., I.N.A.-Casa, ecc.), e con personale e con mezzi adeguati, alle complesse responsabilità tecniche e amministrative di nuovi servizi. Molti ed importanti sono i problemi in esame, ed io non avrei nè la capacità nè il tempo di poterli affrontare. Su di un punto però vorrei fermarmi, perchè su di esso, la relazione è, direi, sconfortante. Intendo riferirmi al capo II, viabilità statale. Esaminati con la consueta diligenza cifre e capitoli, il relatore accenna ad un vasto programma di opere oggetto di particolari studi da parte dei tecnici dell'A.N.A.S., e presentato nella sua forma conclusiva da una relazione dello stesso Ministro. Con evidente rincrescimento il relatore così conclude: « Ma nessun accenno si trova di tale programma nel bilancio in esame; e l'A.N.A.S. non può dare con le somme che le sono messe a disposizione il minimo inizio neppure a un programma minimo di opere reclamate dalle necessità più urgenti del traffico che si svolge sulle strade statali. *Ad impossibilia nemo tenetur* ».

Onorevoli senatori, signor Ministro, è proprio su questo problema, sul problema della strada, che io vorrei ancora una volta richiamare l'attenzione del Governo responsabile, perchè questo non è problema di ordinaria amministrazione di un bene inerte, ma è un problema che riguarda un bene patrimoniale che ha la necessità vitale di incessante progresso per adeguarsi alle sempre crescenti esigenze del traffico, e cioè della vita stessa della Nazione. La circolazione sulle nostre strade è aumentata tra il 1938 e il 1952 nella proporzione di 1 a 2,3 per quanto riguarda le automobili; e di 1 a 5,4 per quanto riguarda le moto. Tale aumento non ha portato ad un termine fisso, ma è solo una tappa dello sviluppo di quel traffico motorizzato, che è uno dei segni più evidenti di vitalità e di prosperità.

Oggi i veicoli in circolazione sulle nostre strade ammontano a 2.139.000, di cui 804.000 sono autoveicoli e il rimanente sono motoveicoli. È una massa imponente di veicoli che gremiscono le strade con un ritmo crescente e preoccupante. Ma le previsioni (cito lo studio eseguito da uno dei più autorevoli competenti italiani in materia del traffico, il professor Vezzani, per conto della Società Iniziative stradali) sono ancora più preoccupanti: seguendo una norma che sarebbe troppo lungo citare in dettaglio, si prevede che entro il 1962 la circolazione assommerà ad oltre cinque milioni di veicoli, di cui circa due milioni di automezzi e circa tre milioni di motomezzi.

Le previsioni del professor Vezzani hanno tutto il carattere di un vero e proprio piano di sviluppo in certo modo automatico del traffico. Ebbene, io vorrei vedere contrapposto a questo piano dello sviluppo del traffico un piano dello sviluppo e dell'adeguamento delle strade. Questo, purtroppo, per quanto auspicato in sede parlamentare da autorevoli esponenti e richiesto a gran voce da Enti e da associazioni (vedi il recente Convegno di Stresa), non mi risulta che sia stato fatto nella giusta misura. Dirò anzi che tutti i programmi riferentisi alle strade sono compilati non già in base alle esigenze del traffico, ma in base alle possibilità di un bilancio statale, dopo aver soddisfatto tutte le altre esigenze, anche quelle di carattere politico. Non voglio affermare che lo Stato non abbia fatto nulla per le strade; sarebbe ingiusto ed inesatto, perchè sempre nei suddetti limiti del bilancio, molto si è fatto. È che non vedo un programma globale che non solo miri a risolvere uno per uno i problemi più assillanti, ma cerchi di accontentare almeno per un certo periodo quelle che sono le esigenze più vitali del traffico. Mi permetto di affermare che già oggi il traffico è da considerarsi convulso e pericoloso, e che fin da oggi si profila il pericolo che gli aspiranti nuovi utenti di automezzi rinuncino ai loro progetti perchè spaventati

dalla inefficienza delle strade e della conseguente pericolosità della circolazione.

Se prendiamo la circolazione e la viabilità di venti anni or sono, e le valutiamo entrambe a cento, troveremo che, mentre la circolazione è giunta quasi all'indice 400, la efficienza della viabilità è arrivata sì e no a 150. Questa sperequazione, questo accentuarsi di una inefficienza si accresce di giorno in giorno, perchè, mentre la circolazione aumenta di circa il 10 per cento annuo, l'efficienza stradale non aumenta nemmeno del 3 per cento. A un certo punto la sperequazione sarà tale che ne risulterà bloccato il traffico: cosa questa che sarebbe enormemente dannosa, non solo al traffico per se stesso, ma anche alle molte e poderose industrie che vivono del e sul traffico, a cominciare dalle industrie automobilistiche. Proprio in questi giorni la Camera di commercio di Cuneo, a mezzo di una circolare che è arrivata anche ai componenti della 7ª Commissione dei Lavori pubblici, sta promuovendo un'azione per invocare un provvedimento di legge che stabilisca il divieto di circolazione per trasporto merci nei giorni festivi, e ciò per il maggior rischio di incidenti stradali.

La rete stradale italiana raggiungeva alla fine del 1952 queste proporzioni: un totale di 174 mila chilometri, di cui con approssimazione 21 mila circa statali, 42 mila provinciali e 110 mila comunali. La rotondità di queste cifre non deve fare impressione, anzitutto perchè la densità delle strade nelle varie provincie è estremamente diversa, per cui ad una media nazionale di 56 chilometri per ogni 100 chilometri quadrati di superficie, si contrappone il massimo della provincia di Asti con 194 chilometri per 100 chilometri quadrati, ed una serie di massimi decrescenti dai 145 di Padova, che è al secondo posto, ai quasi 114 della provincia di Milano che è al nono posto. D'altra parte, come è ovvio, vi sono provincie, specialmente nel Mezzogiorno e nelle Isole, in cui la densità stradale è infinitamente minore.

Il problema che si pone pertanto è duplice a mio avviso: in una parte d'Italia ad alto sviluppo industriale e commerciale il traffico chiede urgentemente un miglioramento della viabilità; in altra parte d'Italia si attende che l'esistenza di una buona rete stradale renda possibile lo sviluppo di un traffico. Ecco perchè è urgente che si attui un piano almeno decennale per una sistemazione stradale capace di assicurare anche un margine di sicurezza nell'avvenire. Tanto per dare un'idea della densità stradale di cui godono altri Paesi, mi limiterò a citare due Paesi con i quali abbiamo maggiore dimestichezza: in Inghilterra la densità stradale per contrapposto ai nostri 56 chilometri per 100 chilometri quadrati di territorio, è di 130 chilometri, e in Francia si hanno 125 chilometri per 100 chilometri quadrati: queste sono cifre notevolmente superiori a quelle che si verificano sul nostro territorio. D'altra parte l'incremento di circolazione è un fenomeno che deve avvenire per forza, perchè la motorizzazione nel nostro Paese è ancora molto arretrata. Infatti in Italia abbiamo sessanta abitanti per ogni veicolo motorizzato, mentre in Francia gli abitanti scendono a 15, per non parlare poi degli Stati Uniti, in cui il rapporto è 1 - 2,8. In prosieguo di tempo la motorizzazione dovrà raggiungere livelli sempre più elevati.

Non si può nemmeno obiettare che Francia e Inghilterra siano Paesi ricchi ed il nostro un Paese povero; la verità è che in quei due Paesi si è presto intuito il valore strutturale dela strada, e si è provveduto; mentre in Italia il problema della strada è sempre stato considerato un problema di ordinaria amministrazione, e tutti i Governi hanno dato al Ministero dei lavori pubblici solo le briciole del bilancio.

Come giustamente ha osservato di recente il Presidente della 7ª Commissione, senatore Corbellini, la legge organica sui lavori pubblici n. 224 del 20 marzo 1861 (articolo 11) primo comma del titolo II, con la dizione: « Non può esservi strada nazionale tra due punti del territorio che siano collegati da ferrovia », se poteva tutelare in quel tempo l'organizzazione ferroviaria in fase di promettente sviluppo, ha certamente contribuito a ritardare la formazione di un vasto patrimonio stradale.

Patrimonio che è stato poi classificato solo col decreto-legge 15 novembre 1923 in quattro distinte categorie: 1° strade nazionali; 2° e 3° provinciali; 4° comunali; mentre solo con la legge 17 maggio 1928 si è provveduto alla istituzione dell'Azienda autonoma delle strade

statali, ente che ha assolto brillantemente il suo compito.

Le mutate condizioni attuali non dovrebbero destare più preoccupazioni negli ambienti ferroviari perchè « Strada e rotaia » sono due elementi fondamentali di un moderno organismo che, in armonica e reciproca collaborazione, si devono integrare come strumenti del pacifico e civile progresso. Proprio in questi giorni è stata annunciata dalla stampa l'eventualità di un aumento delle tariffe ferroviarie. A mio giudizio, in questo momento occorre procedere con molta cautela, perchè tale aumento verrebbe a spostare l'attuale equilibrio di traffico a favore della strada, che non è però in grado di poterlo sopportare. Nel quadro generale della politica dei trasporti il disavanzo delle ferrovie, che potrà essere poi ridotto o soppresso, può avere in questo momento importanza sociale, evitando maggiori sciagure per la pericolosità delle nostre strade!

Ma forse più che la lunghezza della rete stradale e la sua densità relativa, conta un altro elemento; il genere di strada che domina in Italia. In questo campo noi siamo veramente molto in ritardo, poichè, mentre abbiamo alcuni tronchi stradali eccellenti e modernissimi, come il primo tratto dell'autostrada Milano-Laghi fino a Lainate e al bivio per Como, in genere la norma stradale è tuttora quella che era considerata ottima all'inizio della motorizzazione. Norma, questa, che è stata ribadita da una circolare del Ministero dei lavori pubblici del 7 agosto 1946, e che non mi risulta ancora aggiornata. In base a questa norma, veniva affermato che « poichè la dimensione massima trasversale dei veicoli si è normalizzata in metri 2,50, non risultano idonee larghezze di piani viabili che non siano multipli di m. 3, indipendentemente dalle banchine, parapetti, piste ciclabili, ecc. ». Ma questa norma che è poi quella che venne fissata nel 1930 al Congresso internazionale della strada tenuto a Washington, era già stata largamente superata nel 1946. Il margine di sicurezza di 50 centimetri poteva essere sufficiente quando gli autotreni marciavano a 40 chilometri orari, ma è del tutto insufficiente ora che anche i mezzi di trasporto più pesanti marciano a 70 o 80 chilometri orari. Tanto più che che le nostre strade offrono oggi lo spettacolo di una letterale pericolosissima invasione di motocicli e motoleggere.

La larghezza di carreggiata di una strada moderna non deve solo calcolare i multipli di m. 3, ma avere anche qualcosa in più (3,50); tale formula è stata adottata dalla Francia, mentre la Germania ha adottato le larghezze di 7,50 per strade a due correnti di traffico e di 9 metri per quelle a tre correnti di traffico. Gli inglesi hanno adottato misure simili a quelle tedesche, e così pure la Svizzera. Perchè mai soltanto l'Italia rimane fedele a vecchie misure che rendono arduo e quasi eroico il traffico?

So bene che l'Azienda statale della Strada prevede di portare a m. 10,50 la larghezza delle principali strade per un complesso di poco meno che 7 mila chilometri; e prevede l'allargamento delle residue strade di sua competenza, per circa 17.000 chilometri, fino a 7 metri. Ma al ritmo attuale degli stanziamenti il programma dell'Azienda della strada sarà realizzato quando già nuove esigenze premerano! Non è tutto: vi è da considerare che tutti gli Enti ed associazioni competenti, ed in particolare gli Automobil Club, insistono perchè lo Stato affidi alla Azienda della strada una buona quota dei 42.000 chilometri di strade oggi classificate provinciali.

Tale soluzione, corrispondente alla realtà dei traffici, e più consona ad una equa ripartizione dei tributi, eleverebbe di colpo il tono della viabilità, perchè col passaggio allo Stato delle strade oggi provinciali, le Provincie potrebbero sgravare di almeno altrettanto chilometraggio i Comuni più poveri, dedicando alle strade già comunali la loro opera di rinnovamento. Devo dire che in genere le Amministrazioni provinciali curano egregiamente la loro rete stradale ed in qualche caso, come ad esempio per la provincia di Milano, si sono ottenuti risultati eccezionali. La rete stradale della provincia di Milano supera per efficienza e larghezza di vedute anche quella delle strade statali. Ecco perchè è urgente e necessario che il Parlamento, sia pure con la dovuta cautela, faccia sentire al Governo che il problema della strada non è problema secondario; e che se forti stanziamenti, diluiti in un periodo di più anni, sono stati urgenti per talune necessità, non è meno necessario uno stanziamento glo-

bale adeguato per sistemare la viabilità, prima che la sperequazione tra esigenza e possibilità divenga tanto stridente, da danneggiare la nostra economia. Perchè il Senato abbia conoscenza del valore economico dei trasporti su strade, cito alcune cifre: su 21.000 chilometri di strade statali nel 1952 il costo dei trasporti è stato di 336 miliardi, su 42.000 chilometri di strade provinciali nel 1952 il costo dei trasporti è stato di 223 miliardi, su 110.000 chilometri di strade comunali, nel 1952 il costo dei trasporti è stato di 187 miliardi. In totale 746 miliardi. Onestamente dobbiamo riconoscere che i bilanci non sono mai stati equi nei riguardi degli utenti della strada. È noto che il bilancio dello Stato riceve dagli utenti della strada, in varie forme, circa 200 miliardi annui, tra imposta sui carburanti, tassa di circolazione, imposta sui lubrificanti e imposta sulla produzione. Ebbene per alimentare questo ricco cespite di entrata lo Stato mette in bilancio qualcosa meno di 36 miliardi, di cui 27 miliardi e 844 milioni soltanto alla Azienda della strada, e il resto ai Provveditorati regionali. Queste cifre, onorevoli senatori, sono eloquenti: dicono che lo Stato restituisce alla funzionalità stradale solo una quinta parte di quanto ne riceve! Ora, senza fare della facile demagogia, io mi limito a chiedere anche se sia saggezza amministrativa il lasciare deperire un vero e proprio mezzo strumentale, quale è la strada! Ritengo, e con me tutti gli enti interessati o professionalmente competenti, che l'attuale politica stradale tendente al tamponamento delle più gravi deficienze, ed alla pura e semplice manutenzione stradale, sia oltremodo pericolosa. Il non mantenere tale patrimonio stradale in efficienza, il non adeguarlo allo sforzo che gli è richiesto, può portare, e sicuramente porterà, alla anemizzazione del traffico, con quanto danno per l'economia nazionale è facile immaginare. Vi è a questo proposito un argomento che non deve essere trascurato, ed è la crescente cattiva impressione che sulle nostre strade riportano i turisti stranieri. Intendiamoci, io non voglio dire che il giudizio degli stranieri, abbia diritto di cittadinanza in quest'Aula; sono io stesso più che geloso della nostra dignità. Ma qui non è questione di suscettibilità o meno, si tratta di perdere una importantissima clientela; una clientela che ci apporta ogni anno in modo capillare una cifra in valuta pregiata, che grosso modo si calcola superiore ai cento miliardi. I turisti stranieri cominciano ad essere preoccupati della nostra circolazione spericolata, alla garibaldina. Così comincia a crearsi all'estero un'altra frase fatta, che rimarrà in vigore anche se e quando avremo di nuovo delle magnifiche strade.

Onorevoli senatori, onorevole Ministro, lo stesso relatore onorevole senatore Canevari ha constatato l'assenza di una visione d'insieme in materia di viabilità. È quindi urgente che il Governo (tenendo conto di stimolare e assecondare fin dove è possibile l'iniziativa privata, e concedendo larghi contributi agli enti locali) prenda in esame un programma globale, che ponga seriamente sul tavolo la questione e faccia finire questa ormai pericolosa rincorsa degli stanziamenti dietro le necessità, con la abituale sconfitta degli stanziamenti. Ogni anno si accresce l'inefficienza delle strade e noi dobbiamo invece, non solo riprendere il terreno perduto, ma anche prevenire lo sviluppo del traffico, in modo da sistemare per almeno un ventennio la rete stradale principale.

La rete stradale italiana è nella situazione di un malato grave al quale si continui a dare soltanto un po' di ossigeno, senza provvedere a combattere le cause del male. Vorrei che il Senato sentisse tutta l'urgenza di questo problema, che da un anno all'altro può divenire gravissimo.

Un autorevole quotidiano milanese, « Il Corriere della Sera », in questi giorni con un articolo dettato da competente collaboratore, poneva ancora una volta la questione sul tappeto, questione che è ripresa e discussa da altri giornali e da numerosissime riviste in ogni regione d'Italia.

Onorevoli senatori, onorevole Ministro, ho voluto dire queste cose, non perchè il Ministro non le sappia, ma per sottolineare che proprio nelle regioni d'Italia più ricche di strade il traffico sta divenendo pletorico, l'ingorgo minaccia di limitare anche le residue capacità di traffico di cui godono le strade della Valle Padana. Le stesse autostrade, a proposito delle quali sarà bene dire che è rimasto troppo a buon prezzo il diritto di passaggio, che potrebbe invece essere elevato a cifra più consistente,

le stesse autostrade, che attestano una priorità della tecnica italiana, che sembrarono ed in realtà erano a suo tempo dei capolavori che gli stranieri ci invidiavano, sono ora superate in campo internazionale. Anzitutto, si dovrebbe seriamente provvedere a limitare l'esagerata esibizione di cartelli pubblicitari, enormi e non sempre di buon gusto, buoni solo a distrarre gli automobilisti dalla osservazione dei segnali; poi, oltre che provvedere alla costruzione della terza pista per i sorpassi ormai indispensabile dappertutto, si dovrebbe rivedere al lume della più progredita tecnica il problema degli incroci e delle diramazioni, che rappresentano un vero e proprio pericolo. Il personale tecnico dell'Azienda della strada è aggiornatissimo in questa materia, e se non si è ancora fatto nulla di concreto è stato solo per la consueta mancanza di mezzi.

Chi voglia rendersi conto della verità di queste affermazioni, non ha che portarsi al bivio dell'autostrada di Milano per Bergamo e Torino, non ha che da viaggiare in auto sulle principali strade che si irraggiano tra Genova e Venezia, fra Torino e Milano, tra Bologna e Verona, nelle ore di punta. E del resto lo specchio più sincero ed eloquente della situazione ci viene fornito dalla cronaca, che ci fa sapere che in Italia le vittime della strada sono il doppio di quante se ne contino in qualsiasi altro paese civile!

E proprio ponendo l'accento su questa ultima dolorosa constatazione, chiuderò questa mia breve disamina, portata con spirito di tecnico che da molti anni si interessa e si appassiona sull'argomento. Troppi sono gli incidenti che si verificano sulle nostre strade!

Le cause sono diverse, ma fra di esse emerge in primo luogo la insufficienza delle sezioni stradali e la loro pericolosità in relazione al traffico da cui esse sono percorse: 4.310 vittime nell'anno scorso (1952) e cioè 12 morti ogni giorno! per tutti i giorni di un anno intiero! 69.000 feriti negli incidenti, costituiscono questo nostro tragico primato.

E allora viene spontanea una osservazione più umana che tecnica.

Signor Ministro, non assumiamoci altre gravi responsabilità; affrontiamo con consapevole fermezza e nella forma integrale il complesso problema della viabilità, anche se ciò dovesse portare, come porterà, notevoli sacrifici al bilancio. Provvederemo a dare proficuo lavoro alla imponente massa di disoccupati, che attende e preme spinta dal bisogno, e avremo il grande merito di aver restituito sicurezza alle strade del nostro Paese, ma soprattutto potremo affermare con piena coscienza, di aver contribuito a salvare delle vite umane. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

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

PORCELLINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non è certo incoraggiante per chi come me è nuovo alla vita parlamentare assumere la grave responsabilità di discutere un bilancio tanto importante come quello dei Lavori pubblici con i minuti contati e con un notevole assenteismo dei colleghi senatori. Non è un esame approfondito e ponderato che si può da noi attendere, ma una veloce scorribanda tra i meandri dei capitoli, delle cifre, e il più grande merito di un senatore resta sempre quello di essere velocissimo. (*Interruzione del senatore Buizza*). Questa bilancio, ci viene presentato a gestione inoltrata per una sanatoria piuttosto che per una approvazione, e come si potrebbe pensare diversamente quando, avendo approvato per primi i bilanci finanziari, nessuna possibilità ci resta, per poter eventualmente portare qualche modifica di una certa importanza? So che non è responsabile l'attuale Governo di tale inconveniente e non ci resta che una speranza — ne abbiamo tante — che tutte le proteste, i suggerimenti, i consigli che da questi banchi sono stati avanzati siano tenuti nel dovuto conto almeno per i prossimi bilanci dell'esercizio 1954-55. Io cercherò di mantenere la mia critica in modo che sia sincera, e spero utile, mantenendo quel senso di responsabilità che ognuno di noi in quest'Aula deve avere. La relazione del collega Canevari è certamente ottima; e denota la sua speciale competenza, ma egli non ci ha aperto interamente il suo pensiero: troppo tecnicismo e assenza assoluta di linea politica. Ora è bene che ci parliamo francamente. Per noi, ogni bilancio, ogni problema pubblico, prima di essere tecnico è un problema politico. Noi facciamo carico al Governo che

ha compilato questo bilancio dei lavori pubblici, di non avere una chiara e coerente politica dei lavori pubblici. Speriamo che lei onorevole Ministro si preoccupi per il prossimo avvenire. Io intendo fermare l'attenzione dei miei onorevoli colleghi su tre questioni di capitale importanza: l'edilizia, con riferimento al problema della casa; la viabilità, per quanto concerne i trasporti; le acque sia per l'industria che per la produzione e per l'energia elettrica. Il problema edilizio ha un aspetto urgente indilazionabile; quello della casa per abitazione civile, specialmente per i poveri e per i poverissimi. Torneremo forse su questo argomento quando ci verrà presentata la legge sul blocco dei fitti. Il fabbisogno nazionale è calcolato dal relatore attorno ai cinque milioni di vani; una previsione, mi pare, eccessivamente ottimistica. Un piano elaborato da tecnici della Confederazione generale italiana del lavoro calcola a venti milioni di vani il fabbisogno per la soluzione integrale del problema. L'Istituto nazionale di urbanistica, che non è certo influenzato da socialisti o da comunisti, fissa il fabbisogno a dodici milioni di vani. A voler mantenerci sul terreno pratico potremmo certamente stabilire l'assoluta necessità di avere almeno otto o dieci milioni di vani. La vita di oggi non è certo più quella di cinquant'anni fa. Gli italiani desiderano vivere in un modo migliore di quello che era una volta. Si formano dei nuovi nuclei familiari i quali non si adattano più come una volta a vivere nella casa del vecchio ceppo, ma giustamente pretendono di crearsi la loro famiglia indipendente, il loro nido, e ciò va stimolato nell'interesse della famiglia e della società. Si aggiunga a questo l'incremento demografico del nostro Paese e voi sarete convinti che la cifra da me citata sarà certamente inferiore, mai superiore, alla necessità.

Il signor Ministro, con le sue dichiarazioni fatte nell'altro ramo del Parlamento, si è lodevolmente interessato del problema della casa, ha promesso di invitare i Prefetti per l'eventuale esproprio delle aree, di presentare un progetto di legge per la costruzione di case popolari, di stimolare l'iniziativa privata; ma gli italiani che vivono nei tuguri, quelli che soffrono in soffitte e in cantine non possono più oltre attendere. Necessita sveltire, sollecitare, disciplinare gli sfratti anche, e magari, pur non essendo compito suo, signor Ministro, sospendere gli sfratti almeno durante la stagione invernale.

E non sperate eccessivamente dall'iniziativa privata. Ormai si può dire che ha quasi esaurito il suo compito. Di alloggi di lusso redditizi ce ne sono troppi, e molti di questi appartamenti di lusso sono vuoti e io credo che il Governo farebbe bene a esaminare se non sia il caso di requisirli, perchè non è concepibile che in Italia, mentre tanta povera gente soffre in grotte e in cantine, vi siano degli ampi appartamenti vuoti. Ciò non è umano, nè cristiano. Occorre costruire per i poveri, per gli operai, per gli impiegati, e tale compito non può essere assolto altro che dallo Stato. La funzione fin qui svolta dall'I.N.A.-Casa, dall'U.N.R.R.A.-Casas, dall'I.N.C.I.S., è stata insufficiente. Credo che sia arrivato il momento di fare in Italia un unico ente nazionale dell'edilizia, assorbendo tutti gli altri che si sono aggrappati al Ministero dei lavori pubblici, come ostriche, come parassiti. Assorbite questi enti e fate un piano unico, concreto, che in un breve periodo di anni risolva veramente il problema degli alloggi!

Per stimolare la ricostruzione, lo Stato esenta le nuove costruzioni da ogni imposta per venticinque anni. Si preannuncia un eventuale esproprio delle aree, ma è inutile, signor Ministro, non avete mai pensato (e certo lo avrete pensato) che per stimolare la costruzione di case occorre anche limitarne il costo? Che cosa ha fatto il Ministero in tal senso? Il costo di ogni vano, di una casa media, si aggira sulle 500 mila lire. Tale costo è superiore a quello di altri Paesi e ciò senza una plausibile giustificazione. La mano d'opera, in Italia, costa meno che altrove e rende di più. Il ferro costa come negli altri Paesi. E allora? Non è forse il costo del cemento che incide notevolmente sul prezzo? Perchè si è permesso il *trust* dei cementifici, *trust* che in pochi anni ha fatto lauti guadagni, ha mantenuto prezzi elevati di monopolio, e, non appena è stata approvata la Cassa del Mezzogiorno (non so se sia stata una combinazione o se sia stato voluto) la produzione del cemento in Italia è diminuita e si

è ritornati all'epoca del mercato nero? Tutto questo frustra la buona volontà del Governo.

Allargate le autorizzazioni di produzioni di cemento a tutte le piccole e medie imprese, favoritele, con il concedere loro il carbone del Sulcis, che ora giace inutilizzato e che è adatto allo scopo, e non preoccupatevi di urtare gli interessi dei soliti egoisti. Non avrete più il loro consenso, ma certo avrete la simpatia e la riconoscenza di tutto il popolo onesto.

Edilizia scolastica. L'edilizia scolastica ha bisogno di somme imponenti. Molte sono le aule che debbono essere costruite e non soltanto nella bassa Italia, ma nel centro e al nord. Noi abbiamo bisogno ancora di scuole.

La norma che il Ministero ha stabilito, e cioè che in ogni scuola ci sia l'alloggio per gli insegnanti, è una buona cosa. Però avete sentito l'altro giorno un collega il quale ha affermato: intenzioni buone ce ne sono molte, ma ci vogliono i mezzi. Ci sono dei Comuni che non possono seguirci, perchè si dibattono nelle difficoltà enormi dei loro bilanci stremati, che non offrono nessuna possibilità. Perchè allora lo Stato non deve intervenire? La scuola è funzione di primo ordine, che deve svolgere lo Stato.

Cercate in tutti i modi di costruire le scuole, perchè in Italia, per la ricostruzione morale del nostro Paese, abbiamo bisogno di scuole, di scuole e di scuole. Vi sono delle scuole che ci si vergogna a visitarle, camere senza aria e senza luce, umide, dove i bambini devono andare a studiare. Ditemi voi con quale animo questi bambini possono desiderare di essere educati in quelle aule? È l'ambiente che deve ricreare, che deve invitare il ragazzo.

Piani di ricostruzione. Con una prima legge lo Stato si assumeva l'onere della ricostruzione in quelle città che più avevano sofferto per eventi bellici. Io credo che fosse un obbligo di tutti gli italiani di sopperire ai gravi danni subìti da una città per ragioni belliche. Io sono sindaco di una di queste città semidistrutte dalla guerra; pieni di fiducia abbiamo domandato allo Stato che intervenisse, essendo il Comune stremato, abbiamo sostenuto che con la città distrutta per il 50 per cento non si poteva pensare ad una rapida ricostruzione, e si ebbe una risposta affermativa. Sono passati circa otto anni, ma di ricostruzione ne è stata fatta ben poca e quella prima legge è stata modificata da una seconda; quella che doveva essere la ricostruzione fatta dallo Stato attraverso gli uffici del Genio civile si è arenata e noi attendiamo da anni che si riprendano, almeno, a ricostruire le opere indispensabili. Perchè non si è ricostruito? Non per colpa degli uffici, ma perchè si è dato l'incarico a pseudoconsorzi od enti, i quali dovevano finanziare e trovare lo sconto e che sarebbero stati poi rimborsati dallo Stato. Questi consorzi, quando si sono accorti che c'era poco da rosicchiare, hanno abbandonato ogni iniziativa. Nella mia città un consorzio di Bologna dopo un anno ha rinunciato dicendo che non poteva. Oggi abbiamo l'associazione dei profughi di Roma, e speriamo che almeno questa sia in condizioni. Sono passati due anni, tutti i piani di ricostruzione sono rimasti per due anni insabbiati; ho l'impressione che oggi qualche cosa si muova, ma, signor Ministro, creda, le città che sono state distrutte, dopo otto anni, hanno il diritto a veder sanate le loro piaghe. Non si deve pensare eventualmente ad altri lavori in altre città se non in quelle che hanno avuto i maggiori danni dalla guerra e che hanno diritto ad avere riparati i danni subìti.

Per quanto riguarda le acque e gli impianti elettrici, il relatore dice che sono insufficienti, come è insufficiente lo stanziamento di 50 milioni che dovrebbe servire per sovvenzionare le opere dei Comuni e a fornire ai Comuni stessi e alle loro frazioni l'energia elettrica per un complessivo importo di un miliardo circa. Io dico che sono cifre troppo basse; non si può pensare ad un grande programma come quello che il relatore ci prospetta con la cifra stanziata, perchè il voler dare l'energia elettrica non soltanto ai Comuni ma anche alle frazioni significa darla a tutta la campagna che ne è sprovvista. Ora io sono d'accordo su ciò, perchè dare l'energia elettrica alla campagna è nostro dovere. Il progresso non si ferma e se vogliamo che i giovani restino attaccati alla terra dei loro padri, occorre far giungere in tutte le campagne l'energia elettrica, fonte di ricchezza nazionale; ma con un miliardo non si può iniziare l'opera neanche per una Provincia.

Per quanto riguarda l'istituzione del magistrato del Po, signor Ministro, sta bene. Io

ricordo, quando la prima calamità del Po avvenne nel 1951, che fu un affannarsi, un accorrere da tutte le parti di tecnici, di uomini politici; si ebbero riunioni, convegni, congressi, e furono nominate commissioni. Buoni proponimenti, molte promesse, ma anche i giorni scorsi, e anche in questo momento, attraversiamo un periodo di ansia, di paura. Bisogna tranquillizzare le popolazioni rivierasche del Po e pensare alla grande responsabilità che grava sugli uomini del Governo per quanto avviene nella generosa e sfortunata Calabria. Non bastano gli ordini del giorno, lo stanziamento di poche centinaia di milioni a lenire i gravi lutti e i danni immani causati dai disastri abbattutisi oggi sui calabresi, ieri sui veneti. I tecnici hanno indicato il modo e i mezzi da adottare, a voi la cura di provvedere con la massima urgenza.

Residui passivi. Con molta soddisfazione il Presidente del Consiglio nella sua relazione disse che i residui erano saliti a più di mille miliardi. Cifra enorme che è giacente, come se noi potessimo permetterci il lusso di tenere dei soldi inutilizzati, quando da tutte le parti c'è un affanno di richieste, di necessità. Noi desideriamo sapere quando questi residui passivi si sono formati e se dovuti alla carenza dei servizi tecnici. In certi momenti, noi sindaci, per i nostri continui contatti con gli uffici del Genio civile e dei Provveditorati, avevamo l'impressione che ordini dall'alto disponessero che tutti i progetti fossero esaminati con il rallentatore. Ciò per quella politica di immobilismo che ha caratterizzato il Governo degli ultimi anni.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non credo che questo sia esatto, ad ogni modo l'assicuro che non darò mai ordini di questo genere.

PORCELLINI. Le ho detto che avevamo la impressione, ma non era un'impressione campata in aria, perchè le pratiche giacevano degli anni e io, signor Ministro, avrò il piacere di farle vedere questi progetti che sono ancora giacenti. Ad ogni modo prendo atto della sua dichiarazione e sono certo che lei non darà questi ordini; ma non è solo lei al Governo, egregio signor Ministro.

La viabilità si esplica attraverso l'A.N.A.S. per le strade nazionali. È superfluo ripetere quanto avviene sulle strade, basta dirvi che sulla Milano-Bologna il traffico in certo ore di punta è di circa 700 macchine-ora per chilometro. Gli incidenti stradali aumentano in modo impressionante e sappiamo che gli uffici competenti stanno studiando un programma di autostrade. Signor Ministro, a che punto siamo? Cerchi di bruciare le tappe perchè tutti i giorni degli italiani muoiono e cerchi di passare dagli studi all'attuazione.

Per il personale, come dipendente dello Stato, sento il dovere di difendere i funzionari tutti: galantuomini e disonesti vi sono sempre stati, non si deve generalizzare, ma prima di ogni altra cosa, per la dolorosa esperienza fatta personalmente per un lungo periodo di anni, io vi dico che agli impiegati bisogna dare una tranquillità economica, tranquillità che lo Stato non ha mai dato loro, ed allora si potrà colpire senza pietà chi deve essere colpito, senza riguardi per nessuno.

L'onorevole Presidente del Consiglio nelle sue dichiarazioni mise l'accento sulla necessità di eliminare ogni discriminazione. Ebbene, onorevoli colleghi dell'altra sponda, non siate troppo esigenti coi vostri amici del Governo. Finora nei Comuni amministrati dai socialcomunisti sono sempre state create ogni sorta di difficoltà, dalle Prefetture, dai Ministeri, e sarà bene rivediate tale politica, perchè quella finora seguìta non vi ha certo portato buoni frutti. Non vi sorprenderà certamente la dichiarazione che io sto per fare a nome del Gruppo senatoriale del Partito socialista italiano, al quale mi onoro di appartenere: noi voteremo contro il bilancio dei Lavori pubblici 1953-54, con l'augurio però e con la speranza di poter votare a favore di quello che ci presenterete per il 1954-1955. (*Applausi dalla sinistra*).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, malgrado lo svolgimento dei lavori relativi all'esame dei bilanci ci lasci oggi tranquilli, perchè certamente entreremo in porto in tempo per la scadenza dell'esercizio provvisorio, il ritmo della discussione dei bilanci successivi dovrà sempre essere piuttosto incalzante per il se-

guente motivo, che mi permetto di esporre al Senato: mentre dovremmo chiudere la discussione dei bilanci sabato 31 sera, io vorrei chiuderla, invece, venerdì sera, allo scopo di mettere il Senato in condizioni di poter partecipare eventualmente ad una seduta cumulativa con l'altro ramo del Parlamento, qualora il Presidente della Camera dei deputati, a cui spetta la convocazione, ritenesse di convocare le due Camere per la nomina dei giudici della Corte costituzionale. Se non fosse possibile tale riunione comune, non sarà per noi niente di male, ma quel che tengo a far presente è che il ritmo, malgrado il tempo che abbiamo a disposizione, rimarrà sempre piuttosto incalzante.

SERENI. Questo significherebbe che sabato mattina il Senato sarà convocato?

PRESIDENTE. No, non posso ancora dirlo; desidero che il Senato sia in condizioni tali da rispondere affermativamente qualora l'altro ramo del Parlamento, a cui spetta la convocazione, intendesse darvi corso. Siccome siamo già molto in ritardo per questa seduta comune, non vorrei, avendo già la Camera finito la discussione dei bilanci e dovendo magari noi ancora terminarla, che ci trovassimo nella condizione di non poter partecipare, per mancanza di tempo, alla seduta stessa.

SERENI. La ringrazio, signor Presidente.

Presentazione di disegno di legge.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici.* Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro degli affari esteri, il seguente disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania: *a*) Convenzione in materia di assicurazioni contro la disoccupazione e Protocollo finale firmati in Roma il 5 maggio 1953; *b*) Convenzione in materia di assicurazioni sociali e Protocollo finale firmato in Roma il 5 maggio 1953; *c*) Accordo aggiuntivo della Convenzione in materia di assicurazioni sociali del 5 maggio 1953 sulla concessione di rendite e pensioni per il periodo anteriore all'entrata in vigore della Convenzione e Protocollo finale firmati in Roma il 12 maggio 1953 » (140).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Ragno, Barbaro, Buglione, Messe, Angelini Nicola, Ferrari, Magliano e De Giovine.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato invita il Governo a provvedere alla revisione del programma poliennale delle autostrade, recentemente compilato dall'A.N.A.S., per dare adeguato risalto alle esigenze inderogabili dell'Italia meridionale ed insulare, in conformità ai criteri che ispirarono il piano regolatore autostradale del 1934 ».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, in questa stretta finale di discussione non è stato agevole, nè ci è stato possibile, approfondire l'esame del bilancio nella sua complessa struttura. Vi sono, però, degli aspetti particolari del bilancio sui quali intendo intrattenermi e richiamare l'attenzione del signor Ministro e degli onorevoli colleghi. In modo particolare i capitoli che meritano speciale considerazione sono quelli che riguardano le manutenzioni. Le manutenzioni, nella parte ordinaria dello stato di previsione ammontano complessivamente a

5.311 milioni. Questa cifra è così divisa: tre miliardi o poco più in gestione dell'Amministrazione centrale, un miliardo e 160 milioni circa del Magistrato alle acque e dei Provveditorati alle opere pubbliche dell'Italia centrale e settentrionale e 643 milioni dei Provveditorati del Mezzogiorno e delle isole. Come il Senato sa, queste manutenzioni si riferiscono particolarmente alle opere edilizie, alle opere idrauliche e marittime. Basta mettere in evidenza queste cifre per rendersi conto che gli stanziamenti, divisi nei vari capitoli, sono assolutamente inadeguati. Purtroppo ciò corrisponde ad una cattiva abitudine invalsa nel nostro Paese. Diciamolo pure francamente, sotto tutti i Governi è stata costante la lotta tra i Ministri dei lavori pubblici e la Ragioneria generale, per aver fondi adeguati onde provvedere alla manutenzione e conservazione di opere che hanno importato spese ingenti da parte dello Stato. E non sempre e non a tutti i Ministri è stato agevole strappare alla Ragioneria generale, e quindi al collega del Tesoro, quegli aumenti indispensabili per evitare il deperimento delle opere e, in alcuni casi, fatti estremamente incresciosi. Se esaminiamo un po' la divisione di questi fondi tra i vari istituti decentrati, troviamo delle cifre assolutamente irrisorie. Per esempio, il Provveditorato di Ancona ha solo 55 milioni per provvedere alla manutenzione delle opere nel proprio compartimento, il Provveditorato di Perugia ha 45 milioni, quello di Torino ne ha 90, e nel Mezzogiorno, l'Aquila ha 55 milioni e la Lucania — l'eterna cenerentola — solo 43.

Onorevoli colleghi, sono cifre che preoccupano, e preoccupano particolarmente dopo le catastrofiche alluvioni che, a ripetizione, in questi ultimi anni, si sono verificate. Noi siamo il Paese nel quale si innalzano magnifici palazzi, si eseguono magnifiche opere, ma dove, come ho detto poc'anzi, i Ministri, mentre devono lottare per avere fondi adeguati alle manutenzioni, trovano forse minore resistenza nell'assicurarsi i mezzi finanziari per le nuove costruzioni. Vi è, a questo riguardo, tutta la situazione idraulica del Paese e dei porti che lascia a desiderare. Vi sono palazzi superbi, esempio tipico il Palazzo di giustizia di Roma, o edifici moderni, sedi di uffici statali, costruiti con dovizia di marmi e cristalli, che si trovano in deplorevoli condizioni. Quando si tratta di provvedere alla sostituzione di una lastra di marmo o di un cristallo infranti, o di avere i mezzi necessari per tenerli in ordine, ci si sente opporre la insufficienza dei mezzi.

Ho parlato di proposito, innanzi tutto, delle manutenzioni perchè ritengo fondamentale per il bilancio lo stanziamento di fondi adeguati per provvedere a tali incombenze. Facciamo, se necessario, a meno di opere nuove, ma cerchiamo di mantenere in ordine ed in piena efficienza quelle che abbiamo già costruito.

Per quanto riguarda le assegnazioni agli uffici decentrati, in base agli articoli 1 e 2 della legge e gli stanziamenti derivanti da leggi speciali, cioè la parte sostanziale del bilancio, quella che consente al Ministro dei lavori pubblici di provvedere al completamento di alcune opere in corso, di dare esecuzione alle opere previste dalle predette leggi speciali o di provvedere a concorsi e a contributi, in unica soluzione, per lavori di competenza degli enti locali, oppure di dare esecuzione agli adempimenti per danni di guerra — settore quest'ultimo particolarmente importante, purtroppo ancora oggi, ai fini dell'ulteriore ricostruzione — le assegnazioni complessive sono appena di 63 miliardi e 575 milioni. Qui devo osservare che l'incidenza di queste assegnazioni, per quanto riguarda la ripartizione tra le tre grandi regioni territoriali, è la seguente: 35 miliardi e 66 milioni per l'Italia settentrionale e centrale; 28 miliardi e 59 milioni per l'Italia meridionale e insulare. Da questa ripartizione si rileva che, almeno per questo esercizio — devo confessare che non ho avuto il tempo e la possibilità di consultare i bilanci degli ultimi anni — si è avuto un abbassamento di quota nei riguardi dei Provveditorati alle opere pubbliche del Mezzogiorno e delle isole. L'abbassamento è al di sotto di quel 50 per cento che, mediamente per molti anni, tranne il periodo di guerra, rappresentò la base di assegnazione per tali Provveditorati.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Deve tener conto della Cassa del Mezzogiorno.

CROLLALANZA. È esatto che, a fianco del Ministero dei lavori pubblici, è entrata in azione la Cassa del Mezzogiorno, la quale, con lar-

ghezza di mezzi, ha ripreso quella che fu la prima politica di comprensione e di realizzazioni a favore delle regioni cosidette depresse, ma della Cassa parleremo in seguito, nei limiti consentiti da questa discussione. Comunque è da rilevare, a conclusione dell'esame degli aspetti fondamentali di questo bilancio, che manca completamente un limite di impegno per nuove opere.

Il Ministro dei lavori pubblici, nella sua esposizione alla Camera, ha detto — secondo quello che risulta dal resoconto sommario, perchè non ho avuto la possibilità di leggere quello stenografico — che avrebbe a disposizione 90 miliardi per nuove opere e 4 miliardi per annualità. Ma bisogna intenderci: evidentemente egli ha voluto riferirsi ai vari fondi a disposizione, inseriti nei singoli capitoli, derivanti da leggi speciali, o a quelli che consentono il completamento di opere, o alla possibilità di determinati interventi, in base alle leggi ordinarie, e comunque allo sviluppo di una attività che è già in corso. Nulla da eccepire se, per mancanza di adeguati mezzi finanziari, si dà la preferenza al completamento delle opere anzichè farne delle nuove. Ho tenuto soltanto a rilevare che, a differenza di ciò che avveniva nel passato, quando era consuetudine concedere un limite di impegno per una nuova programmazione e realizzazione di opere, in modo da assicurare il ritmo continuativo di una vasta attività costruttiva, tale limite nell'esercizio in discussione non c'è.

Per quanto riguarda le annualità per le opere di competenza degli enti locali, è da rilevare che i fondi ci sono, ma che purtroppo non sempre tali enti sono in condizione, con le proprie modeste finanze, di poterne usufruire, ciò che rende problematica la contrattazione dei mutui presso la Cassa depositi e prestiti e gli altri istituti autorizzati ad operazioni del genere.

D'altra parte, se non fosse così, non si spiegherebbe l'accumularsi notevole dei residui, all'ammontare dei quali contribuisce certo anche questa categoria di stanziamenti del bilancio in discussione. I residui, da otto miliardi nel 1944-45, sono saliti ad oltre 299 miliardi nel 1951-52 e, secondo notizie attinte dal relatore, avrebbero già raggiunto, al 30 giugno 1953, se non sbaglio, i 350 miliardi. È una massa, questa dei residui, che, anche se vincolata, rappresenta una integrazione delle disponibilità, da parte del Ministro, nell'attività costruttiva, ma che sarebbe opportuno forse, nella compilazione dei bilanci, impostare diversamente, facendola coincidere con le esigenze di cassa derivanti dagli impegni dei precedenti esercizi.

Illustrati, così, quelli che rappresentano, a mio modo di vedere, gli aspetti salienti del bilancio, credo opportuno fare accenno a quella che è la situazione attuale del Ministero.

Il Ministero dei lavori pubblici ha vecchie e gloriose tradizioni. Da quando fu istituito, ha tracciato una strada veramente luminosa di operosità, sia per gli interventi molteplici che esso ha esplicato in tutti i campi dell'attività costruttiva del Paese, sia per il prestigio che gli è derivato, per decenni e decenni, dal susseguirsi, ai posti di comando, di funzionari di chiara fama e di eccezionale valore.

Purtroppo la guerra ha scombussolato anche questo Ministero sia nelle attribuzioni delle sue competenze, sia nel personale. È da ricordare, in proposito che, nel 1931, attraververso un provvedimento di legge quanto mai opportuno, erano state accentrate nel Dicastero dei lavori pubblici le varie competenze, che prima erano frammentariamente divise, nel campo delle opere pubbliche, tra i vari Dicasteri, ad esclusione delle opere di fortificazione, giustamente rimaste affidate ai Ministeri militari, e di quelle di bonifica che, con la costituzione dello speciale Sottosegretariato, erano passate al Ministero dell'agricoltura. Tutto il resto delle competenze, ripeto, era accentrato nel Ministero dei lavori pubblici; e il Ministro, di anno in anno, nel formulare i programmi di attività normale e straordinaria, in rapporto anche alla disoccupazione, coordinava con i colleghi dei vari Dicasteri, quella parte di programma, che riguardava in modo particolare l'attività costruttiva nei settori della Giustizia, dell'Istruzione, della Difesa, della Finanza e di ogni altro Ministero.

In contrasto con tutto ciò, è avvenuto che, un po' per volta, a pezzi e a bocconi, la raggiunta unificazione di attività tecniche nel Ministero dei lavori pubblici sia andata sparendo, perchè alcuni Dicasteri gli hanno sottratto determinate competenze. Inoltre si sono creati

nuovi Enti ed istituti che hanno svolto e svolgono delle attività che erano nelle sue specifiche attribuzioni. Il Ministero dei lavori pubblici, si è visto così spogliato di parte notevole delle sue competenze, ed ha subìto il colpo più grave dall'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno.

E non è finita, perchè riaffiorano, di tanto in tanto, gli appetiti di altri Dicasteri i quali vorrebbero portarsi via l'A.N.A.S., le costruzioni ferroviarie e gli impianti elettrici.

Ora, è da domandarsi se, dopo tutto ciò, si possa parlare ancora di un vero e proprio Ministero dei lavori pubblici o non piuttosto di un Ministero che si occupa prevalentemente di opere idrauliche, di opere marittime e di sussidi e contributi per alimentare, in alcune regioni, l'attività costruttiva degli enti locali, Evidentemente dovremmo cambiargli denominazione e, probabilmente, dare denominazioni diverse, con riferimento alle competenze che si sono attribuite nel campo delle opere pubbliche, anche ad altri Ministeri o Enti di recente costituzione.

Dicevo: il colpo più grave il Ministero dei lavori pubblici l'ha avuto dalla Cassa del Mezzogiorno.

Onorevole Ministro, quando fu ventilata e, successivamente, mentre si stava elaborando la istituzione della « Cassa del Mezzogiorno », non mancai di esprimere, per quella modesta esperienza che ho in materia e per il molto amore che mi lega alle Regioni meridionali, quindi un po' come conoscitore del settore delle opere pubbliche ed un po' come meridionalista, i miei dubbi e le mie riserve, in articoli che furono pubblicati sul « Giornale d'Italia », sui criteri con i quali si voleva istituire la « Cassa ». Riconobbi l'utilità di creare un ente, un istituto, una « Cassa » (questo nome di per se stesso avrebbe dovuto indicare dei compiti e dei limiti precisi), che avesse la possibilità di funzionare con quella elasticità che non è consentita ai Ministeri, legati alle rigide norme tradizionali, per battere moneta, attingendo oltre che dal Tesoro (ma qui non c'era bisogno dell'intermediario), anche dal Paese, con operazioni finanziarie, a base di obbligazioni, cartelle fondiarie, ecc., ed anche dall'estero con prestiti internazionali, ma consigliai di non attribuirgli compiti tecnico-amministrativi.

La « Cassa » dunque, a mio modo di vedere, come un vero e proprio istituto finanziario, doveva battere moneta e riversarla a quelli che sono i Dicasteri competenti, e cioè ai Ministeri dell'agricoltura e a quellio dei lavori pubblici, servendosi delle attrezzature, delle competenze e della tradizione di tali Ministeri che, se anche non hanno più il ricco complesso degli uomini di primissimo ordine dei decenni passati (perchè molti sono andati in pensione, altri sono stati epurati, altri ancora hanno subìto varie vicende) comunque davano garanzia, particolarmente il Ministero dei lavori pubblici, nonostante gli scossoni ricevuti dopo la guerra, con appropriate riforme di struttura, di poter realizzare più agevolmente e rapidamente i vasti programmi di opere a favore del Mezzogiorno e delle isole. Ciò avrebbe evitato alla « Cassa » di pagare lo scotto, che nella fase iniziale doveva inevitabilmente pagare — e non se ne può fare colpa nè al suo illustre Presidente, del quale conosciamo tutto l'impegno, la passione ed il dinamismo con cui sovrintende all'Istituto, nè alla stessa organizzazione — perchè le organizzazioni non si improvvisano, perchè i tecnici non nascono come funghi, perchè praticamente quegli errori o quelle manchevolezze o quelle lentezze di movimento che sono stati lamentati nei riguardi della « Cassa », il Ministero dei lavori pubblici in parte li aveva già scontati nei suoi primi anni di funzionamento e in parte li avrebbe registrati alquanto attenuati con la riorganizzazione e rimessa in efficienza del Ministero stesso. Comunque cosa fatta capo ha.

Allo stato attuale — e l'ho dichiarato personalmente in una recente circostanza al ministro Campilli — non mi sogno di proporre l'abolizione della « Cassa del Mezzogiorno » per riportare le competenze, che oggi le sono attribuite, al Ministero dei lavori pubblici. Da buon italiano e da responsabile uomo politico, mettendo da parte le riserve iniziali, non posso che augurarmi il successo della « Cassa » e del vasto programma di attività che il Governo le ha affidato. Quel che è desiderabile ed indispensabile è che la « Cassa del Mezzogiorno » e il Ministero dei lavori pubblici lavorino più a contatto. La « Cassa », la quale non è ancora a punto, si dovrebbe avvalere di più delle attrezzature decentrate del Ministero dei

lavori pubblici, ed i programmi, sia del Ministero, sia della «Cassa», non dovrebbero svilupparsi su due parallele, ma convergere e sincronizzarsi in piani organici e di ampio respiro congiuntamente studiati e realizzati.

Comunque la « Cassa del Mezzogiorno » che ha portato via al Ministero parte delle sue competenze, non ne deve portar via altre. Non più tardi di sabato sera, qui al Senato, in uno scorcio di seduta, presenti pochi senatori, è stato votato un ordine del giorno, con cui, a conclusione della discussione sull'edilizia scolastica, è stato espresso il voto che l'attività costruttiva di tali opere per le regioni meridionali ed insulari sia affidata o all'I.N.A.-Casa o alla « Cassa ». Ora io mi auguro che questo ultimo colpo, che sarebbe un colpo mancino, non sia inferto al Ministero dei lavori pubblici. È necessario però che il Ministero si rinnovi con larghe vedute nel suo ordinamento, si attrezzi nel personale, si adegui al dinamismo della vita moderna, perchè da un decennio all'altro il progresso porta ad esigenze sempre nuove e quel che andava bene dieci anni fa non va più bene adesso.

Si tratta in sostanza di mettere in condizione il Ministero dei lavori pubblici di poter assolvere meglio le proprie funzioni.

A proposito di riforme strutturali, io, pur lodando la veramente pregevole relazione del collega Canevari, che è stato un prezioso indagatore e illustratore del bilancio, del quale ne ha colto gli aspetti salienti, debbo fare le mie riserve su una sua proposta: quella di trasformare il Ministero dei lavori pubblici in una serie di aziende autonome che, evidentemente, secondo le di lui intenzioni, dovrebbero far capo al Ministro, così come avviene per l'A.N.A.S. Un simile organismo non sarebbe più un Ministero ma un complesso di aziende collegate fra loro solo dalla persona del Ministro. Se non sbaglio il relatore prospetta tale ordinamento come la formula migliore per risolvere il problema del personale; ma io penso che per risolvere la questione dei ruoli e del trattamento del personale non si debba trasformare così radicalmente la struttura tradizionale del Ministero, ma escogitare altri provvedimenti.

Cosa si può fare per dare al Ministero una attrezzatura più agile e più aderente ai tempi moderni? Innanzi tutto bisogna modificare la legge fondamentale dei lavori pubblici, oramai vecchia, nonchè quella di contabilità generale dello Stato; inoltre, a mio modo di vedere, bisogna dare maggiori competenze e maggiori limiti di impegno ai Provveditorati alle opere pubbliche e agli uffici del Genio civile, bisogna cioè decentrare maggiormente. Il Ministero dei lavori pubblici è stato il primo ad applicare, fin dal 1926, il decentramento. Si può dire anzi che sia stato il solo, perchè gli uffici periferici di altri Dicasteri, come per esempio quello dei Trasporti, hanno limiti di competenza — il collega Corbellini sorride — almeno così era in passato, così modesti, da impedir loro ogni iniziativa, e ciò in pieno contrasto con quanto concesso, fin da quando furono istituiti, ai Provveditorati alle opere pubbliche.

È in tale ordinamento la chiave di volta del problema; attraverso cioè la sempre più stretta aderenza dello istituto che deve operare con l'ambiente locale, con le istanze locali, con le popolazioni locali, con quanti hanno bisogno di prendere e mantenere i necessari contatti con gli organi tecnico-amministrativi del Ministero.

A loro volta gli stessi Provveditorati alle opere pubbliche dovrebbero dare maggiore possibilità di iniziativa agli ingegneri capi del Genio civile. E qui sorge anche la necessità, per ragioni di prestigio e di giustizia equiparativa, di riesaminare la posizione del grado degli ingegneri capi di tali uffici, che nella scala gerarchica sono in alcuni casi al disotto di altri dirigenti di uffici statali, che svolgono la loro attività nell'àmbito provinciale. Ma bisogna che il Ministero, decentrando ulteriormente, sincronizzi in modo sempre più agile ed efficace l'attività fra l'Amministrazione centrale e gli organi regionali, con periodiche riunioni collegiali dei Provveditori; e ciò non soltanto in occasione delle sessioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Bisogna inoltre che i Provveditori, accanto ai Presidenti del Consiglio superiore ed ai Direttori generali, siano considerati anche essi componenti del grande Stato Maggiore del Ministro, ed invitati a collaborare alla formulazione di organici programmi poliennali di opere.

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

(*Segue* CROLLALANZA). Il Ministero ha adottato in questi ultimi tempi un provvedimento che appare in contrasto con il decentramento e che innova, in un settore, l'ordinamento tradizionale. Trattasi della istituzione, alla diretta dipendenza dell'Amministrazione centrale, nei centri più importanti, degli uffici marittimi, incaricati anche di gestire i mezzi effossori addetti al dragaggio dei porti. Ma questa può essere considerata un'utile iniziativa, se limitata nel tempo e se non avulsa completamente dai Provveditorati, in quanto mira alla specializzazione di tecnici in un importante settore dell'ingegneria.

Il Ministero ha un grande maestro in questo campo: il Presidente del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, ingegner Greco, che mi piace qui di ricordare, e che vorrei, signor Ministro, non veder allontanato prossimamente dal posto che degnamente ricopre. Se è giusto e certamente opportuno collocare a riposo i funzionari che raggiungono i limiti di età e di servizio, in quanto vi sono le nuove leve ed i gradi intermedi che premono ed hanno diritto di far carriera — questa è la regola — in una situazione come quella attuale del Ministero dei lavori pubblici, che non ha più dovizia di uomini dello stampo di un Calletti, di un Cozza, di un Rampazzi, di un Petrocchi e di un Jandolo — per non citarne che alcuni — che non si trova cioè più in un periodo in cui era facile poter scegliere e si sceglieva bene, perchè vi era sempre una rosa di nomi, di funzionari di altissimo valore e prestigio, alla quale poter attingere per nominare un direttore generale o un Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, qualche eccezione nei collocamenti a riposo appare più che giustificata.

Oggi, senza far torto a molti egregi e valorosi funzionari, è da considerare che la rapida carriera percorsa nel dopo guerra da alcuni di essi non offre ancora quelle garanzie di maturità e di esperienza che sono indispensabili per poter coprire con competenza assoluta e con prestigio i più alti posti sia tecnici che amministrativi del Ministero. Chiudo pertanto questa parentesi per invocare dal Ministro la maggiore comprensione su quanto da me segnalato onde evitare che alcuni funzionari di primissimo ordine, che possono ancora rendere, sia nel settore tecnico che amministrativo, dei grandi servizi al Paese, vengano collocati a riposo, anche se hanno superato i limiti prescritti. Se essi rimarranno ancora per qualche anno in servizio, non cascherà il mondo, nè sarà pregiudicata la carriera di quelli che attendono di progredire.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono perfettamente d'accordo con lei.

CROLLALANZA. Ne prendo atto con piacere, signor Ministro.

Per quanto riguarda la situazione del personale, è da rilevare che esso, che nel 1943 era costituito da 7.000 unità, oggi ammonta a 15.125 unità, cioè è raddoppiato, nonostante che le competenze del Ministero siano diminuite. Mi riferisco alle competenze di alcuni settori, perchè purtroppo in altri, come avviene per gli uffici del Genio civile, i servizi generali aumentano giornalmente, e sono così opprimenti da soffocare molte più utili attività, costituendo spesso la causa principale della lentezza con la quale vengono smaltite alcune pratiche da quegli uffici. È da auspicare quindi che si riesca una buona volta a liberare gli uffici del Genio civile almeno da quelle competenze che possono essere più propriamente affidate ad uffici merceologici. Attualmente se un Comune adotta una delibera per l'acquisto di impermeabili ai propri vigili, non è infrequente che il Prefetto si rivolga all'ingegnere capo del Genio civile per il parere circa la perizia. Vi sono molti altri compiti analoghi, che fanno perdere tempo ai funzionari, i quali per giunta non avendo nessuna specifica competenza merceologica devono o consultare i mercuriali dei prezzi o rivolgersi a ditte di fiducia, ciò che potrebbe esser fatto più rapidamente dagli stessi uffici della prefettura.

Comunque la situazione del personale è particolarmente preoccupante, perchè, nonostante l'aumento notevole delle unità che apparirebbe ingiustificato, purtroppo quello di ruolo è costituito solo da 4.500 persone e le

maggiori carenze e deficienze si verificano nei ruoli del Genio civile.

Il Ministero ha bandito di recente due concorsi, per 290 posti, ma il numero dei concorrenti è stato inferiore a quello dei posti messi a concorso; il che sta ad ammonire ancora una volta il Governo, il quale deve convincere che se vuole che ai concorsi, specialmente a quelli dei Ministeri, che si trovano in condizione di sperequazione con altri Dicasteri o Istituti affini — così come avviene tra il Ministero dei lavori pubblici e la « Cassa del Mezzogiorno » e tra il Ministero stesso e l'Ispettorato delle Ferrovie, ove i funzionari percepiscono speciali emolumenti — partecipino concorrenti numerosi e valenti, è necessario assicurare, in una forma qualsiasi, adeguate condizioni economiche.

Come volete che un ingegnere partecipi ad un concorso per cominciare la carriera con 35-40 mila lire mensili, quando oggi un modesto professionista facendo un solo progetto all'anno guadagna diverse decine di volte di più; quando alla « Cassa » è notorio che i compensi sono ben diversi, e quando i diritti casuali sono operanti solo al Ministero del tesoro, a quello della giustizia, all'Ispettorato delle ferrovie e in qualche altro Dicastero, mentre sono negati al Ministero dell'agricoltura e dei lavori pubblici? Tutto ciò costituisce un'assurdità, un'ingiustizia, e spiega se non giustifica alcuni fenomeni di rilasciamento notati in certi uffici e, per alcuni inconvenienti che si verificano, alimenta nell'opinione pubblica spiacevoli mormorazioni.

Non è da meravigliarsi, quindi, della scarsezza di concorrenti ai concorsi che indice l'Amministrazione dei lavori pubblici. A mio modo di vedere, bisogna, con opportuni accorgimenti, bandire nuovi concorsi, ma bisogna bandirli sia per i gradi iniziali che per quelli intermedi; e non bisogna avere paura per questi ultimi di far ricorso anche a trattamenti economici *ad personam*, adottando magari il collocamento fuori ruolo per non danneggiare coloro che si trovano nei gradi inferiori. È da esaminare anche la eventualità di assunzioni con contratti a termine.

Comunque per il personale in servizio, ove non si intenda estendere i diritti casuali, perchè si dice che essi diritti saranno aboliti, mentre è più probabile che siano prorogati, bisogna trovare il sistema di venire incontro ai funzionari largheggiando nei premi di operosità. Bisogna che il Ministro dei lavori pubblici ottenga dal Consiglio dei ministri l'autorizzazione e dal Tesoro i mezzi per uno speciale trattamento integrativo a favore dei propri dipendenti per correggere le sperequazioni esistenti, altrimenti tra pochi anni l'amministrazione, per quanto riguarda il personale, si troverà in grandi difficoltà. È da esaminare anche se non convenga agevolare l'esodo del personale avventizio, che sta per essere iscritto nei ruoli transitori, con delle larghe buonuscite, perchè non tutto quel personale dà garanzie sufficenti di poter assolvere a quelle che sono le esigenze del Ministero.

Concluso questo esame panoramico degli aspetti salienti del bilancio, della situazione del Ministero e delle necessarie riforme strutturali occorrenti per adeguarlo alle esigenze della Nazione, non posso sottrarmi, nonostante l'ora e nonostante le raccomandazioni del Presidente, dal fare un rapido giro di orizzonte sulle principali attività che esso svolge.

Onorevole Ministro, c'è voluta prima la piena del Reno, poi quella disastrosa del Po, poi quella non meno grave dei torrenti della Calabria di due anni fa per riporre sul tappeto, nella sua paurosa concretezza, il problema di un'organica sistemazione nel settore delle opere idrauliche. Purtroppo la situazione geologica e orografica del nostro Paese è quella che è. La natura ci è stata largamente prodiga di bellezze scenografiche, ma purtroppo ci ha dato un territorio accidentato, in parte notevole occupato dal crinale appenninico che, una volta, era coperto da un manto selvoso e che oggi è in prevalenza disboscato per l'incuria e la rapacità degli uomini i quali, specie nei primi decenni dopo l'unificazione del Regno, in seguito anche alle condizioni di scarso interessamento da parte dei Governi dell'epoca, si dettero a far man bassa del patrimonio forestale.

DE LUCA CARLO. Sono state anche le ferrovie.

CROLLALANZA. Come giustamente ha rilevato il collega De Luca in parte vi hanno contribuito anche certe speciali esigenze del

Paese, ma le ferrovie non sono state la causa principale di tale scempio.

Anche dopo la prima guerra mondiale si fece man bassa dei boschi, e nell'ultimo conflitto le truppe tedesche, prima, quelle inglesi, dopo, completarono l'opera di distruzione di un patrimonio che era sacro, non soltanto per la sua vetustà, ma innanzitutto perchè rappresentava la salvaguardia delle nostre pianure. Alle truppe occupanti si sono aggiunti infine gli speculatori.

L'ultima inondazione, quella di pochi giorni fa, che ancora una volta ha colpito una nobile regione del Mezzogiorno, a distanza solo di due anni, che cosa è stata se non la conseguenza meccanica del disboscamento bestiale, radicale compiuto all'Aspromonte? C'è voluta dunque, come già accennato, tutta una serie di disastri per rimettere sul tappeto il problema idraulico-forestale nella sua spaventosa interezza.

Il ministro Aldisio, resosi conto della gravità della situazione, non mancò di proporre provvedimenti adeguati, specialmente dopo che risultarono evidenti molte manchevolezze nella manutenzione, negli anni immediatamente successivi alla guerra, manchevolezze gravi al punto che il servizio di guardia sul Po si rivelò ancora inefficiente, mentre era sempre stato di primissimo ordine. Il Governo lanciò un prestito e furono raccolti, se non sbaglio, a questo scopo 140 miliardi. Di tale somma non si ottennero dal Tesoro neanche i 100 miliardi richiesti dal ministro Aldisio. Solo 17 miliardi furono assegnati al Ministero dei lavori pubblici, che li ha destinati molto opportunamente ad alcune esigenze di maggiore urgenza, quali le opere di rialzamento degli argini del Po, il cavo napoleonico che funzionerà da scolmatore del Reno, i lavori di scolmatore dell'Arno ed alcuni fra i più pressanti lavori di sistemazione dell'Adige-Garda.

Come si vede ben poca cosa di fronte alla gravità della sotuazione. Lo stesso ministro Merlin, nella sua recente esposizione alla Camera, ha rilevato che questi fondi sono inadeguati e che ne occorrono molti altri.

Io penso che non siano sufficienti neppure i 100 miliardi, richiesti a suo tempo dal ministro Aldisio, per provvedere tempestivamente ed organicamente — specialmente dopo il disastro avvenuto quattro giorni fa in Calabria — agli interventi idraulici più urgenti. Tali interventi potranno essere scaglionati in un certo numero di anni, ma dovranno essere inquadrati in piani razionali dal monte al piano.

Purtroppo, ed è colpa un po' di tutti i governi passati e presenti — e speriamo non futuri — i maggiori interventi dello Stato nel settore idraulico, sia per considerazioni di ordine locale, sia spesso per esigenze politiche e sociali, si sono concretati in opere al piano, che sono appariscenti, anzichè al monte, ove rimangono ignorate dalla gran massa della popolazione. In Italia stiamo allargando all'infinito i comprensori di bonifica. Fino allo scoppio della guerra l'attività bonificatoria fu concentrata nelle zone più bisognose, sia dal punto di vista igienico, che economico e sociale e si sono avute così quelle imponenti realizzazioni che, per ragioni ovvie mi guarderò bene dall'illustrare. Ma adesso, lo ripeto, la parola d'ordine è quella di trasformare tutto il territorio nazionale in un immenso comprensorio di bonifica, o se non di bonifica, per lo meno di trasformazione fondiaria. I compartimenti stagni delle varie amministrazioni sono una delle cause degli inconvenienti lamentati: i Ministeri dell'agricoltura e dei lavori pubblici procedono ognuno per suo conto, ignorando ciò che fa l'altro; allo stesso modo agisce la « Cassa del Mezzogiorno ».

Non mi risulta che concretamente, all'infuori di qualche scambio di lettera, di qualche telefonata e magari di qualche intesa di larga massima, i due Ministri e il Presidente della « Cassa », che sovraintendono alla maggiore attività nel campo delle opere pubbliche, si siano messi con tutti i loro stati maggiori a tavolino per una serie di giorni e se occorre di settimane per fare il punto alle rispettive attività, per coordinare i piani dei propri Ministeri e della « Cassa » e fare in modo che gli uni siano corollario degli altri e si inquadrino in una organica visione delle necessità del Paese.

Onorevole Ministro, il problema delle sistemazioni idraulico-forestali è oggi prevalente su tutti gli altri. Gli interventi che, con molta comprensione sono stati adottati in

questi due anni dal Ministero dei lavori pubblici sono però, lo ripeto, inadeguati: il disastro pende sempre come una spada di Damocle sulla testa del popolo italiano, in questa o quella regione, e, come si è visto in questi giorni, contemporaneamente su diverse regioni. In vaste zone del territorio nazionale l'indisciplina idraulica è preoccupante: Verona è alla mercè delle piene dell'Adige che, come il Ministro sa — essendo nato in una provincia dove tale problema è familiare — ha il letto sovrastante di parecchi metri il piano di campagna lungo tutta la vallata.

Per fronteggiare un così angoscioso pericolo occorre finanziare completamente il progetto, in parte in attuazione, di svuotamento delle piene di quel corso d'acqua nel Garda, e dal Garda, attraverso il Tartaro Canal Bianco, fino al Delta del Po. Trattasi di un'armonica sistemazione, studiata a suo tempo, da un grande e degno idraulico che fu Presidente del Magistrato alle acque, l'ingegner Miliani, che ha lasciato un patrimonio di progettazioni e di studi organici per la disciplina di tutti i fiumi del Veneto. La spada di Damocle delle inondazioni non pende su Verona soltanto, perchè se dalle Alpi scendiamo all'Appennino tosco-emiliano riscontriamo che molti affluenti del Po sono in una situazione gravissima e minacciano la Pianura padana. Se scendiamo ancora, la situazione non è meno preoccupante nella Toscana, nell'Umbria e nel Lazio, e risulta minacciosa in Puglia per i continui allagamenti dell'Ofanto, del Fortore e del Carapelle. Situazione, infine, non dissimile si registra in Calabria — e le recenti manifestazioni ce lo dimostrano — e lungo la costa orientale della Sicilia dove, così come altrove, i greti dei fiumi son divenuti pensili e distruggono spesso quei sottostanti fiorenti agrumeti, che i siciliani, con tenacia e con paziente lavoro, che non potrebbe mai essere pagato sufficientemente, hanno saputo creare; opere mirabili, che testimoniano della genialità e dell'operosità della nostra gente. Ora questo patrimonio non può essere continuamente alla mercè di una perturbazione atmosferica o di una coincidenza di cause che, in un determinato momento, distruggono capitali, opere e decenni e decenni di sudata fatica, gettando nella miseria intere popolazioni. Non più tardi di pochi giorni fa, abbiamo dovuto commemorare le vittime calabresi di questa incuria dello Stato italiano — non dico del Ministero dei lavori pubblici — il quale deve rendersi conto, una buona volta, dell'urgenza angosciosa del problema della montagna.

Nel 1928, in seguito ad organici rilievi, fu fatto un conteggio di quello che poteva occorrere per rimboschire con organiche sistemazioni la montagna. Allora venne fuori un fabbisogno di 2 miliardi, che sembrò una cifra iperbolica al Ministero del tesoro. Non si tenne conto che quei 2 miliardi non dovevano essere spesi nel breve giro di un anno, ma dovevano essere scaglionati in diversi esercizi. Si ottenne successivamente quel che si potette ottenere, si eseguirono diverse opere, poi cominciò ad operare la milizia forestale, che rese dei grandi servizi al Paese. Adesso c'è una legge per la montagna, ed è opera meritoria del Governo e di questo Parlamento l'averla promossa e votata, ma questa legge direi che è quasi inoperante, perchè non bastano le buone leggi, ci vogliono i mezzi adeguati per attuarle. Allo stato delle cose bisogna escogitare tutti i mezzi e tutte le possibilità per concorrere all'opera di salvezza della montagna; salvezza della montagna che poi vuol dire salvezza della pianura, delle bonifiche che si realizzano e che sono alla mercè del primo ciclone.

Facciamo meno case, meno bonifiche, e concentriamo le maggiori risorse finanziarie al consolidamento della montagna, e rimboschiamola e sistemiamo i grandi corsi d'acqua delle Alpi ed i torrenti minacciosi dell'Appennino, della Murgia, della Sicilia e della Sardegna.

PALERMO. Perchè non facciamo meno cannoni?

CROLLALANZA. Onorevole collega, questo è un discorso che ci porta in un altro campo, rimaniamo nel campo delle opere pubbliche.

VOCCOLI. Non basta indicare il male, bisogna trovare i rimedi.

CROLLALANZA. Sempre in tema di montagna, non posso essere d'accordo con il se-

natore Tartufoli che, col suo discorso, in occasione dell'esposizione del ministro Pella, ha chiesto lo sviluppo e l'incremento dei cantieri di lavoro e di rimboschimento. Io non escludo che in alcuni casi, ed in certe provincie, i cantieri di lavoro e rimboschimento abbiano reso anche dei buoni servizi, ma tutti sanno che per questo genere di lavori vi sono in giro molte critiche e mormorii che sembrano alquanto giustificati. Dal punto di vista tecnico essi mancano di organicità e non offrono alcuna seria garanzia. I lavori sono distribuiti frammentariamente, per esigenze politiche e sociali e non sempre sono portati a termine per mancanza di finanziamento nell'esercizio successivo; e perciò spesso rimangono improduttivi o vanno in rovina. Sono opere condotte a mezzadria, direi, fra il Ministero del lavoro e quelli dei lavori pubblici e dell'agricoltura. Se sulla carta le realizzazioni appaiono numerose, sarebbe desiderabile che si facessero meno opere, ma che si eseguissero bene; che gli operai fossero pagati con salari normali e che i fondi erogati a tale scopo venissero stanziati unicamente nei bilanci dei Ministeri dell'agricoltura e dei lavori pubblici ed impiegati meglio.

Per i cantieri di rimboschimento è da aggiungere che non basta piantare pini qua e là, se poi non si ha personale sufficiente di vigilanza per evitare che diventino pascolo delle capre o scempio degli uomini e se non si hanno fondi adeguati per le necessarie manutenzioni.

Per quanto riguarda l'energia idroelettrica devo osservare che, contrariamente a quanto si afferma, nel dopo guerra non si sono avute, almeno fin'ora, grandi realizzazioni; si sbaglia quando si fa riferimento al 1945 per dire che in quell'anno vi erano solo 12 miliardi di chilowattore di energia producibili mentre ora ve ne sono 30, perchè evidentemente si mostra di ignorare che, se nell'ultimo periodo del conflitto alcuni impianti furono danneggiati, nel 1943 vi erano già 20 miliardi di chilowattore di energia producibili. Sarebbe stato già un buon risultato se, nel frattempo, si fossero aggiunti 10 miliardi di nuove opere, ma così non è stato perchè quei 10 miliardi di chilowattore rappresentano il completamento di programmi che erano in atto nel 1943. (*Cenni di assenso del senatore Corbellini*). Noto che il collega Corbellini conferma. Non si è camminato dunque con quel ritmo che è auspicabile in un Paese il quale ebbe torto di spaventarsi, nel 1933, di avere 2 miliardi e 500 milioni di chilowattore di energia invenduti, per cui non fu più incluso, nel testo unico delle acque, un provvedimento che sarebbe stato molto utile fosse stato varato. Durante la guerra, purtroppo, anche per la persistente siccità, l'energia si dovette distribuire, nonostante le esigenze industriali, col contagocce, ed oggi ancora essa difetta nel Paese. È un errore prospettarsi con lineamenti rosei l'avvenire, perchè la realtà è che, man mano che si attuano le concessioni, gli impianti diventano sempre meno economici e quindi le società non hanno più quell'impegno di prima nel realizzarli. È stato posto dal relatore della Camera dei deputati il quesito, in materia di impianti elettrici, se si debba andare verso il dirigismo o verso la costituzione di una azienda autonoma dello Stato. Il nostro stesso relatore ha sottolineato il problema ed ha sollecitato una serie di provvedimenti, alcuni dei quali appaiono meritevoli di attenzione. Egli chiede la sollecita revisione della legislazione del testo unico sulle acque, una nuova regolamentazione del passaggio allo Stato degli impianti, la costituzione graduale di un demanio statale e prospetta l'opportunità che alla scadenza delle concessioni subentrino alle Società le ferrovie dello Stato, le aziende elettriche municipalizzate e gli enti di diritto pubblico.

Il relatore prospetta, inoltre, la convenienza del riesame delle domande di concessione e dei termini di decadenza nel caso di non uso e la preferenza per le nuove concessioni agli Enti di diritto pubblico ed invita il Governo ad orientare la nuova legislazione con la prospettiva di creare, in definitiva, l'Azienda autonoma.

Ho detto che nel complesso le proposte del relatore sono meritevoli di considerazione, ma per alcune di esse devo fare delle riserve. Penso, per esempio, che allo stato attuale sia prematuro parlare di nazionalizzazione degli impianti, principalmente per una ragione di convenienza da parte dello Stato. Sarà sufficiente per ora orientarsi verso l'inquadramento degli impianti delle ferrovie dello

Stato, delle aziende municipalizzate e degli enti autonomi, che rappresentano già un complesso di producibilità di energia di una certa importanza, per costituire la base di quella che sarà in un domani l'Azienda autonoma dello Stato, destinata ad ereditare gli impianti privati, alla scadenza delle concessioni. Può essere anche opportuno, in un determinato momento, anticipare i termini del passaggio, ma attualmente penso che sia sufficiente la creazione nei riguardi dei concessionari la creazione di un organo di controllo e di coordinamento delle loro attività. Ciò consentirà una maggiore tutela degli interessi dei consumatori e, se necessario, renderà più agevole l'eventuale riscatto delle concessioni. Ma, ripeto, è questa una materia nella quale bisogna camminare con i piedi di piombo, pur nella visione di un programma da realizzare gradatamente.

Per quanto riguarda l'edilizia sovvenzionata, poichè il collega Porcellini se ne è occupato diffusamente, mi limiterò a poche affermazioni. Devo innanzi tutto rilevare che il Governo ha fatto parecchio, ma che molto rimane da fare se, come lo stesso ministro Merlin ha dichiarato, c'è ancora un fabbisogno di cinque milioni di vani per fronteggiare la carenza di abitazioni, per togliere dalle grotte e dagli antri coloro che tuttora li occupano, e per eliminare la coabitazione che a molte famiglie rende la vita impossibile. Io credo che siano da prendere anche in seria considerazione le proposte di un interessamento dello Stato verso le iniziative private per la costruzione di alloggi veramente popolari. Come ha detto il senatore Porcellini, vi sono in Italia molte case vuote, ma inaccessibili per le richieste di fitto alle classi meno abbienti. Allora cerchiamo di toccare la molla dell'interesse degli imprenditori privati, di coloro che investono nella speculazione edilizia, dando dei contributi con l'obbligo di costruire solo determinati tipi di alloggi. Avremmo, in aggiunta alle realizzazioni degli Enti, una massa imponente di nuove costruzioni popolari.

Onorevole Ministro, vi sono situazioni nel settore degli alloggi veramente degne di specialissima considerazione. Voglio, fra tutte, citare quella di Foggia, che non è la mia città, la quale ha avuto metà delle abitazioni distrutte dai massicci bombardamenti compiuti dagli Alleati; vi sono ancora fra quelle popolazioni centinaia e centinaia di famiglie che vivono nelle grotte e migliaia che sono accampate nei paesi vicini e nelle campagne. Non è possibile che tale situazione permanga. Riconosco che il Governo ha adottato dei provvedimenti per Foggia, ma gli interventi risultano assolutamente inadeguati alla situazione di quella città. Dovrei parlare anche di Bari, ma mi riservo di fare ciò durante la discussione di una proposta di legge che ho presentato assieme ad altri colleghi della regione.

Sempre in materia di alloggi desidero richiamare l'attenzione del Ministro su una notizia — che non ho avuto, però, la possibilità di controllare — secondo la quale per la popolazione dei famosi « Sassi » di Matera si starebbe costruendo anche un fabbricato a tipo grattacielo. Osservo che quella gente che in gran parte vive tuttora in una specie di gironi danteschi, scavati sul calcare su cui sorge Matera, se ha diritto ad una elevazione del proprio tenore di vita, ha non meno il diritto ad avere alloggi confortevoli sì, ma confacenti alle proprie esigenze agricole ed artigiane. Non so se la notizia sia esatta. Chi ha scritto l'articolo ne ha la responsabilità. Mi limito a segnalare la notizia e ad osservare che sarebbe enorme che, in una città che ha un suo paesaggio caratteristico, che è quello comune ai nostri paesi, che, anche se capoluoghi di provincia, come è il caso di Matera, sono sempre paesi agricoli, si vadano a realizzare costruzioni verticali assolutamente non idonee ed in contrasto con l'ambiente e le abitudini locali.

Per quanto riguarda l'edilizia scolastica ho fatto un breve accenno prima. Onorevole Ministro, non faccia perdere al suo Dicastero la competenza in questa materia. Il Senato ha votato l'altra sera una proposta in merito. Eravamo in pochi ed in fine di seduta. Non so, perciò, che valore possa avere quell'ordine del giorno con il quale si raccomandava al Governo il passaggio dell'edilizia scolastica all'I.N.A.-Casa o alla Cassa del Mezzogiorno.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo col ministro Segni nel senso che il Governo presenterà un dise-

gno di legge, in cui si stabilisca che la competenza in materia resterà al Ministero dei lavori pubblici.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, ho invocato da lei la difesa della competenza del Ministero dei lavori pubblici per l'edilizia scolastica, ma bisogna che il Ministero diventi dinamico in questo settore ed occorre che il Governo si renda conto, indipendentemente dalla legge che si vuole proporre per incrementare tale edilizia, della necessità di modificare la legge Tupini del 1949, legge che ha rappresentato una maggiore comprensione nei riguardi degli Enti locali, in confronto alle vecchie leggi, ma che ha un difetto delle leggi precedenti, poichè mentre ha elevato determinati contributi, si articola su una casistica che ha per base, nella misura dei contributi ai Comuni, il numero degli abitanti. Così quelli con popolazioni fino a cinquemila abitanti sono trattati in un modo, quelle che superano tale numero in un altro. Ora il problema va visto diversamente. Ci possono essere piccoli Comuni, in condizioni favorevoli per poter eseguire le proprie opere perchè hanno un demanio o altre fonti patrimoniali che procurano loro notevoli redditi e per giunta hanno minori bisogni da fronteggiare; vi sono invece Comuni, anche non piccoli, che si trovano in condizioni di assoluta impossibilità di costruire nuove opere, sia perchè hanno minori rendite, sia perchè in passato tutte le loro disponibilità hanno dovuto impegnarle in mutui per la costruzione di altri edifici scolastici, per le fognature, e per altre opere essenziali alla vita civile di un popolo. Nel Mezzogiorno vi sono Comuni con bilanci che sono oramai all'osso. Essi non hanno più imposte da delegare e quindi non possono contrarre altri mutui. Può darsi che in identiche condizioni si trovino anche dei Comuni dell'Italia settentrionale, in aree depresse, da considerarsi alla stessa stregua di quelle dell'Italia meridionale.

Allora bisogna che la legge Tupini sia modificata in modo che, pur rimanendo ferma la sua impostazione, come norma generale, consenta al Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello dell'interno, per accertate condizioni di impossibilità dei Comuni, e sempre quando risulti che non eseguano opere voluttuarie, di far sì che lo Stato per alcune opere indispensabili si sostituisca ad essi al cento per cento. È inutile farsi illusioni. Il problema è semplice: vogliamo costruire nel Mezzogiorno, e comunque nelle zone dichiarate depresse, gli edifici scolastici, ed altre opere essenziali per la vita civile delle popolazioni? Se vogliamo costruire, se questo rientra nelle direttive del Governo, e se il Governo considera ciò come un suo debito d'onore, allora bisogna che esso adotti i provvedimenti necessari. Naturalmente bisogna evitare abusi in questa materia. Diversamente è inutile venire a parlare di necessità di incrementare l'edilizia scolastica, come è avvenuto qui l'altra sera, durante la discussione del bilancio della Pubblica istruzione. La popolazione nel Mezzogiorno e nelle Isole per la sua prolificità è in notevole aumento; le nuove leve gettano ogni anno nuove masse di ragazzi e purtroppo le scuole non ci sono. Allora bisogna insegnare nei fienili o fare turni in scuole dove si insegna anche con 70 alunni per classe.

Il problema è questo, onorevole Ministro, tutto il resto è accademia. Lei si accorgerà che parte delle disponibilità per contributi agli Enti locali che sono in bilancio rimarranno inutilizzate perchè i Comuni, pur avanzando domande al Ministero, all'atto pratico si troveranno nell'impossibilità di contrarre i mutui, non avendo i mezzi per garantirli nè i fondi per ammortizzarli.

Per quanto riguarda l'Acquedotto Pugliese vorrei pregare il Ministro di preoccuparsi dell'integrazione delle sorgenti. È un problema che si dibatte da anni, tra interessi contrastanti, e la situazione è praticamente questa: che la Puglia, che Matteo Renato Imbriani disse un giorno essere sitibonda di acqua e di giustizia, e che finalmente ebbe l'acqua e potette vederla distribuita a tutti i Comuni, purtroppo oggi deve constatare che il prezioso alimento scarseggia, perchè le sorgenti non riescono più ad alimentare le esigenze della crescente popolazione. Nel più grande acquedotto italiano e nel secondo acquedotto del mondo si è delineata, così, una situazione veramente preoccupante, per cui non c'è più tempo da perdere a portare nel campo concreto

delle realizzazioni il problema della integrazione delle sorgenti mediante le acque del Calore. Se non si provvede in tempo tra pochissimi anni la situazione diventerà veramente tragica nella regione.

Con l'occasione vorrei pregare il Ministro di ricordarsi che l'Acquedotto Pugliese è ancora acefalo, cioè senza presidente, e si trova nella situazione incresciosa di essere non solo senza capo, ma anche senza regolari dirigenti. È opportuno che si bandiscano i concorsi o che, comunque, si nominino il direttore generale ed i capi dei vari servizi, perchè oggi si va avanti con gli incarichi ed in un modo che non è il più idoneo ad assicurare il buon funzionamento dell'Ente.

Per quanto riguarda i porti, prendo atto con piacere che il Ministro, sia pure nella carenza attuale di disponibilità, riconosca la urgenza e la opportunità di completare le opere in corso. Ciò è indispensabile per evitare che le opere tardino a rendere quei benefici economici che è lecito attendersi da esse. È da considerare poi che alcuni porti nella loro incompiutezza non dànno le necessarie garanzie per la sicurezza dei natanti.

Rilevo anche con piacere che sia il Ministro che il relatore della Camera abbiano riconosciuto l'opportunità, ed io aggiungerò l'urgenza, della costruzione della darsena dei petroli nei porti di Livorno e di Bari. Nel porto di Bari si registrano 2.500.000 tonnellate di petrolio all'anno, che viene lavorato nella raffineria, sbarcato e reimbarcato, ma purtroppo l'intenso movimento di navi non ha ancora una darsena che valga a garantire il normale svolgimento delle operazioni. Ciò costituisce anche un pericolo ai fini dell'incolumità, perchè non vi sono le necessarie misure di sicurezza nel settore del porto destinato ad operazioni del genere. D'altra parte è da tener presente che, quando fu istituita a Bari la A.N.I.C., oggi S.T.A.N.I.C., il programma era modesto, si trattava di lavorare 300.000 tonnellate di greggio albanese. Oggi il greggio non giunge più nel porto di Bari dall'Albania ed invece vi affluisce dal Medio Oriente in una ingente quantità. La raffineria si è messa in condizioni di svolgere un'ampia attività che dà lavoro a migliaia di operai ed offre la prospettiva di sottolavorazioni industriali che è bene non trascurare.

Per quanto riguarda le costruzioni ferroviarie, mi guarderò bene dall'invocare costruzioni nuove in un momento come questo, e dopo tutto quello che ho detto in materia di opere idrauliche e sulla fondamentale necessità di dare la precedenza assoluta a tali opere. È evidente, però, che non posso non rilevare, leggendo le relazioni molto dettagliate della Camera e del Senato, che sono ancora in costruzione, a passo veramente di lumaca, l'Altare-San Giuseppe, l'Avella-Lucca, la circonvallazione di Palermo e altre ferrovie che io, confesso la mia ignoranza, ritenevo che fossero già ultimate da diversi anni. Evidentemente si va avanti col contagocce finanziario, e questa è una delle cause per cui anche l'attività del settore delle costruzioni ferroviarie, al Ministero dei lavori pubblici, ridottasi al lumicino, fa sorgere appetiti di trasferimento del servizio altrove.

Sono convinto che il settore delle costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici possa ancora rendere dei servizi preziosi al Paese, cominciando a formulare, una volta per sempre, un programma veramente organico e definitivo, d'accordo con il Ministero dei trasporti, di integrazione della rete ferroviaria italiana di rapide comunicazioni. Purtroppo abbiamo già troppe ferrovie a scartamento ridotto, superate dai tempi, e che si continuano a costruire nonostante tutto. Mi riferisco, onorevole Ministro, all'integrazione della rete nazionale e in modo particolare al Mezzogiorno ed alle Isole. Vi sono regioni nel Mezzogiorno, che pur confinando fra di loro sono virtualmente distanti da un versante all'altro molto più di quanto non lo sia il Capo di Leuca da Milano.

Non mi sogno di dire che si debbano costruire oggi queste ferrovie, ma è opportuno che si preparino i piani e si allestiscano le progettazioni.

Ho letto, se non sbaglio, nel discorso dell'onorevole Ministro, che si pensa di costruire una nuova linea che dovrebbe congiungere più rapidamente Venezia con Monaco, sembra, per ragioni, così si dice, confinarie. Io mi permetto di far presente che ormai tutto il Paese in caso di guerra è esposto alle offese del nemico ed è perciò confine, e che se una ferrovia ha da avere la precedenza, non faccio del campanilismo, debba essere una ferrovia in-

tesa ad integrare la deficiente rete del Mezzogiorno, perchè anche nel Mezzogiorno la creazione di una nuova linea ferroviaria risponderebbe, oltre che alle esigenze veramente fondamentali di ordine economico e turistico, anche a quelle di ordine strategico. Del resto basta consultare le segnalazioni fatte a suo tempo dallo Stato Maggiore — per esempio, per la direttissima Roma-Bari — per avere la conferma di quello che io sto affermando in questo momento.

Per quanto riguarda la viabilità, ne ha parlato diffusamente il collega Terragni e ne ha parlato con molta competenza. Il problema della viabilità, ormai, con la motorizzazione e con lo sviluppo automobilistico, è problema che preme, che deve trovare la sua soluzione, seppure scaglionata nel tempo. Un giorno, è stato opportunamente ricordato, l'Italia era all'avanguardia in questo settore: quando fu fondata l'A.A.S.S., oggi A.N.A.S., e si ebbero le prime realizzazioni, da tutti i Paesi dell'Europa gli stranieri venivano qui da noi ad ammirare le nostre strade, e va data lode a quell'organismo tecnico e al defunto ingegner Calletti, che diresse con competenza e passione l'Azienda autonoma fin dalla fondazione, di aver portato la rete viabile nazionale ad un alto livello di perfezione tecnica e di modernità. Ma, come è stato già chiaramente detto, ormai gli altri ci hanno sorpassato, stiamo indietro, bisogna che ci portiamo all'altezza dei tempi e del crescente sviluppo della motorizzazione.

Giacchè siamo in tema di viabilità, è logico passare senz'altro al settore delle autostrade, per rilevare, oltre quello che da altri è stato già detto, che il programma tempo fa annunziato dal ministro Aldisio — programma poliennale che dovrebbe importare una spesa di 900 miliardi e che prevede la costruzione di nuove autostrade per 1.796 chilometri, ampliamenti di autostrade esistenti per 426 chilometri e miglioramenti di strade per 17.000 chilometri — ha un difetto. Innanzi tutto non si realizza, e il ministro Merlin molto prudentemente, nella sua esposizione alla Camera, ha voluto ignorarlo, limitandosi solo ad accennare alla possibilità di prendere in considerazione domande di concessione avanzate dalla iniziativa privata; inoltre questo programma modifica, a danno del Mezzogiorno e della Sicilia, il piano regolatore per le autostrade che era stato compilato nel 1934, piano coordinato con il più vasto piano delle autostrade europee, e che aveva avuto la consacrazione di appositi convegni internazionali.

Evidentemente in ogni piano di opere pubbliche vi deve essere un criterio di gradualità nell'esecuzione, ma io non comprendo perchè il piano regolatore del 1934 sia stato mutilato, a danno delle regioni meridionali, nel piano Aldisio. Ciò costituisce una palese manifestazione di ingiustizia, perchè se è vero che il traffico sulle strade dell'Italia settentrionale è divenuto particolarmente intenso e pieno di rischi e di incidenti, per cui più assillante si profilano su quelle arterie certe esigenze, è anche vero che se noi una buona volta vogliamo valorizzare il Mezzogiorno e tener conto di quello che si sta verificando in alcune regioni del Sud, con lo sviluppo veramente notevole, starei per dire prodigioso, della meccanizzazione, sia nel settore agricolo, sia nel settore automobilistico, bisogna che lo attrezziamo anche con arterie di rapide comunicazioni.

Un indice eloquente dell'ansia di vita moderna di alcune regioni del Sud ci viene dato dalla Fiera del Levante, dove centinaia di macchine, sia per autotrasporti, sia per uso agricolo, si vendono annualmente. La Fiera è diventato un grosso mercato a cui affluiscono da tutto il Mezzogiorno acquirenti. Citerò un altro dato: lei sa, onorevole Ministro, che a Bari arrivano 300 autotreni al giorno dall'Italia settentrionale? Dico 300 autotreni, oltre il crescente movimento di auto, di camions ecc. Ciò sta a significare che è bastato aver dato strade moderne come quelle realizzate contemporaneamente al Nord e al Sud, quando si fondò l'A.A.S.S., sia pure con un maggiore sviluppo nelle regioni settentrionali, è bastato aver consentito una possibilità di più facili comunicazioni, per sviluppare il traffico motorizzato e dare un ritmo di vita più intenso alle nostre regioni. Se è così, onorevole Ministro, non comprendo per quale ragione la rete autostradale debba aver termine sul versante tirrenico a Paestum e su quello adriatico a Rimini.

Ma, insomma, le autostrade devono servire solo per il turismo o anche per le esigenze economiche delle popolazioni? E se devono servire anche per le esigenze di vita delle popolazioni, il Mezzogiorno va considerato in fase di evoluzione economica e civile, perchè diversamente non si giustificherebbero tutti i miliardi che lo Stato sta spendendo per le trasformazioni fondiarie, nè tutto il programma che, con larghezza di mezzi finanziari, lo Stato sta avviando a soluzione per sollevare le condizioni di vita di queste zone così dette depresse.

Ed allora, vogliamo attendere che si modifichi completamente, che si elevi ad alto livello questo tenore di vita, cioè attendere fino a quando la Cassa depositi e prestiti avrà possibilità di concedere ai Comuni, che non sempre ne hanno i mezzi, i mutui per nuove opere; fino a quando il Ministero avrà la possibilità di risolvere tanti altri grossi e piccoli problemi; attendere che le bonifiche, le irrigazioni e le trasformazioni fondiarie, fra dieci, quindici anni raddoppino, quintuplichino, decuplichino la nostra economia, per cominciare a prendere in considerazione le istanze del Mezzogiorno nel campo delle rapide arterie interregionali? Eh, no! Noi abbiamo, voi avete il dovere di preoccuparvi da oggi, di mettere da oggi i capisaldi di queste esigenze fondamentali della vita economica meridionale, e per mettere questi capisaldi bisogna che voi non li ignoriate nei programmi poliennali, intesi a migliorare e potenziare la viabilità stradale ed autostradale!

E in materia di viabilità, per concludere, occorre che il Ministero porti a termine quella oramai famosa legge della viabilità minore, che fu messa allo studio ai tempi in cui io ero al Governo, che lasciai in eredità ad altri e che purtroppo, non ancora viene presentata al Parlamento.

La riforma è di fondamentale importanza per la salvaguardia e l'ammodernamento di un patrimonio cospicuo per il quale lo Stato, i Comuni, le Provincie, hanno speso somme ingenti, e per cui lo Stato ancora oggi ne alimenta lo sviluppo con nuove costruzioni.

Io non so che cosa studino ancora i soloni della viabilità minore! Il problema è semplice: si tratta di trasferire le strade dai Comuni alle Provincie, perchè i Comuni non sono attrezzati per mantenerle, e di classificare nella rete nazionale le più importanti strade provinciali. Le Provincie, con minore spesa e con le loro attrezzature possono mantenere in condizioni assai migliori le strade comunali. Ma è evidente che bisogna dare maggiori mezzi finanziari alle Provincie, trasferendo loro alcune aliquote delle imposte comunali ed assegnando alle stesse una parte dei molti proventi che lo Stato realizza dalla circolazione stradale.

Onorevoli senatori, mi sono dilungato in questo giro di orizzonte e spero che vogliate perdonarmi.

Ho creduto di rilevare alcuni aspetti della vita, delle attività, del funzionamento del Ministero dei lavori pubblici e di sottolineare alcuni tra i problemi più urgenti, che sono sorti dopo gli inevitabili errori ed inconvenienti, specie nel primo periodo successivo all'epilogo disastroso della guerra. Oggi appare quanto mai necessario formulare programmi poliennali di grande respiro in tutti i settori della attività del Ministero, scaglionandoli nel tempo e graduandoli con il criterio delle più assillanti necessità e della più sicura ed immediata produttività.

Nell'interesse del Paese s'impone che il Ministero dei lavori pubblici, riordinato nei servizi e sistemato nei ruoli, riprenda la sua luminosa tradizione e ridiventi il centro motore e coordinatore di tutte le attività costruttive della Nazione. Occorre inoltre che l'attività a favore delle zone depresse meridionali sia tempestivamente valorizzata e potenziata con la necessaria integrazione, nella rete nazionale dei trasporti, delle grandi e moderne arterie di comunicazioni ferroviarie e autostradali e con il completamento e l'attrezzatura delle opere marittime. Il Mezzogiorno, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non ha bisogno solo di acquedotti, di edifici scolastici e di altre opere di prima necessità, ma ha anche bisogno di moderne e rapide attrezzature nel campo dei trasporti, per assicurare più ampi sbocchi alla sua economia in atto ed a quella crescente che il Paese si attende dalle opere di trasformazione agraria in corso di esecuzione.

Solo così il Governo democratico, dopo il sessantennio di abbandono e di incomprensione

verso le regioni del sud da parte dei Governi liberali che si susseguirono al potere dall'unità del Regno...

RUSSO SALVATORE. E del Governo fascista.

CROLLALANZA. Io non posso illustrare le realizzazioni del ventennio, i colleghi che non ne sono edotti possono erudirsi alla biblioteca del Senato.

PALERMO. Venga a Napoli a vedere i bassi!

CROLLALANZA. Onorevole Palermo, ripeto anche a lei che non mi è consentito di illustrare le realizzazioni del ventennio. Dicevo, dunque, solo così il Governo democratico, dopo il sessantennio di abbandono e di incomprensione verso le esigenze del sud da parte dei Governi liberali, che si susseguirono al potere dall'unità del regno in poi, avrà compiuto opera veramente meritoria ed avrà lasciata la sua impronta duratura nella rinascita del Mezzogiorno. (*Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni*).

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

Si dia lettura degli ordini del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato invita gli organi competenti a provvedere senza indugio alla ricostruzione a Firenze dei ponti a Santa Trinita e alle Grazie, distrutti dalla guerra ».

« Il Senato impegna il Governo a presentare urgentemente uno speciale disegno di legge per provvedere alla costruzione di alloggi che consentano di eliminare completamente i baraccamenti nei Comuni colpiti dai terremoti del 1908 e 1915 ».

PRESIDENTE. Il senatore Busoni ha facoltà di parlare.

BUSONI. Illustre Presidente, onorevoli senatori, signor Ministro, nel prendere per la prima volta la parola dinanzi a questa alta Assemblea, qui venuto a sostituire e nella carica e al suo posto naturale nella settima Commissione il compagno ed amico amatissimo ingegner Enrico Grazi, caduto a questo stesso posto nell'adempimento del suo dovere civico, e così improvvisamente quanto immaturamente scomparso, consentitemi anzitutto di rivolgere un deferente e doveroso omaggio alla sua memoria. Abituato, nel cerchio dei sentimenti umani, a sentire e pensare in termini di solidarietà di classe e di partito, anzichè di convenienza personale, della sua scomparsa devo rammaricarmi anche perchè, per il nostro Gruppo, egli ben più degnamente ed autorevolmente di me avrebbe potuto intervenire nella discussione di questo bilancio, possedendo egli, oltre che maggiore esperienza, una approfondita conoscenza specifica, che a me fa difetto. Forse tale competenza era tanto più necessaria in quanto si tratta di centrare la parte essenziale delle osservazioni, delle critiche e dei suggerimenti che l'esame del bilancio può consigliare, in una sintesi rapida, perchè il tempo a disposizione non consente diluite analisi. E a questo proposito, anche se altri già l'ha fatto, devo augurarmi che non debba ripetersi la situazione eccezionale ed incresciosa di discutere i bilanci dei nostri dicasteri e di adempiere a quella che è forse la più alta funzione dei parlamentari non con l'ampiezza che sarebbe necessaria.

Onorevoli senatori, ho udito qualche giorno fa dai banchi che fronteggiano questi, qualcuno definire il bilancio della Difesa « il bilancio dei bilanci ». Non farò certo il torto all'illustre collega che ha enunciato tale definizione, di credere che egli abbia confuso il bilancio della Difesa con quello dei dicasteri cui più propriamente poteva essere applicata tale definizione. È ben facile comprendere lo spirito che glie lo faceva esprimere. Ma, appunto per ciò, devo ricordare che seppure noi siamo consapevoli di tutte le esigenze, ed alle esigenze sappiamo adeguarci, pure siamo animati da uno spirito ben diverso che ci fa pensare in ben diverso modo. Se fosse il caso di fare una contrapposizione, dovremmo dire che, contro il bilancio della Difesa, noi poniamo i bilanci della Pubblica istruzione, della Giustizia e dei Lavori pubblici, perchè per noi un popolo

tanto più può rivelare il livello della sua civiltà, non da quanto dedica delle sue risorse per avere più battaglioni e armi ...

LUBELLI. Per difendersi dalle aggressioni altrui. (*Clamori e proteste dai banchi della sinistra. Scambio di apostrofi*).

PRESIDENTE. Senatore Busoni, continui il suo discorso.

BUSONI. Ripeto e completo, contro certe intemperanze interessate, che per noi il livello della civiltà di un popolo è dato non da quanto esso destina per le spese militari, ma da quanto esso dedica per la sua educazione, per la sua cultura (*vivi applausi dalla sinistra*), per l'amministrazione della giustizia, per le sue espressioni d'arte, per le opere pubbliche a cui riesce a dar vita creando anche nella materialità della costruzione migliori condizioni di esistenza per tutti.

Sotto questo aspetto debbo preliminarmente osservare che se anche altri Ministeri ed altri enti concorrono all'opera costruttiva e ricostruttiva, i 154 miliardi destinati ai lavori pubblici contro 483 miliardi destinati alla difesa, sono ben misera cosa. E mentre, purtroppo, per i lavori pubblici si sono generalmente mantenute le proporzioni dei precedenti bilanci (e lascio naturalmente fuori discussione, per ovvii motivi, l'ammontare dello stanziamento eccezionale dell'esercizio 1948-49, con il quale la comparazione sarebbe addirittura mortificante), il bilancio della difesa resta invece aumentato dello sbalzo di 80 miliardi compiuto nell'esercizio precedente; mentre questo bilancio dei lavori pubblici è oberato nelle sue modeste possibilità dalle annualità particolarmente sensibili da corrispondere per 30 o 35 anni per contributi o esecuzioni di opere a pagamento differito. Queste annualità, che nell'esercizio 1948-49 impegnavano il bilancio esattamente per un miliardo e 700 milioni, nel 1950-51 erano salite a 4 miliardi e 81 milioni, nello scorso esercizio ascendevano a 29 miliardi e 789 milioni, e sono oggi a 37 miliardi e 432 milioni.

A questo proposito il relatore della Commissione, l'onorevole senatore Canevari, ha fatto altra volta presente che era preoccupato di tanti impegni; ed osservava che di questo passo si rischiava di impegnare tutto il bilancio per il pagamento delle annualità. Di conseguenza era tratto a pensare al buon padre di famiglia che a poco a poco, per far fronte ai bisogni momentanei, impegna tutte le rendite, gravando d'ipoteche le sue proprietà fino ad arrivare al punto di essere costretto a vendere le proprietà stesse, riducendosi alla miseria e buttando sul lastrico la propria famiglia. Il paragone mi sembra eccessivo, anche se il problema è veramente preoccupante.

Io non sono così pessimista come l'onorevole Canevari e confido che i proventi delle rendite aumentino in modo da poter far fronte ai vecchi impegni ed alle nuove necessità, se non si toglierà ai lavoratori italiani, lasciando chiudere o rimpicciolire la Terni, la Pignone, la Breda e tanti altri organismi della nostra produzione, la possibilità di quel lavoro che, con l'apporto dei nostri tecnici, costituisce la sola fonte di ricchezza della nostra Nazione.

Tuttavia, ricorrendo al paragone dell'onorevole Canevari, per mio conto ritengo che quando in una famiglia ci sono i figli che hanno bisogno di tutto, si debba ricorrere a impegnare anche le materasse del letto per provvedere alle loro necessità ...

CANEVARI, *relatore*. Questo è scritto nella relazione della Camera.

BUSONI. E poichè nel nostro Paese le necessità sono molte, penso che si debba cercare comunque di provvedere il più che sia possibile.

E, in relazione alle necessità attuali che tutti ben conosciamo, domando perchè ci debbano essere ben 340 miliardi di residui passivi al Ministero dei lavori pubblici, quando, da anni, indispensabili opere pubbliche ancora attendono di essere compiute o finanziate. Non c'è Comune d'Italia che ancora non aspetti l'approvazione e il finanziamento di opere non da quest'anno soltanto. Solo della mia provincia ho un elenco, probabilmente anche incompleto, di 27 Comuni, escluso il capoluogo, Firenze, per un ammontare di due miliardi e 271 milioni, con pratiche che attendono perfino dal 1949.

Questo tuttavia non toglie che, effettivamente, il bilancio resti ipotecato in modo grave

da quegli impegni, e le disponibilità si contraggano se non vengono aumentati gli stanziamenti.

Ora, contro l'insufficienza degli stanziamenti per il bilancio dei lavori pubblici, a me pare che siano anche superflue le mie parole. La critica più autorevole a questo riguardo è stata compiuta dal relatore, talchè, per le nostre osservazioni, basta ricalcare passo passo la relazione per giustificare, proprio in base alle affermazioni di quella, il nostro voto contrario al bilancio. Perchè questo è il risultato anacronistico della conclusione di molte relazioni ai bilanci: che dopo avere anche acerbamente criticato, concludono con l'invito ad approvare il bilancio. È un po' come se un tribunale giudicasse colpevole l'imputato e poi lo mandasse assolto. Nella relazione dell'onorevole Canevari, infatti, per ogni capitolo noi ritroviamo costantemente l'osservazione che gli stanziamenti sono « insufficienti ai bisogni », sono « non efficienti » e « non rispondenti alle necessità ». Così per quanto si riferisce alle opere idrauliche e ai servizi fluviali, idrografici e mareografici (e non dirò in merito parola, per carità di patria, tanto ne parlano in modo tragicamente eloquente gli avvenimenti di questi giorni); così per gli impianti elettrici, per le opere marittime, porti, ecc.

Per le opere idrauliche straordinarie, già prima delle ultime sciagure, nella relazione si richiedeva ancora una ulteriore disposizione di spesa di circa 14-15 miliardi almeno « per avviare a concreti risultati il programma pluriennale dalla cui realizzazione deriverà la difesa idraulica e la sicurezza delle aree più produttive della Nazione ». Inutile rilevare che, oggi, anche se si provvederà, per il momento, con eccezionali misure di emergenza, occorre aumentare in modo ben considerevole tale richiesta.

Del resto l'onorevole Ministro stesso, alla Camera, il 20 di questo mese, ha riconosciuto che del programma di sistemazione dei fiumi ammontante a 147 miliardi, il suo Ministero aveva ricevuto stanziamenti per soli 17 miliardi. E ... vorrebbe dire quanti ne sono stati spesi?

Nei riguardi della viabilità statale la relazione stessa riconosce testualmente che « con le somme messe a disposizione l'A.N.A.S. non può dare inizio neppure a un programma minimo di opere reclamate dalle necessità più urgenti del traffico che si svolge sulle strade statali ». Cosa si potrebbe dire di più grave?

Per l'edilizia scolastica i rilievi della stessa relazione sono più che sconfortanti. Essa fa presente che, nonostante le agevolazioni previste dalla legge 3 agosto 1949, modificata ed integrata da quella 15 febbraio 1953, che prevede contributi costanti per 35 anni a favore di Comuni, Provincie ed enti tenuti a provvedere locali per scuole, tuttavia moltissimi Comuni delle zone depresse in genere e dell'Italia meridionale in ispecie non sono in grado di sostenere le quote pur modeste dell'ammortamento dei mutui a loro carico. E rileva che nel corrente esercizio è stato previsto lo stanziamento di lire 750 mila in annualità, che, se pur consentirà di realizzare un programma di opere di circa 17 miliardi per costruire circa sedicimila aule (in un periodo di tempo che, per quanto l'esperienza ci insegna, nonostante tutto non sarà breve), tuttavia, secondo il censimento fatto dal Ministero della pubblica istruzione, le aule che occorrono sono circa sessantaseimila e sarebbe necessario quindi uno stanziamento calcolato in circa 175 miliardi.

Nei riguardi dell'edilizia universitaria, insieme a stanziamenti con leggi speciali, per circa 11 miliardi, e 5.219 milioni di un programma in corso di realizzazione, si ha in bilancio uno stanziamento di soli 1.180 milioni, per cui lo stesso relatore riconosce che dovrebbero essere stanziati almeno altri 50 miliardi (pur se ripartiti in vari esercizi) per i più urgenti bisogni delle università e degli istituti di istruzione superiore, perchè, dice il relatore: « i modesti stanziamenti attuali di bilancio non consentono di provvedere in modo adeguato neppure ai lavori di manutenzione e di completamento degli edifici esistenti ».

E noi ci domandiamo in particolare, dopo che sono state tanto sensibilmente elevate le tasse universitarie, se ritiene lo Stato di compiere così il suo dovere verso gli studenti, oltre che verso la cultura italiana.

Non mi soffermo sulle costruzioni ferroviarie. Io, che sono di una provincia che ancora attende la ricostruzione ferroviaria, attendendo l'attuazione di vecchie promesse per quanto concerne il tronco Marradi-Faenza della vecchia

ferrovia Faentina, che non si è ancora ricostruita forse perchè non le si attribuisce importanza militare, deluso, al pari di tutti gli abitanti della sacrificata zona del Mugello, mi limito a voler ancora ostinatamente sperare che si adempia almeno all'obbligo di ricostruire.

Nè in questo intervento ho il tempo di occuparmi, come vorrei, degli impianti elettrici e di tutto il grave problema ad essi connesso, per il quale non soltanto noi concordiamo col relatore sulla necessità di « sottoporre a sollecita revisione tutta la legislazione sulle acque e sugli impianti elettrici » allo scopo precipuo di giungere, alla scadenza delle concessioni, preparati ad attuare una ben diversa regolamentazione, ma è ben nota la nostra tesi per la nazionalizzazione. Poco fa l'onorevole senatore Crollalanza, a proposito degli impianti elettrici, contestava le cifre al relatore, onorevole Canevari. Io non voglio entrare in questa discussione; risponderà, se crede, l'onorevole Canevari. L'eventuale polemica con l'onorevole Crollalanza la lascio al relatore e agli amici attuali dell'onorevole Crollalanza. Egli in sostanza ha cercato di insinuare nel suo discorso una larvata rivendicazione di meriti del fascismo. Oltre che dell'energia elettrica egli ha parlato facendo raccomandazioni per non lasciare deperire certe opere dell'antico regime, come si poteva capire attraverso le sue parole. Ha parlato di strade che furono fatte per merito di un defunto ingegnere, che ad un certo momento abbiamo creduto dovesse essere un altro defunto. Lascio all'onorevole Crollalanza la polemica con i concorrenti di qualche altro partito a lui vicino. Mi preme però ricordare qui una sola cosa, una cosa che egli si è dimenticato di dire, perchè non gli conveniva dirla, che cioè se la politica del fascismo riuscì anche a creare qualcosa (un Governo qualche cosa deve pur fare), è troppo di più quello che poi distrusse e fece distruggere di quel che aveva creato.

Nè in questo intervento mi soffermerò diffusamente su altre questioni.

Voglio invece brevemente occuparmi di una vecchia, annosa questione per la quale ho presentato un apposito ordine del giorno: è la questione dei terremotati del 1908. Forse coloro che ormai vivono da 45 anni nelle baracche e coloro che abitano nella zona, in forza di quell'abitudine che Sant'Agostino definiva « una seconda natura », non vi fanno più troppo caso. Ma io mi domando qual meraviglia dovrebbero provare e cosa potrebbero pensare i tanti italiani ignari ai quali pungesse vaghezza di leggere voci e cifre di bilancio, nel trovare in questo dei lavori pubblici che, al capitolo 149 si assegnano 750 milioni per costruire case popolari per lo sbaraccamento nei Comuni colpiti dal terremoto del 1908 e del 1915 (e con quegli stessi milioni si deve provvedere all'erogazione di sussidi in dipendenza dei terremoti successivi fino al 1936). C'è da domandarsi quanti ancora siano in vita degli scampati al terremoto del 1908. E gli italiani devono apprendere che non solo coloro che ebbero distrutta l'abitazione furono allora condannati a non più abitare una casa, ma a vivere in baracche, e non solo essi ma i loro figli e nipoti che in queste baracche vivono tuttora e, come rileva il relatore, ove non intervenga una speciale disposizione di legge, all'integrale sbaraccamento non potrà procedersi che lentamente, malgrado le pressanti esigenze che consiglierebbero l'eliminazione di baracche antigieniche e in condizione di inabitabilità. Infatti, col 30 giugno scorso, si è esaurito lo stanziamento di 2 miliardi autorizzato per provvedere allo sbaraccamento delle zone terremotate in base all'articolo 5 della legge 29 luglio 1949, ed i 750 milioni sono quelli consentiti dalla normale modesta assegnazione di bilancio.

Lungi da me il proposito di voler creare ostacoli alle provvidenze per il culto delle fede religiosa; ma se, oltre la normale erogazione, con speciale legge del 1952 si è trovato modo di destinare 4 miliardi per la costruzione di nuove chiese e case parrocchiali, e altri 4 miliardi per l'esercizio 1953-54, si deve trovare anche modo di eliminare questa che io non mi perito di definire una vergogna per il nostro Paese.

Onorevoli senatori, credo che sia ormai suonata l'ora di provvedere per quegli sventurati: noi italiani abbiamo fama di essere impulsivi e subitanei ed anche dimentichi e obliosi. Provvedendo per i terremotati del 1908 implicitamente noi rassicureremo anche gli alluvionati che in Calabria hanno perduto oggi la casa, che tra 45 anni non si troveranno

ancora a vivere in baracche divenute inabitabili. Confido perciò che l'ordine del giorno che ho presentato a questo proposito vi troverà consenzienti e troverà consenzienti il Ministro e il Governo.

Passiamo ad altro argomento. Quante sono ancora le opere pubbliche da ricostruire perchè distrutte dalla guerra? Già durante la discussione in questa sede nel bilancio dello scorso esercizio l'onorevole senatore Salvagiani presentava un ordine del giorno per chiedere l'emanazione di una legge che consentisse alle amministrazioni locali di sostituirsi al Governo nella riparazione o nella costruzione di opere pubbliche danneggiate o distrutte dalla guerra, senza perdere il diritto al rimborso della spesa anticipata. E nella discussione dell'ordine del giorno rilevava che ancora molte scuole, molti ospedali, molti acquedotti, strade e ponti erano da ricostruire.

Se pure dall'anno scorso qualcosa è stato fatto, certo che ancora non è stato fatto tutto. Per quanto si riferisce alla costruzione edilizia, nella relazione si dice che la riparazione di case danneggiate si può dire quasi integralmente raggiunta. Pur sottolineando il « quasi » devo osservare che altrettanto non può dirsi della ricostruzione di quelle distrutte.

Quante ce ne sono ancora? E quante se ne devono costruire per quante non se ne sono costruite onde sopperire alle nuove naturali esigenze sopravvenute mentre si provvedeva a sanare solo in parte le ferite del passato?

Per venire incontro alle necessità dei senza tetto il relatore ci dice che occorrerebbero non meno di circa 30 miliardi di capitale. Certo è che ancora basta aggirarsi non solo per le nostre Provincie, ma anche nelle nostre città più importanti, per imbattersi in mura smozzicate di case che furono.

Ed oltre alle insufficienze finanziarie, pone impaccio al completamento della ricostruzione, come alle nuove costruzioni, tutta una barbosa congerie di impedimenti burocratici di carattere pseudo-tecnico ed artistico che, anche se frutto di una legislazione antiquata, dovrebbero essere superati, prima ancora di avere una nuova legislazione, dal buon senso e dallo spirito di concretezza. Ci sono ancora nella mia Firenze interi quartieri, nel cuore stesso della città, che attendono di essere ricostruiti, come quello di San Jacopo, adiacente al Ponte Vecchio. E vi sono ancora, nella mia Firenze, da ricostruire due dei ponti principali che attraverso l'Arno hanno il compito di unire le due parti della città divisa dal fiume. Uno, il ponte alle « Grazie », non è stato mai sostituito neppure da un ponte provvisorio anche di carattere militare, ed è attualmente surrogato, per i pedoni, da una passerella in legno che deve essere chiusa durante i periodi delle piene dell'Arno perchè mette in pericolo l'incolumità, la vita stessa di coloro che dovrebbero servirsene. E i fiorentini sarebbero stati contenti di avere al posto di quel ponte anche un brutto ponte, anche un ponte « gobbo », come essi hanno definito quel ponte alla « Carraia » che i soloni di Roma, scartando il progetto fiorentino, hanno imposto a deturpare la visibilità e l'estetica dei magnifici lungarni. (*Interruzione del senatore Zoli*). Onorevole Zoli, è un ponte gobbo, i fiorentini lo definiscono proprio così, e lo vediamo anche noi.

ZOLI. Scusi, il « ponte gobbo » è l'altro: è quello a San Niccolò.

BUSONI. Quello che dice lei è più gobbo di questo; si tratta di due ponti « gobbi » che fanno dell'Arno un dromedario.

L'altro, il famoso ponte a « Santa Trinita », il gioiello di arte architettonica dell'Ammannati, è ancora sostituito dal ponte militare di ferro e legname. E per questo ponte a « Santa Trinita », subito dopo la liberazione, si commosse il mondo intero; e sottoscrizioni furono fatte per la sua ricostruzione nel modo voluto dai fiorentini, cioè « dov'era e come era ». E somme ingenti giunsero allo scopo da enti, da privati cittadini, particolarmente dagli Stati Uniti. Trenta milioni furono sottoscritti dall'Azienda del turismo, dieci dalla Camera di commercio, venti milioni dal Comune. Precisamente 60.000 dollari giunsero dall'America. Ed io mi domando, dopo quasi dieci anni dal passaggio della guerra, dopo quasi dieci anni che hanno versato il loro denaro come generoso ed appassionato contributo alla ricostruzione artistica del nostro Paese, cosa potranno pensare di noi italiani quei turisti che, venendo a visitare Firenze, possono constatare come ancora il loro denaro non ha servito a nulla? E —

badate o miei avversari politici — forse qualcuno potrà anche pensare che in Italia c'è un partito dirigente di chiacchieroni buono solo a conclamare la ricostruzione compiuta, a parole, nei comizi elettorali. Firenze non merita tanto indugio e tanta trascuratezza.

Nè, in senso generale, ciò conviene al popolo italiano. Dopo Roma, forse è Firenze la città più frequentata dagli stranieri. E ben 20 miliardi in questi ultimi 18 mesi ha dato Firenze allo Stato quale apporto del turismo di cui ben 12 in valuta pregiata.

Ridiamo a Firenze i suoi ponti e torniamo a mostrarla agli stranieri in tutto il fulgore della sua bellezza. È per questo scopo che ho presentato l'apposito ordine del giorno sul quale pure confido trovare concordi i senatori e concorde il Governo.

Per quanto riguarda l'edilizia popolare, la relazione ancora riconosce che l'onere assunto dallo Stato è inadeguato a risolvere il grave problema edilizio e calcola attorno a cinque milioni di vani il fabbisogno nazionale per cui non si sa come provvedere. Si accenna alla attuazione di un piano quinquennale secondo il quale lo Stato dovrebbe impegnarsi per i due quinti di tale fabbisogno, nel presupposto che per gli altri tre quinti provveda l'iniziativa privata. Ma dalle nuvole delle fantastiche illusioni si scende a terra per riconoscere che nelle condizioni attuali non si potrà contare sulla iniziativa privata, la quale continuerà ad occuparsi prevalentemente della costruzione di abitazioni di lusso, ove trova il suo tornaconto. E allora? Allora si suggeriscono, nella relazione, una serie di proposte marginali, che, se pur ci trovano non dissenzienti, ci fanno però tornare all'osservazione contenuta nella relazione stessa là dove rileva che occorre uscire dalla incertezza per affrontare in pieno la questione nella sua realtà.

E qui sta il problema di fondo, non solo per quanto riguarda l'edilizia popolare, quanto per tutto l'insieme dei lavori pubblici e non dei lavori pubblici soltanto.

Uscire dall'incertezza. In altre parole sapere cosa si vuole, avere un programma.

Ed è quello che noi abbiamo chiesto e chiediamo, e non per i lavori pubblici soltanto.

Se pure il Ministro e questo Governo non hanno diretta precipua responsabilità nella formulazione dei bilanci che stiamo discutendo, essi sono pur sempre esponenti di quel partito di maggioranza che ha avuto ed ha ormai da parecchi anni la responsabilità del Governo e che, anche e specialmente nel settore dei lavori pubblici, non ha avuto e non sembra avere una politica. Non ha dimostrato di sapere che cosa vuole, a che cosa mira. Una politica dei lavori pubblici, è quello che abbiamo sempre chiesto e che chiediamo ci sia sottoposta. Non l'immobilismo dell'ordinaria amministrazione, per cui si ha come conseguenza il vivere alla giornata; non l'essere rimorchiati dalle circostanze e sospinti in un continuo oscillare ora verso una ora verso un'altra direzione. Ma un programma preciso ed ampio, in una visione organica delle necessità da cui far scaturire le possibilità che si debbono trovare.

E scala della gradualità, delle precedenze nelle opere. Consapevolezza delle ripercussioni delle opere sull'economia generale. Piano di conciliazione dell'economicità delle opere col loro lato sociale.

Certo, per tutto questo, il Ministro dei lavori pubblici, il Governo, devono essere svincolati dalle pastoie in cui li irretiscono i loro legami di classe, più che la loro ideologia politica o la loro appartenenza ad un partito.

Certo, per tutto ciò essi debbono appoggiarsi a forze diverse da quelle che esercitano su di essi la loro nefasta influenza, per far prevalere i propri interessi personali e di gruppo e di categoria.

E noi non ci facciamo illusioni. Sappiamo che senza l'apporto delle forze popolari alla direzione della cosa pubblica non si imposteranno neppure ai Lavori pubblici programmi che tendano ad andare veramente incontro alle necessità delle masse popolari che solo in quanto conoscono e sentono certe esigenze possono essere capaci di far sì che siano soddisfatte.

Quali loro più qualificati rappresentanti, consapevoli della volontà di coloro che ci hanno mandato a questo posto, abbiamo offerto il loro appoggio, la loro collaborazione, perchè si faccia una sana politica, una politica nuova.

Da sessanta anni, dal nascere del Partito socialista italiano, la classe lavoratrice italiana ha posto sul piano della realtà politica e sociale il problema dell'inserimento delle masse popolari nello Stato, che quasi sembra nessun altro statista italiano abbia più compreso e sentito dopo Giolitti.

Queste masse non si sentono di essere contro lo Stato, ma nello Stato, se non ne sono respinte fuori.

Tanto più oggi che la nuova Costituzione repubblicana ad esse basta se, come si deve, si pone mano ad attuarne, con le necessarie leggi, i princìpi. Ad esse basta per procedere nella via democratica della trasformazione sociale che porti anche il nostro Paese ad essere un paese di moderna civiltà sociale.

Qualche giorno fa, ad una interruzione rivolta dai banchi di sinistra, l'onorevole Cingolani rispondeva: « Io al Governo non vi ci desidero, non vi ci voglio ». Ogni opinione è rispettabile; ma anche se, per ineluttabilità storica, le masse popolari arriveranno al Governo anche contro la volontà dell'onorevole Cingolani, voglio avvertirlo che egli errava, lasciandosi trasportare da quello che io ritengo un sentimento personale, anzichè farsi guidare da un ragionamento politico.

È stato ripetuto, perchè è ormai provato, che mal si governa senza le classi popolari e non si governa contro le classi popolari.

E senza di esse, onorevoli senatori, non si può fare nemmeno una buona politica di lavori pubblici. Perciò voteremo contro questo bilancio. (*Applausi e congratulazioni dalla sinistra*).

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

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Al Ministro della difesa, per sapere se non sia il caso di proporre una giusta onorificenza a tutti quei militari, che, partecipando alla battaglia di Montelungo dell'8 dicembre 1943, lasciarono la vita sul campo, o, comunque, meritarono la riconoscenza della Patria, nella dura lotta contro i tedeschi invasori (111).

AGOSTINO.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali misure sono state prese o si intenda prendere per garantire ai minatori emigrati nel Belgio il massimo delle misure preventive atte ad impedire il ripetersi dei gravi luttuosi incidenti che si sono verificati in questi ultimi tempi nelle miniere belghe (112-*Urgenza*).

BITOSSI.

Al Ministro senza portafogli, Campilli, per sapere se è a conoscenza della lentezza con la quale procedono, in Calabria, i lavori finanziati dalla Cassa e più particolarmente quelli per circa un miliardo nelle zone di Pianacrati, Figline, Cellara, Cerisano, Fiumefreddo, Oriolo e della viva agitazione di quelle masse lavoratrici; per sapere quali provvedimenti intenda prendere per fare cessare al più presto questo stato di cose (113).

SPEZZANO.

Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quanto hanno disposto per accertare le cause del recente disastro avvenuto nella miniera belga di Seraing ove hanno trovato la morte ben 14 minatori italiani, mentre vi sono numerosi feriti gravi.

Se, contemporaneamente, si sono accertate o si è disposto per accertare le cause della morte avvenuta negli stessi giorni di altri minatori italiani in altre miniere belghe.

Quali provvedimenti i Ministri competenti intendono adottare per salvaguardare la vita dei nostri connazionali troppo frequentemente esposti ad infortuni mortali nelle miniere del Belgio (114-*Urgenza*).

MARIANI, MANCINELLI.

PRESIDENTE. Domani, martedì 27 ottobre, due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 (116) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 (130) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta alle ore 20,45.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti