

580ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 1957

Presidenza del Vice Presidente DE PIETRO

e del Presidente MERZAGORA

I N D I C E

Amministrazioni comunali e provinciali:	
Trasmissione di decreti di scioglimento di Consigli comunali, di rimozione di sindaco e di proroga di gestione straordinaria	Pag. 24244
Congedi	24243
Disegni di legge:	
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	24260
Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti	24243
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti	24244
Trasmissione	24243
« Modifiche alle vigenti disposizioni sugli ordini delle professioni sanitarie e sulla disciplina dell'esercizio delle professioni stesse » (1782-D) (Approvato dalla 11ª Commissione permanente del Senato, modificato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati; nuovamente modificato dal Senato e successivamente dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati) (Approvazione):	
BENEDETTI, relatore	Pag. 24245
MOTT, Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica	24245
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (2164) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione):	
BRAITENBERG	24272
BRUNA	24279
CAPPELLINI	24246
CEMMI	24261
LEPORE	24275
PORCELLINI	24266
SCHIAVONE	24278
VACCARO	24265

Presidenza del Vice Presidente DE PIETRO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale della seduta di ieri.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Bosco per giorni 3, Bussi per giorni 3, Guglielmo per giorni 3, Lamberti per giorni 3, Page per giorni 3, Piegari per giorni 3, Spallicci per giorni 13, Tartufoli per giorni 16.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di trasmissione di disegno di legge.

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

« Istituzione di un Centro di studi sull'Alto Medioevo » (1090-B), di iniziativa del senatore Salari (*approvato dalla 6ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

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

Annunzio di deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

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

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

« Proroga delle provvidenze a favore del teatro » (2179), di iniziativa del deputato Cappugi, previo parere della 5ª Commissione;

della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Concessione di un contributo annuo di lire 1.900.000 a favore del Fondo di assistenza delle Nazioni Unite per i rifugiati » (2176), previo parere della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Proroga del termine previsto dall'articolo 19 della legge 4 agosto 1955, n. 707, concernente modifiche ed innovazioni al vigente testo unico sull'ordinamento delle Casse rurali ed artigiane » (2169), previ pareri della 8ª e della 9ª Commissione;

« Utilizzazione di parte del prestito di cui all'accordo con gli Stati Uniti d'America, stipulato il 30 ottobre 1956 e successivi emendamenti, per finanziamenti industriali nell'Italia meridionale ed insulare » (2170), previ pareri della 9ª Commissione e della Giunta consultiva per il Mezzogiorno;

« Proroga del termine di cui all'articolo 55, ultimo comma, della legge 27 dicembre 1953, n. 968, concernente la concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra » (2171);

« Fabbricazione ed emissione di monete d'argento da lire 500 da parte della Zecca » (2172);

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

« Organici degli ispettori centrali, degli ispettori amministrativi e direttori di divisione del Ministero della pubblica istruzione e dei provveditori agli studi » (2173), di iniziativa

580ª SEDUTA

DISCUSSIONI

16 OTTOBRE 1957

del deputato Pitzalis, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

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

« Costruzione di una nuova sede della Facoltà di medicina veterinaria dell'Università di Pisa » (2180), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

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

« Corresponsione della indennità post-sanatoriale nei confronti degli assistiti dalla assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi che attendono a proficuo lavoro » (2038-2086-B), previo parere della 5ª Commissione;

« Aumento della misura degli assegni familiari nei confronti dei lavoratori dell'agricoltura » (2175), previ pareri della 5ª e della 8ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti.

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

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

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE:
« Scadenza del termine di cui alla XI delle " Disposizioni transitorie e finali " della Costituzione » (592-bis), di iniziativa del senatore Magliano;

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

ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA:
« Provvidenze per l'industria zolfifera » (2167), previo parere della 5ª Commissione e della Giunta consultiva per il Mezzogiorno.

Annunzio di trasmissione di estremi di decreti di scioglimento di Consigli comunali, di rimozione dalla carica di sindaco e di proroga di gestione straordinaria comunale.

PRESIDENTE. Informo che il Ministro dell'Interno, in adempimento a quanto prescritto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica — emanati nel terzo trimestre del 1957 — relativi allo scioglimento dei Consigli comunali di Bari, Petilia Policastro e Giffoni Valle Piana e, in conformità al disposto dell'ultimo comma dell'articolo 149 dello stesso testo unico, gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica relativo alla rimozione dalla carica del Sindaco di Pegognaga (Mantova)

Lo stesso Ministro ha inoltre comunicato, ai sensi dell'articolo 103 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, gli estremi del decreto prefettizio concernente la proroga della gestione straordinaria del Consiglio comunale di Cittanova (Reggio Calabria).

Approvazione del disegno di legge: « Modifiche alle vigenti disposizioni sugli ordini delle professioni sanitarie e sulla disciplina dell'esercizio delle professioni stesse » (1782-D) *(Approvato dalla 11ª Commissione permanente del Senato, modificato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati; nuovamente modificato dal Senato e successivamente dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alle vigenti disposizioni sugli ordini delle professioni sanitarie e sulla disciplina dell'esercizio delle professioni stesse », già approvato dalla 11ª Commissione permanente del Senato, modificato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati; nuovamente modificato dal Senato e successivamente dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati.

580ª SEDUTA

DISCUSSIONI

16 OTTOBRE 1957

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BENEDETTI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.

MOTT, *Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica*. Il Governo, pur essendo d'avviso che sarebbe stato opportuno mantenere il principio che i medici periferici potessero votare nelle mani del Sindaco, visto l'iter che il disegno di legge ha seguito sin qui, considerato il parere unanime della Commissione, si rimette al Senato.

PRESIDENTE. Si dia lettura del secondo e del terzo capoverso dell'articolo 1 del testo emendato dalla Camera dei deputati.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« L'assemblea è valida in prima convocazione quando abbiano votato di persona almeno un terzo degli iscritti, in seconda convocazione, qualunque sia il numero dei votanti purchè non inferiore al decimo degli iscritti e, comunque, al doppio dei componenti il Consiglio.

« Le votazioni dovranno aver luogo in tre giorni consecutivi, dei quali uno festivo ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

La Camera dei deputati ha soppresso il terzo capoverso dell'articolo 1 del testo approvato dal Senato. Metto ai voti questo emendamento soppressivo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Si dia ora lettura dell'articolo 7 nel testo emendato dalla Camera dei deputati.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

Art. 7

I Comitati centrali delle Federazioni nazionali, in carica alla data di entrata in vigore della presente legge, in qualunque data eletti, continuano a funzionare fino al 31 marzo 1958 e dovranno essere rinnovati entro il 30 settembre 1958.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti questo articolo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso con le modifiche apportatevi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (2164)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 ».

E' iscritto a parlare il senatore Cappellini, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, preso atto che il gettito a favore dell'erario derivante dall'applicazione dell'imposta sulla benzina (decreto-legge 26 luglio 1954, n. 503) e dall'aumento delle tasse automobilistiche (legge 21 maggio 1955, n. 463), ha raggiunto e superato — secondo una co

municazione ufficiale del Ministro delle finanze dell'aprile 1957 — l'importo di 31 miliardi;

impegna il Governo a presentare al Parlamento, nel corso del presente anno, un disegno di legge integrativo della legge 21 maggio 1955, n. 463, al fine di provvedere alla costruzione delle autostrade indicate nel grafico allegato alla legge stessa, dando la precedenza assoluta all'autostrada adriatica Bologna-Ancona-Pescara, inspiegabilmente esclusa dal programma di primo realizzo».

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di parlare.

CAPPELLINI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, faccio parte della 7ª Commissione permanente del Senato dall'inizio dell'attività della stessa.

PEZZINI. E' un Commissario anche lei permanente. (*ilarità*).

CAPPELLINI. In questo periodo ormai decennale, un certo contributo di attività non del tutto inutile, credo di averlo dato, in sede di Commissione.

In Assemblea ho avuto occasione di prendere la parola su tutti i bilanci dei Lavori pubblici, dal 1948 ad oggi, con minore o maggior fortuna. Ora, sulla soglia della fine della seconda legislatura dell'altro ramo del Parlamento, sarei tentato di fare un ampio esame, critico ma obiettivo, su tutta l'attività del Ministero dei lavori pubblici; ma non lo farò, perchè passare in rassegna sul piano critico l'attività del Ministero dei lavori pubblici di dieci anni non è cosa che si possa fare in una ora e un quarto, circa, cioè nel tempo che mi propongo di parlare. Meriterebbe però di essere fatto, anche e soprattutto alla luce di un gran numero di critiche che sono state avanzate circa il funzionamento del Ministero dei lavori pubblici, durante il periodo del passaggio da un Ministro all'altro, senza quindi fare esclusione di nessun Ministro. Queste critiche sono state formulate ripetutamente non soltanto dai settori di sinistra, ma da parte di tutti gli schieramenti politici dei due rami del Parlamento. Le stesse relazioni, tanto al Se-

nato quanto alla Camera dei deputati, contengono, anche quando sono fatte da parlamentari appartenenti alla maggioranza, una serie di critiche che si fanno via via più vivaci in relazione al cattivo funzionamento o alla scarsa attività dei vari Ministri che si sono succeduti al Dicastero di Porta Pia.

Credo che si possa dire che la nostra Repubblica, durante questo lungo periodo di tempo, non ha mai avuto al Dicastero dei lavori pubblici un Ministro ed un Governo capaci di realizzare una vera e sana politica dei Lavori pubblici. Secondo me le lacune e le insufficienze di maggior rilievo si possono riassumere nei seguenti punti:

- 1) mancanza di un piano organico di attività;
- 2) inflazione opprimente e caotica di provvedimenti speciali;
- 3) scarsissimi finanziamenti;
- 4) inadeguatezza della nostra legislazione;
- 5) debolezza dell'organizzazione centrale e periferica dei vari servizi (Direzioni generali del Ministero, A.N.A.S., Provveditorati regionali, Uffici del Genio civile).

Credo che in questi cinque punti siano riassunte le critiche che da tutti i settori sono state mosse al funzionamento e all'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Per rendersi conto, tra l'altro, di questa amara verità, non occorre spendere ulteriori parole, cioè non è necessario che io ripeta in modo più o meno fedele le cose che sono state dette da altri oratori. Credo che basti soltanto richiamarsi alle critiche e alle denunce che sono state fatte e che sono contenute nelle stesse relazioni, ivi compresa la relazione del nostro collega onorevole Canevari, che io avrò occasione di citare perlomeno in alcuni suoi punti; relazione del resto interessante per le molte ammissioni che lo stesso Canevari evitava di sottolineare un tempo con quella vivacità e con quello studio serio che ha rivelato in questa occasione. Del resto sull'inadeguatezza dell'organizzazione dei servizi basta citare un solo esempio, quello dei 420 miliardi di residui passivi. E' vero che l'onorevole Togni, nell'altro ramo del Parlamento, ha accennato ad una sua politica che ha lo scopo di ridurre questi residui passivi, però un Ministero che è criticato dall'inizio dell'attività dei

Parlamento repubblicano per l'insufficienza dei suoi stanziamenti, che non riesce neppure a spendere le somme che sono state messe a sua disposizione, denuncia una permanente disorganizzazione dei propri uffici, non per incapacità dei funzionari di maggiore o minore grado, ma per la inadeguatezza dell'organizzazione e quindi l'impossibilità di provvedere ai compiti che fanno capo a questi funzionari. Tanto è vero che mentre partiamo da una cifra modesta all'inizio, arriviamo, nel corso di questo esercizio, a ben 420 miliardi. Questo è un esempio: ve ne è un altro, e questo riguarda le inflazioni di leggi speciali. In realtà manchiamo di leggi organiche e l'onorevole Sottosegretario sa che proprio questa mattina in Commissione io ho avuto modo, sia pure brevissimamente, di accennare a questo problema. Ma non sarebbe valida la mia denuncia, anche se è a tutti nota, se non fosse rafforzata da un riassunto che metta in luce il gran numero di leggi esistenti che noi stessi non siamo in grado di controllare, di seguire e di consultare quando dobbiamo accingerci all'esame di un disegno di legge. Prendete ad esempio le spese relative al pronto soccorso; vi sono ben 5 leggi in vigore, oltre naturalmente alle successive modificazioni ed integrazioni. Per le spese in dipendenza di danni bellici o a favore dei senza tetto e sinistrati di guerra ci sono 7 leggi in vigore, tutte richiamate nel bilancio dei lavori pubblici, perchè una legge non può essere operante se non si richiamano le altre, quando si decide qualche cosa di nuovo e di diverso rispetto al passato. Se considerate i contributi costanti per 35 anni a favore di certe società che provvedono a costruzioni di edilizia economica e popolare, vi troverete di fronte a ben 10 leggi che gli uffici burocratici debbono consultare, applicare, coordinare quando si tratta di varare — o di applicare — un nuovo provvedimento. Io credo che una buona parte della loro attività i funzionari del Ministero siano costretti a spenderla proprio per consultare e verificare queste innumerevoli leggi. Ed ecco la mia denuncia: manchiamo di un piano organico, di un testo unico di leggi che annulli e sostituisca le leggi precedenti.

Ma in realtà sembra di parlare al vento, perchè se e vero che l'onorevole Togni ha fatto delle dichiarazioni sulle quali avrò modo di ritornare, non è però meno vero che ad ogni esercizio, ad ogni esame di bilancio, le critiche si aggiungono e si moltiplicano, ma i Ministri si guardano bene dal tenerne conto. Si notano anzi dei peggioramenti, specie negli stanziamenti, così come ha rilevato lo stesso onorevole relatore, anche per l'esercizio che stiamo esaminando.

Sul problema della casa, nell'altro ramo del Parlamento, l'onorevole Ministro ha fatto alcune importanti dichiarazioni, che io leggo dal resoconto sommario: « Sottolinea la volontà non tanto di promettere la casa a tutti, quanto di fare in modo che tutti possano averla, secondo un piano organico e definitivo da svolgersi in cinque o sei anni. Il traguardo di un vano per persona è certo impegnativo, ma non impossibile. Quel che si deve evitare è il dispendio, il frantumamento degli interventi. Quando un'opera viene decisa, essa non può essere finanziata parzialmente nè saltuariamente. Il finanziamento deve essere tale da consentirne la progressiva realizzazione al di sopra di ogni preoccupazione elettoraleistica ».

Onorevole Togni, io condivido pienamente queste sue enunciazioni. Faccio naturalmente alcune riserve perchè siamo ammaestrati da un'esperienza non felice. Promesse di piani sono state fatte anche altre volte. Ad esempio il suo predecessore onorevole Aldisio ebbe a suo tempo ad annunciare, attraverso la stampa, l'elaborazione e la prossima entrata in vigore di piani per le strade, per i fiumi, per le nuove costruzioni ferroviarie; ebbene che cosa è venuto fuori da quelle promesse? È quel che vedremo fra poco.

Comunque ella, onorevole Togni, ha annunciato un piano per il settore che preoccupa tutti — quello della casa — ma questo piano, perchè sia aderente alle sue affermazioni, occorre che sia elaborato e presentato prima della fine di questa legislatura e che sia accompagnato da un adeguato finanziamento. Io mi permetterei di suggerire che il piano contempli le opere da eseguirsi per ogni provincia, anzi per ogni comune, in modo che i parlamentari non siano — fra l'altro — sempre pressa-

ti da domande e quindi a loro volta non debbono rivolgersi continuamente al Ministero per sollecitare questa o quell'opera. Invece attraverso un piano elaborato dal Parlamento saprà e potrà approvare in anticipo ciò che per il settore indicato il Governo si propone di realizzare.

Io non voglio neppure sospettare che ci troviamo, ancora una volta, di fronte ad un piano elettorale, perchè ella ha chiuso il suo intervento su questo problema proprio escludendo questa eventualità. Allora ben venga il piano, ed auguriamoci di poterlo presto esaminare, e nel giro di cinque o sei anni — come ella ha affermato — dare un vano ad ogni cittadino italiano.

Non è nello scopo del mio intervento quello di fare l'esame di un gran numero di articoli del nostro bilancio, così come ha fatto, ad esempio, il collega Crollalanza. Però alcune di queste voci hanno richiamato la mia attenzione, una in particolare, il capitolo 139. E' una cosa che è stata accennata, ma su cui non si è insistito da parte del relatore: gli stanziamenti per la costruzione di nuove chiese passano per questo esercizio da 1 miliardo a 2 miliardi. Subito dopo, nella stessa pagina, al numero 140, al titolo: « Provvedimenti per la eliminazione delle abitazioni malsane », in base alla legge n. 640 del 9 agosto 1954, da 25 miliardi stanziati per l'esercizio passato si passa a 19 miliardi, con una diminuzione di 6 miliardi.

Mentre da una parte abbiamo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro nell'altro ramo del Parlamento, in cui si prende l'impegno di presentare il piano per dare un vano ad ogni cittadino italiano nel giro di 5 o 6 anni (il primo piano organico in argomento), dall'altra, per questo settore, in cui maggiormente si sente il bisogno, assistiamo ad una diminuzione di stanziamento di 6 miliardi, proprio cioè nel campo delle abitazioni di tipo popolarissimo che si costruiscono, per l'appunto, allo scopo di eliminare o ridurre le abitazioni malsane.

E' inutile fare la storia delle abitazioni malsane. Basta girare per Roma. Si vada a Monte Mario, per esempio, vicino al magnifico e decoroso cimitero militare dell'armata francese; vi si vedranno anche oggi una serie di

case abusive, di baracche erette a lato della strada. I ragazzi di quelle famiglie costrette ad abitare in tali stamberghie si trastullano appunto sulla strada, impedendo talvolta persino la circolazione in direzione del cimitero. Contemporaneamente nella stessa zona, così come in altre zone, e non soltanto di Roma, noi vediamo innumerevoli alloggi con il cartello « da affittare » o « da vendere ». Le solite contraddizioni di un paese capitalista: si costruiscono cioè abitazioni per coloro che hanno mezzi abbondanti e non se ne costruiscono in modo adeguato per coloro che mancano completamente di una casa, e che non hanno neanche un vano decente ove ripararsi. Si rimane perciò veramente perplesso e preoccupati quando, proprio sul capitolo che riguarda tali stanziamenti, vediamo una diminuzione di ben 6 miliardi. Il contrasto è forte ed evidente; ma è sulla questione della costruzione di nuove chiese che desidero parlare piuttosto a lungo.

Voglio però fare una premessa. Noi comunisti, uomini di sinistra, non siamo mai stati contrari alla ricostruzione delle chiese danneggiate o distrutte dalla guerra; noi non siamo neppure contrari a che si costruiscano nuove chiese laddove sorgono nuovi grandi centri abitati, residenze munite di tutti i servizi e quindi anche della chiesa. Per una popolazione prevalentemente cattolica, che si trasferisce in quartieri diversi da quelli ove esistono tali chiese, si impone la costruzione di nuovi edifici del culto. Questa è una cosa saggia, sana, giusta, contro cui credo nessuno desideri opporsi. Ma la denuncia che mi accingo a fare è di natura diversa, molto diversa. Non so se i colleghi hanno avuto la possibilità di leggere una rivista che, non solo non è di nostra parte, ma che non si occupa, di regola, specificatamente di problemi edilizi, « SeleArte ». Desidero citarla perchè lo studio riportato su questa rivista merita veramente seria attenzione da parte nostra. Si tratta del numero 30 - Anno V - maggio-giugno 1957.

La rivista riporta uno studio, già apparso su altro giornale, del signor Gabriele Conti, che ha per titolo « Edilizia ecclesiastica in Italia — I privilegi ecclesiastici — Chiese e non case ». Tralascio naturalmente alcune parti,

soffermandomi solo su quelle che mi pare giusto e doveroso figurino negli atti del Senato, anche perchè spero che abbiano un riflesso, non solo in quest'Aula, ma nel Paese.

Si dice, dopo aver calcolato in una cifra di 30 miliardi di spesa da parte dello Stato la ricostruzione o il restauro delle chiese e degli edifici religiosi distrutti o danneggiati dagli eventi bellici...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La cifra è inesatta.

CAPPELLINI. Credo sia inesatta per difetto e non per eccesso.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. E' inesatta per eccesso, purtroppo.

CAPPELLINI. Onorevole Ministro, io cito da una rivista molto autorevole, ella avrà poi la possibilità di confermare o smentire, però con elementi concreti. Non voglio fare una inutile polemica, voglio solo far conoscere queste cose per avere poi da lei, onorevole Togni, una risposta che mi convinca e convinca il Paese.

Però le cose che vengono subito dopo non so se potranno essere smentite da lei: « Analizzate le leggi e i capitoli di spesa dello Stato concernenti la costruzione delle nuove chiese o meglio dei complessi parrocchiali e religiosi, non riteniamo di poter fare nulla di meglio a complemento della informazione per i nostri desiderosi lettori, che santeggiare i risultati delle ricerche del Conti. Per la legge 18 dicembre 1952 (quella che ho testè citato parlando dell'aumento di stanziamento di un miliardo per l'esercizio in corso, rispetto all'esercizio precedente), il Ministero dei lavori pubblici è stato autorizzato a dare ai vescovi, per la costruzione o il completamento di edifici parrocchiali, un contributo pari alla spesa per l'acquisto dell'area e per la costruzione dell'edificio, escluse le rifiniture e l'arredamento, per i quali però provvede sempre lo Stato, mediante il Fondo per il culto gestito dal Ministero dell'interno. Lo Stato dunque assume il totale della spesa, e si precisa che questo non riguarda il puro e semplice edificio per il culto,

ma un numero indeterminato di annessi, supposti necessari all'esercizio del Ministero religioso, anche se chiaramente di altra natura e di altro fine. Scorrendo le circolari diramate in proposito dalla Pontificia commissione per l'arte sacra e dal Ministero dei lavori pubblici — scrive il Conti — citando da Del Giudice, Codice delle leggi ecclesiastiche, appendice — Milano, 1956, pp. 116 e 174 —, si apprende che la casa canonica, da costruire a spese dello Stato, deve comprendere: per il parroco la camera da letto, la camera pranzo-soggiorno, lo studio, una sala da ricevimento e una di attesa; per ognuno dei suoi collaboratori, una camera da letto e uno studio; oltre, naturalmente, i servizi. Dev'esserci anche una camera riservata al vescovo, nell'ipotesi che si rechi nella parrocchia in visita pastorale: così, se in una diocesi vi sono, putacaso, 100 parrocchie (e vi sono diocesi che ne hanno fino a 900, come Milano), il vescovo, oltre a fruire del palazzo dell'episcopio, avrà a sua disposizione altre 100 camere! È questo un dato molto significativo in un Paese come l'Italia in cui, per 49 milioni di abitanti, vi sono in totale 35.000.000 di vani per abitazione: nemmeno uno a testa (vedi compendio statistico italiano, Roma, 1956, p. 184). Oltre a tali locali, vengono considerati indispensabili dalla Pontificia commissione e fatti dallo Stato: gli ambienti per l'insegnamento catechistico (che una volta si faceva in chiesa), per il canto sacro, per le attività ricreative, e un « salone di conveniente ampiezza, per le adunanze delle confraternite », che è poi il cinema a pagamento, gestito dai sacerdoti. Qui l'autore dell'articolo fa una dissertazione sul cinema, su queste sale, ed io aggiungo che con la concorrenza assai seria, che si è inserita, delle sale parrocchiali, si è giunti a mettere in grave crisi e difficoltà tutti gli esercizi cinematografici di medio e piccolo livello, come del resto ognuno sa.

« La legge citata non si limita ad accollare allo Stato questi enormi ed anche indebiti benefici alle cosiddette parrocchie. Rinuncia a priori a qualsiasi giudizio sulle necessità, e quindi alla scelta dell'architetto, alla scelta della ditta costruttrice, all'ordine del lavoro, ed affida interamente tutto ciò alla competen-

za dell'autorità ecclesiastica, nella figura della Pontificia commissione per l'arte sacra, cioè di un organo di uno Stato estero. Particolare raffinato, sul totale della spesa lo Stato paga al Vescovo una percentuale del 5 per cento (che può quindi ammontare anche a parecchi milioni) per le spese comportate dal progetto e dalla direzione e sorveglianza dei lavori. Anche alla Pontificia commissione per l'arte sacra lo Stato paga un "rimborso spese" nella misura dello 0,25 per cento sul contributo da essa erogato ».

Quanti miliardi ha speso sinora lo Stato per l'erezione di questi edifici di culto e di ricreazione? Lo scritto si richiama ancora alla legge citata per arrivare alla spesa globale e all'affermazione giustissima che spetta al Ministero dei lavori pubblici di fissare, ogni anno, l'entità del finanziamento. Ma non basta; la medesima legge accorda per gli edifici anzidetti notevoli esenzioni fiscali, e li dichiara di pubblica utilità, con la conseguente possibilità di espropriare le proprietà private per costruire edifici ecclesiastici.

« In seguito a ciò la Pontificia commissione esprimeva " un pensiero di viva gratitudine a quanti furono artefici della medesima (legge), cominciando dal Capo del Governo fino agli altri uomini politici. In modo particolare siano ricordati con sentimenti di profonda riconoscenza i Ministri Aldisio (LL. PP.), Scelba (Interni), Pella (Tesoro) " ». « Ebbi motivo — continua il Cardinale Costantini presidente della Commissione pontificia — di trattare di frequente con loro per la preparazione ed approvazione della legge, e debbo confessare che restai ammirato della loro pronta comprensione ».

Io non voglio fare nessun commento. « Il Conti osserva infine la singolarità di tale legge; nemmeno lo Stato Pontificio, quando esisteva, assumeva la costruzione diretta di Chiese, lasciando l'iniziativa e l'onere alle associazioni ecclesiastiche ed ai fedeli. Persino il codice del diritto canonico (canone 1496) afferma che tocca ai fedeli di sovvenire alle necessità del culto, e non agli organi civili. Nè i Patti lateranensi, entrati a far parte della Costituzione repubblicana con l'art. 7, per quanto onerosi per lo Stato, prevedono la co-

struzione da parte di questo delle nuove chiese e degli edifici addetti al culto ai suoi membri ed alle sue organizzazioni ».

E qui mi fermo, nonostante che varrebbe la pena di leggere il resto dello studio, perchè non voglio abusare troppo della vostra pazienza. E poi ho molte altre cose da dire su problemi di altra natura. Si può e si deve aggiungere che non è concepibile che nello stato in cui si trova il nostro Paese, la nostra Repubblica, si continui a sperperare miliardi per costruire nuove chiese di cui non c'è nessun bisogno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sperperare? Per me non si tratta di sperperi.

CAPPELLINI. Perdoni, onorevole Ministro, si sperpera quando si costruisce secondo i criteri che ho ricordato, quando si costruiscono sale cinematografiche da regalare ai preti, quando si costruiscono tutte quelle stanze di cui neppure i parroci sentono la necessità, quando si creano dei complessi edilizi che nulla hanno a che vedere con la chiesa o la sacrestia. (*Interruzione dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici*). Che ciò sia rigorosamente esatto ciascuno di noi ha modo di osservarlo, girando per l'Italia, muovendosi; quante nuove chiese, quanti nuovi complessi edilizi, del tipo che qui è stato denunciato, noi abbiamo modo di vedere!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questa è stata la volontà del Parlamento.

ASARO. Della maggioranza clericale!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. In ciò consiste la democrazia.

CAPPELLINI. Non rifacciamo questi discorsi. Fra l'altro quella famosa legge, che noi osteggiammo in Commissione ed in Aula con tanta vivacità, era comunque una legge che stanziava 8 miliardi complessivi. Quanti sono diventati, nel frattempo, 1 miliardo, se per l'esercizio attuale, nel momento in cui toglie 6 miliardi allo stanziamento dello scorso anno per distruggere i tuguri e i baraccamen-

ti, ne date uno di più, vale a dire due, per la costruzione di nuove chiese?

Con questo non dico che, in base alla legge, non avete il diritto di aumentare questi miliardi, ma noi e la maggioranza dovremmo opporci all'aumento di questo titolo, perchè non giustificato. E anche se lo fosse, onorevole Togni, credo che qualche fedele di più potrebbe ben riunirsi nelle chiese già esistenti, per dare la possibilità al Governo di provvedere alla costruzione di un maggior numero di case per coloro che non ne hanno. Questa sì che sarebbe un'opera veramente cristiana e umana, specie per dei cattolici, per la curia, per la Pontificia commissione, per il cardinale Costantini e per il Vaticano!

VACCARO. Onorevole Cappellini, scusi se interrompo, ma debbo dirle che quegli 8 miliardi stanziati per la costruzione di nuove chiese non sono stati ancora spesi. Cercheremo di spenderli, ma finora sono stati spesi solo due miliardi. (*Interruzione del senatore Spezzano*).

CAPPELLINI. Sulle chiese non vorrei dire altro, almeno per ora.

Onorevole Togni, ben venga il suo piano; se vuole, faccia anche un piano per la costruzione delle nuove chiese e noi lo esamineremo, ma non si parli più (perchè credo che ormai il problema sia esaurito) di ricostruzione di chiese danneggiate o distrutte dalla guerra. Infatti, se è vero che i danni prodotti dall'ultimo conflitto bellico non sono stati completamente riparati (come vedremo fra poco) credo che si possa affermare che i restauri delle chiese danneggiate siano stati invece portati a compimento.

CONDORELLI. Tutti conosciamo delle chiese che debbono ancora essere ricostruite. Io conosco anche chiese parrocchiali che non sono state rimesse in piedi. (*Commenti dalla sinistra*).

CAPPELLINI. Tuttavia la proporzione è molto diversa. Non voglio affermare che in questa o in quell'altra località non ci sia ancora qualche chiesa non completamente ripa-

rata, ma se si fa il confronto fra il numero delle chiese non ancora totalmente restaurate e quello degli edifici privati e delle opere pubbliche distrutte o danneggiate dalla guerra non ancora ricostruite, la proporzione è assai diversa.

L'onorevole Togni, mentre molto giustamente ha pensato, insediandosi al Ministero dei lavori pubblici, che fosse necessario provvedere all'elaborazione di un piano organico per quanto concerne la costruzione delle case, non ha però annunciato, fino ad oggi, alcun altro piano organico per andare incontro alle altre, molteplici necessità, più volte denunciate. Per esempio, manchiamo di un piano organico per la ricostruzione delle opere pubbliche e degli edifici privati distrutti o danneggiati dagli eventi bellici, ed io sento spesso ripetere, da persone molto autorevoli dello schieramento di maggioranza, che la ricostruzione in Italia è da tempo ultimata. Lo stesso Vice Presidente del Consiglio, l'onorevole Pella, nel suo discorso di qualche giorno fa in quest'Aula sul Mercato comune, ebbe a ripetere ancora una volta che la ricostruzione è tutta ultimata. Ci vuole proprio una bella dose di irresponsabilità per affermare cose che ciascuno è in grado di smentire. Non parliamo poi di quello che avviene durante le campagne elettorali, siano esse politiche o amministrative, quando gli oratori della Democrazia cristiana in gran numero rilanciano e riprendono gli *slogans* della ricostruzione per ripetere che è ultimata, e che da noi il problema della ricostruzione non è che un ricordo lontano.

Ebbene, bisogna innanzi tutto affermare che qualsiasi Governo, di fronte ad una situazione come quella che abbiamo ereditato alla fine del conflitto, avrebbe dovuto provvedere e avrebbe provveduto alla ricostruzione. Ma dicendo questo non intendo non riconoscere ciò che in questo campo è stato fatto; osservo soltanto che a distanza di 13 anni dalla fine della guerra ci troviamo ancora con molte opere distrutte o danneggiate non ancora ricostruite, perchè i finanziamenti sono stati via via negati dal Governo.

La relazione del nostro collega onorevole Canevari non mi ha consentito di avere un quadro esatto aggiornato dei danni non ancora

risarciti; però da uno studio che ho fatto, consultando anche la relazione dell'onorevole Amigoni per l'esercizio finanziario 1955-56, risulta che il fabbisogno per la ricostruzione delle opere pubbliche è valutato ad oltre 200 miliardi, e trattasi di ponti, acquedotti, strade, edifici scolastici, ospedali, sedi universitarie eccetera. Ad esempio, so di tutta una serie di ponti della mia provincia distrutti in seguito alla guerra conclusasi tredici anni fa che non sono stati ricostruiti: la stessa situazione si ha un po' ovunque.

Per quanto riguarda la ricostruzione degli edifici privati, la spesa da prevedersi a carico dello Stato ammonta a 170-180 miliardi. Pertanto, anche a voler trascurare le opere non ancora riattivate concernenti l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il cui ammontare credo non sia inferiore ai 50-60 miliardi, e limitandoci alle cifre riguardanti i due settori da me ora citati, cioè ricostruzione delle opere pubbliche e ricostruzione degli edifici privati, ci troviamo di fronte a quasi 400 miliardi di danni provocati dalla guerra e che, a distanza di tanto tempo, non sono stati ancora riattivati.

Questa e non altra è la realtà. Allora, di fronte ad una situazione così bruciante, che cosa si può chiedere all'onorevole Ministro dei lavori pubblici e al Governo? Si può e si deve chiedere che sia presentato un piano organico per completare la ricostruzione in maniera che, sia i privati che le pubbliche amministrazioni — province e comuni — sappiano che, nel giro di un certo numero di anni, sulla base di un piano, quelle opere saranno ricostruite e completate.

Del resto, lo stesso onorevole Canevari, a pagina 14 della sua interessante relazione, per quanto concerne il capitolo 215, laddove si tratta di pratiche in corso di istruttoria, dice che avrebbero richiesto un aumento dieci volte superiore. Ed infatti, di fronte ad una massa così imponente di danni non risarciti, di opere non ricostruite, ci troviamo di fronte ad un ridicolo stanziamento di 320 milioni. Credo che quello che sto dicendo sia di per sé abbastanza chiaro da non obbligarmi ad insistere oltre.

Manchiamo anche di un piano organico per la ricostruzione di opere igieniche e sanitarie: acquedotti, fognature, ospedali. In questo momento non so quanti siano i comuni italiani mancanti di acqua, ma credo che indicando la cifra di 2.500 non si vada al di là della realtà; senza tener conto delle innumerevoli frazioni dei comuni più importanti mancanti d'acqua da bere e dei molti centri abitati scarsamente alimentati.

In fatto di fognature e di ospedali tutti sappiamo quale è la situazione nel nostro Paese e il senatore Crollalanza ce lo ha ricordato ieri per l'Italia centrale e meridionale. Per gli ospedali e le infermerie v'è un programma dell'Alto commissario per l'igiene e la sanità di cui però non si è tenuto conto che in misura trascurabile, senza perciò contribuire a risolvere il problema. Ad un Ministro efficiente, dinamico, attivo, come l'onorevole Togni, non dovrebbe riuscire difficile risolvere questi problemi anche se tutti ci rendiamo conto che opere di questa natura vanno scaglionate nel tempo: da ciò l'esigenza di un piano.

Manchiamo di un piano organico per la costruzione di edifici scolastici, dalle scuole elementari alle Università. Ricordo — e come lo ricorderanno anche i colleghi della settima Commissione — la discussione in Commissione dei disegni di legge per le Università di Torino, Firenze, Bologna e Bari. L'altro giorno è stata presentata una leggina per l'Università di Pisa...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Leggina che non è mia; l'ho trovata.

CAPPELLINI. Onorevole Ministro, non gliene farei colpa anche se fosse sua. Le necessità sono tali e tante che anche se lei, onorevole Ministro, rivolgesse una particolare attenzione alla sua Toscana oltre che alle altre città non commetterebbe certo un atto grave da doversi condannare. Del resto, a questo proposito, abbiamo diversi esempi. Credo di poter affermare che alcune autostrade del nord sono state costruite od avviate a costruzione per l'attenzione speciale del Ministro dei lavori pubblici che l'ha preceduta, di origine

piemontese. E non c'è gran che da criticarlo perchè anche quelle località avevano bisogno di migliorare il loro patrimonio autostradale.

Ricordo che in Commissione, per ritornare a quello che dicevo, non si volevano approvare i disegni di legge riguardanti le citate Università, perchè si diceva: il Governo sta preparando una legge organica per risolvere il problema di tutte le Università italiane. Questa legge organica naturalmente non è venuta e non verrà, a meno che l'onorevole Togni, consapevole di queste esigenze, non ravvisi la necessità di mantenere gli impegni presi, presentando finalmente un piano di cinque o sei anni per la costruzione di edifici scolastici per le scuole dei vari ordini, sollecitato in ciò dallo stesso diligente relatore, il quale a pagina 17 ci ricorda che le scuole elementari mancano di 69 mila aule e le scuole secondarie di 15 mila.

Manca anche un piano organico per le opere idrauliche. Io non ho qui nessuna intenzione di ripetere ciò che ebbi occasione di dire quando discutemmo la legge per gli alluvionati del Delta padano, della Lombardia e del Piemonte. Come si può però in questa occasione non inserire il problema della sistemazione dei fiumi e dei torrenti quando anche nei giorni scorsi il Senato è stato sollecitato a provvedere alla riparazione dei danni causati dallo straripamento dei fiumi in alcune località meridionali, quando una città come Catania viene invasa dalle acque che raggiungono i 60 centimetri nella sua più bella via?

Badi, onorevole Togni, che se ella rilegge lo stesso piano di sviluppo dell'onorevole Vanoni, troverà in esso un richiamo a quello studio assai serio che ha per titolo: « Piano orientativo ai fini di una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali » elaborato in base alla legge del 1952. Da allora ad oggi sono passati parecchi anni, ma ancora quasi nulla si è realizzato. Eppure qui non ci troviamo di fronte alla mancanza di un piano, che c'è, manca solo di passare alla fase realizzativa, sia pure in un certo numero di anni.

Dicevo che anche nel piano Vanoni c'è un richiamo a questo studio, ma di fronte a questa esigenza sono stati stanziati alcuni anni fa appena 120 miliardi in 12 anni, pari a 10 miliardi all'anno. È perfettamente compres-

bile allora che anche per una pioggerella molte località siano esposte ai danni delle alluvioni.

Vorrei poi dire una cosa che riguarda lei, onorevole Togni, non come Ministro dei lavori pubblici, ma come facente parte del Governo. Noi assistiamo in alcune regioni d'Italia, per esempio nelle Marche, nell'Umbria, nella Toscana, nell'Emilia e nella Romagna, laddove prevale la mezzadria classica, ad un esodo via via crescente dei contadini dalla montagna.

Questi contadini che abbandonano la terra, non perchè non amino di rimanervi a continuare il loro lavoro, ma perchè affamati, perchè posti nella condizione di non poter più restare sui campi, vanno il più delle volte ad ingrossare il numero dei disoccupati, si disperdono, vanno all'estero, non si sa dove. In ogni caso costituiscono un elemento di preoccupazione. Ebbene, se si realizzasse veramente la sistemazione dei fiumi e dei torrenti, noi recupereremmo fertilissime terre, costruiremmo opere industriali e potremmo riassorbire in una certa misura i contadini scacciati dalla loro terra. È solo un esempio, ma ne potrei citare molti altri sul piano dell'utilizzazione a scopo industriale delle acque e di un maggior reddito delle terre che si ricaverebbero dall'imbrigliamento dei fiumi oggi abbandonati al loro destino.

Manchiamo poi di un piano organico per le nuove costruzioni ferroviarie. Ne ha parlato ieri l'onorevole Crollanza. Io mi sono proposto di non ripetere quello che hanno detto gli altri colleghi, sia di maggioranza che di minoranza: e credo che a questo proposito l'intervento del senatore Crollanza debba essere classificato tra quelli di maggioranza, dal momento che appartiene allo schieramento politico che tiene in piedi il Governo.

Mi interessa comunque di citare il passaggio della relazione che parla delle nuove costruzioni ferroviarie: « Lo stanziamento relativo alle nuove costruzioni ferroviarie (capitolo 147) passa da 2 miliardi e 850 milioni a 3 miliardi e 850 milioni, ma solo apparentemente consente una maggiore possibilità, in quanto, invariato lo stanziamento di 1.800 milioni per le opere in provincia di Savona,

1.500 milioni sono destinati all'acceleramento dei lavori della ferrovia Caltagirone-Gela.

« Dei residui 550 milioni, 340 sono destinati al completamento della ferrovia Aulla-Lucca, 110 al pagamento delle espropriazioni già concordate per la Maccarese-Roma Smistamento.

« Con residui 100 milioni non è possibile dare corso alle opere di completamento ed al pagamento degli espropri delle ferrovie in corso di esecuzione; perciò, anche questo settore si trova in gravi difficoltà per l'insufficienza degli stanziamenti in relazione alle opere programmate ».

Io ho più volte parlato di questo problema. Ho presente anch'io le opere grandiose che le nostre maestranze (ingegneri, tecnici ed operai) hanno saputo realizzare in fatto di nuove costruzioni ferroviarie. Però, quando apprendiamo che continua a sussistere una direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie, quando rileviamo che ci sono 10 uffici periferici per le nuove costruzioni ferroviarie, credo che sia legittimo chiederci: che cosa fa questa direzione generale? Che cosa fanno gli uffici periferici di tale direzione, quando da molti anni, da sempre, direi, a partire, per lo meno, dall'ultima guerra, non si stanziavano somme per la costruzione di nuove ferrovie?

Abbiamo 3 miliardi ed 850 milioni di lire stanziati per questo esercizio. Ma una nota in calce alla pagina di questo stanziamento precisa che l'aumento di lire 1 miliardo viene proposto in relazione alla necessità di accelerare i lavori di completamento della ferrovia Caltagirone-Gela. Di questa ferrovia ho avuto occasione di parlare quando venne deciso il primo stanziamento. Tutti sappiamo che, in modo particolare in Sicilia, c'è bisogno di nuove ferrovie, di nuove costruzioni, di nuove case, eccetera, ma allora come ora io formulo la seguente domanda: se Gela e Caltagirone non avessero dati i natali a Don Sturzo, a Scelba e all'onorevole Aldisio, l'avrebbero avuta questa ferrovia? A questa domanda risposi di no, come di no rispondo anche oggi, e a ciò sono indotto dalla dichiarazione che ebbe a fare l'allora Ministro dei lavori pubblici onorevole Aldisio a questa mia osservazione. Egli aveva parlato qualche tempo pri-

ma di un piano per le nuove costruzioni ferroviarie, aveva dato informazioni alla stampa mediante interviste. Alla cosa si dette molto rilievo, sembrava che l'Italia si mettesse in movimento per costruire nuove ferrovie, da un capo all'altro della Penisola. Io dissi: questo piano che avete annunciato consiste solo nella linea Caltagirone-Gela, perchè lei è di Gela, perchè Don Sturzo e Scelba sono di Caltagirone? La risposta che mi diede l'onorevole Aldisio (si trattava della discussione del bilancio 1951-52) fu del seguente tenore: « Non si insospettisca. Quello è il tronco numero 1, poi verranno gli altri tronchi. Si è fatto un piano, bisogna rispettarlo ».

In tal modo l'onorevole Aldisio confermeva l'esistenza di detto piano, piano che è rimasto però alla Caltagirone-Gela, fino a che non si è sentita la necessità del nuovo stanziamento che, ripeto, io tuttavia comprendo e giustifico.

Ma è serio tutto questo? Onorevole Presidente, ella che è persona molto dabbene, mi dica un po': si ha il diritto di ingannare i senatori e il popolo italiano, così come fece lo onorevole Aldisio? Senatori e deputati chiedono che si avvii a soluzione questo problema: so le difficoltà che ci sono, ma non si può continuare a girare intorno a queste difficoltà. In ogni occasione si ripetono le stesse cose, si fanno le stesse promesse, si parla di piani, di realizzazioni, poi non avviene nulla. Si dica una buona volta: il piano non lo facciamo perchè non abbiamo i fondi e non possiamo costruire nuove ferrovie; i tecnici di valore che abbiamo alla direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie li destiniamo ad altre attività, e così un personale prezioso potrà essere meglio utilizzato. Ma si dica questo, e ciascuno trarrà le proprie conclusioni da una tale dichiarazione, senza continuare ad ingannarci.

Mi rincresce che l'onorevole Togni si sia assentato, ma spero torni subito, perchè desidero affrontare ora un problema che mi sta particolarmente a cuore, e che non sta a cuore soltanto a me, ma a tutto il popolo italiano, ed anzi, così come da altri autorevoli colleghi è stato ricordato, è problema che interessa anche altri Paesi. C'è una convenzio-

ne internazionale, alla quale si è richiamato il senatore Crollalanza, quella di Ginevra, che ci impegna in una certa misura in fatto di costruzioni stradali. Su questo problema il senatore Canevari è stato meno avaro, rispetto agli altri problemi trattati nella sua, ripeto, interessante relazione, perchè ha fornito una serie di indicazioni, di dati, che ci consentono di avere un quadro abbastanza esatto di quella che è la situazione stradale in Italia. Lo stato della nostra viabilità è messo in chiara luce dalla relazione Canevari.

A questo punto vorrei però pregare il signor Presidente di precisarmi se potrò svolgere il mio ordine del giorno, in un secondo momento, alla presenza dell'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Lei parla anche per svolgere il suo ordine del giorno.

CAPPELLINI. Desidererei non svolgerlo ora perchè non è presente l'onorevole Ministro, ed io ho delle cose da dire sull'ordine del giorno per le quali giudico indispensabile la presenza dell'onorevole Togni.

PRESIDENTE. Lei sa benissimo che per Regolamento non posso darle due volte la parola.

CAPPELLINI. Trascurerò ora di svolgere l'ordine del giorno, riservandomi di svolgerlo non appena rientrerà l'onorevole Ministro.

Il senatore Canevari nella sua relazione dice: « In conseguenza del continuo, vertiginoso aumento della circolazione, e data la generale insufficienza dei fondi di bilancio, la rete delle strade statali, oltre che inadeguata a convogliare l'attuale volume del traffico, si presenta in numerosi tratti menomata da gravi viziostà plano-altimetriche, con pavimentazioni degradate anche per vetustà, e sottofondi in condizioni precarie. Si ravvisa, pertanto, la inderogabile necessità di urgenti interventi, che dovrebbero consistere innanzi tutto in un sensibile aumento dello stanziamento per la manutenzione ordinaria, al quale attualmente corrisponde un insufficiente canone chilometrico, e in adeguate autorizza-

zioni straordinarie di spesa per miglioramenti. Ritardare ancora significa portare a breve scadenza il prezioso patrimonio della rete stradale dello Stato ad una situazione tale da comprometterne la buona consistenza ».

È un grido d'allarme, serio, direi tragico, di cui non si può non essere preoccupati, e seriamente preoccupati. Più avanti lo stesso relatore chiarisce e precisa che per la manutenzione ordinaria delle strade e autostrade statali, . . . grazie, signor Ministro, di essere rientrato perchè sto affrontando un problema di cui ella ha parlato più volte, citerò anzi qualche brano di un suo messaggio . . . per la manutenzione ordinaria, dicevo, delle strade ed autostrade, è prevista una spesa di circa 33 miliardi, in cifra tonda, comprese naturalmente le nuove autostrade, di cui alla legge 20 maggio 1955, n. 463 (legge che eroga 10 miliardi all'anno per dieci anni).

Quindi, mentre prima l'onorevole Canevari chiudeva la sua dissertazione sulle condizioni delle strade statali col grido d'allarme che segue: « ritardare ancora significa portare a breve scadenza il prezioso patrimonio della rete stradale dello Stato ad una situazione tale da comprometterne la buona consistenza », poi, esaminando il bilancio, troviamo che globalmente sono stanziati 33 miliardi per tutte le strade statali, le autostrade, compresi appunto quei 10 miliardi di cui alla legge 463.

L'onorevole Ministro, rispondendo nell'altro ramo del Parlamento ai molti oratori che si erano, a loro volta, occupati di questi problemi, si esprimeva nel modo seguente (leggo anche qui dal resoconto sommario): « troppi cittadini » (come vede, onorevole Ministro, scendo sul suo terreno) « sono distratti dal fascino delle autostrade, dimenticando i più elementari e sani criteri tecnici ed economici che possono determinare l'effettiva esistenza di una vera arteria stradale ». Concordo con queste sue dichiarazioni, onorevole Ministro, ma naturalmente non basta che io dica di concordare, debbo dare qualche spiegazione.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. C'è sempre un « ma ».

CAPPELLINI. Eh già. La prima spiegazione credo che debba essere data alla luce di altre citazioni, compreso quello che lei ebbe a scrivere nel messaggio alla 14ª Conferenza del traffico, che si riunì recentemente a Stresa. « Il Messaggero » pubblica la notizia dei lavori della Conferenza con un titolo piuttosto allarmante, direi quasi da giornale di opposizione, il che non accade tanto spesso al « Messaggero » che, come sappiamo, è un giornale ministeriale.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*, Nemmeno tanto di rado.

CAPPELLINI. Questo evidentemente avviene perchè il problema è talmente bruciante e grave da indurre anche la stampa che non è amica delle sinistre, delle opposizioni e che è anzi organo officioso di Governo, a lanciare grida di allarme. Io non citerò naturalmente il suo lungo e interessante messaggio, però voglio ricordare i punti che ella ha formulato in esso, e le dirò se sono o no d'accordo su tali punti.

« I punti fondamentali » (è scritto nel messaggio) « si possono così riassumere: 1º, evidente, progressiva insufficienza della rete viabile, specialmente negli itinerari di grande traffico; 2º, inevitabile ritardo di ogni possibile miglioramento stradale, rispetto al ritmo di incremento della circolazione; 3º, impossibilità di realizzare un programma integrale e contemporaneo di adeguamento di tutta la rete viabile per gli enormi oneri finanziari che comporterebbe; 4º, necessità quindi di graduare e riportare, come tempo e come spesa, gli interventi, dando la precedenza, ovviamente, alle strade di maggiore traffico ed agli itinerari più congestionati; 5º, impegno formale a completare i programmi in corso, possibilmente anticipandoli e integrandoli, ed a produrre e promuovere, in favore del settore stradale, ogni sforzo economico compatibile con le possibilità di bilancio dello Stato; 6º, previsione di progressivo e costante aumento della circolazione motorizzata in ragione del 15-20 per cento all'anno, almeno per i prossimi cinque anni ».

Fu una doccia fredda, una disillusione; si erano illusi, i congressisti, bisogna dirlo, al-

la Conferenza di Stresa, quando lessero — me lo hanno detto coloro che ci sono stati, poichè io non ero presente — questo suo messaggio. Io sottoscrivo quasi tutto quello che ha detto nei punti che ho ora citato, salvo due o tre passaggi, tra cui, ad esempio, quello relativo alla parola « possibilmente » di cui al punto cinque.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma non è un riassunto molto fedele.

CAPPELLINI. Quando si fanno quelle premesse e si denuncia con tanta tragicità la situazione delle nostre strade, non si può poi dire « possibilmente ». Il Ministro responsabile non può così esprimersi altrimenti cade in una grave contraddizione. (*Commenti dal centro*). Vi prego di pazientare un momento, onorevoli senatori: vedrete che risponderò anche a quelle cose che certamente pensate ma che ancora non dite.

L'altro punto sul quale non concordo, onorevole Ministro, è quello in cui ella dice « compatibilmente con le possibilità di bilancio dello Stato ». Il Ministro dei lavori pubblici che rileva una situazione quale quella che lei ha sottolineato e che così chiaramente la denuncia, non può più subordinare quella stessa situazione alle possibilità di bilancio, ma deve egli stesso, nel quadro delle entrate che riguardano il settore dei trasporti su strada, esigere dal Ministro del tesoro e dal Consiglio dei ministri gli stanziamenti occorrenti.

Per quanto riguarda la gravità della situazione, onorevole Ministro, oltre alle cose vere ed esatte che ella ha detto, mi interessa di far conoscere al Senato che uno stato di cose così grave non è soltanto denunciato da organi nazionali, ma parte anche dall'O.E.C.E. Infatti, leggo in un'autorevole rivista: « L'accresciuta mobilità delle persone e delle merci fa prevedere, sulla base anche degli studi O.E.C.E., che il ritmo dei trasporti aumenterà nei prossimi anni con saggio assai superiore a quello dell'aumento del reddito, e soprattutto attraverso la strada ». Cioè l'aumento del reddito marcerà per la sua strada, ma l'aumento della circolazione, secondo questo studio dell'O.E.C.E., si svilupperà indipendentemente dall'aumento del reddito.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

(Segue CAPPELLINI). I colleghi avranno certamente ascoltato il discorso di un collega molto controllato, il quale, anche se dice cose che non sempre si possono condividere, e sulle quali noi abbiamo fatto e facciamo molte riserve, è indiscutibilmente uno degli uomini più preparati, a mio giudizio, di cui la D.C. dispone: parlo del senatore Guglielmo. Quando appunto in quest'Aula si è discussa la ratifica dei trattati del Mercato comune, voi sapete la posizione che noi comunisti abbiamo assunto e che oggi ci sembra più che mai giusta. Ebbene, in quell'occasione il collega Guglielmo, in ordine alle comunicazioni stradali, ebbe a fare delle dichiarazioni che vale la pena di rileggere, sia pure dal resoconto sommario.

Egli disse: « Quanto al settore dei trasporti, a proposito del quale il Trattato istitutivo del M.E.C. si esprime indubbiamente in termini eccessivamente generici, afferma che ai fini del necessario potenziamento del settore stesso occorrerà impostare una razionale politica dei trasporti che dovrà basarsi su una stretta armonizzazione tra mezzi stradali e ferroviari. Sotto questo profilo il problema stradale appare come il più importante ai fini dello sviluppo dell'economia europea, tanto più che negli Stati della piccola Europa, fatta eccezione per la Germania, alla progressiva espansione della circolazione stradale non ha fatto riscontro un adeguamento della viabilità. È pertanto indispensabile migliorare in misura sensibilissima la rete stradale, se si vuole che lo sforzo di industrializzazione imposto dal Mercato comune diventi effettivamente fruttuoso ». Cioè, in altre parole, l'onorevole Guglielmo fa dipendere, direi, la realizzazione dai programmi che egli stesso ha illustrato in ordine al Mercato comune, dallo sviluppo delle strade in Italia. Ed aggiunge: « In questo campo l'Italia dovrebbe assumere un

ruolo preminente in considerazione del fatto che non sarà possibile dare impulso alla libera circolazione delle merci e delle persone in seno alla Comunità economica, in mancanza di una efficiente rete stradale ».

A questo punto occorre, a mio parere, affrontare con chiarezza il problema della copertura delle spese. Io ho già avuto occasione di dire altre volte alcune cose a questo riguardo. Però non so se i colleghi tutti hanno presente il gettito derivante dalla circolazione delle automobili e degli automezzi in genere che consumano carburante e lubrificanti. Secondo un diligente studio condotto a termine da una rivista che mi dicono alquanto autorevole « Quattro Ruote », le entrate fiscali provenienti dalle tasse sui carburanti e lubrificanti, per il 1956 — e si ha motivo di ritenere che via via queste entrate aumenteranno per effetto dello sviluppo della circolazione — sono salite per il settore petrolifero a 325 miliardi, di cui 187 miliardi, pari al 57,5 per cento del totale, quali imposte gravanti sulla benzina. È bene che queste cose si sappiano. E forse molti non sanno che prima della crisi di Suez, prima cioè dell'ultimo aumento, il consumatore italiano sopportava un onere pari al 71,1 per cento del prezzo di vendita della benzina e che il consumo italiano di tale prodotto è stato nel 1956 di chilogrammi 29 *pro capite* (il 50 per cento di quello tedesco, un terzo di quello francese, un quarto di quello svizzero ed un quinto di quello inglese). Quindi il 71,1 per cento del prezzo della benzina va all'erario, il quale restituisce, sotto forma di lavori autostradali per la rete nazionale, 33 miliardi all'anno. La stessa rivista, onorevole Togni, e penso di darle un'idea in verità modesta ma che ella può nondimeno utilizzare nei confronti del suo collega delle Finanze, fa ascendere le evasioni fiscali nel settore petrolifero a 90 miliardi all'anno. La legge Andreotti, appro-

vata recentemente al Senato, non costituisce, a mio parere, uno strumento idoneo per la lotta ai contrabbandieri del petrolio, ma l'onorevole Andreotti non è dello stesso parere, così come dello stesso mio parere non è stata la maggioranza di questa Assemblea. Non so se questo disegno di legge sia stato già approvato o no dall'altro ramo del Parlamento, però fu approvato dal Senato e l'onorevole Ministro delle finanze ebbe ad indicare una cifra di recupero notevole su queste evasioni fiscali che oggi si fanno ascendere a 90 miliardi all'anno. Ebbene, onorevole Togni, chieda al suo collega del Tesoro che questi recuperi siano destinati alla costruzione di nuove autostrade. Sono, quindi, per ora, due gli argomenti da far valere: 325 miliardi di entrate dalle tasse sui carburanti e lubrificanti, più 90 miliardi circa da recuperare dagli evasori del fisco del settore petrolifero.

C'è poi uno studio che è pubblicato in un opuscolo che ha per titolo: « Documenti sul programma di sviluppo economico ». Questa pubblicazione porta la prefazione del senatore Zoli ed è del dicembre 1956. Fu presentato dal Presidente del Consiglio in occasione della costituzione del Comitato dei ministri incaricato di coordinare i provvedimenti legislativi per l'attuazione dello schema Vanoni, Comitato composto dal Presidente del Consiglio, dai Ministri del bilancio, del tesoro, dell'agricoltura, dell'industria, del lavoro e dal Ministro Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno. Mia prima sorpresa è di non trovare tra essi il Ministro dei lavori pubblici, che è il più interessato, a mio avviso, a seguire questo piano di sviluppo.

Comunque a pagina 29, al punto terzo, opere pubbliche, si legge: « Per quanto concerne le opere stradali, occorre tener conto che nel prossimo decennio il traffico sulle strade italiane raggiungerà un'intensità più che doppia dell'attuale, per il duplice concorso dell'aumento degli autoveicoli in circolazione e del loro più intenso uso. Il programma predisposto dagli organi competenti prevede perciò: 1) la costruzione di vie di grande comunicazione sulle maggiori direttrici di traffico; 2) il miglioramento della viabilità minore specialmente nei settori più capillari e nel Mezzogiorno. Gli investimenti previsti sono i se-

guenti: costruzione ed ampliamento di autostrade 400 miliardi; ampliamento di strade statali esistenti 350 miliardi; sistemazione di strade da classificare statali 70 miliardi; costruzione di piste ciclabili 10 miliardi; sistemazione di strade provinciali 250 miliardi; nuove strade comunali 70 miliardi ». In totale si tratta di 1150 miliardi, cioè di 115 miliardi all'anno. Di fronte a questi previsti investimenti abbiamo l'irrisoria cifra di 33 miliardi all'anno che si possono utilizzare per le strade italiane.

Onorevole Togni, come si può non essere preoccupati di dichiarazioni così contraddittorie, quando alle manifestazioni di buona volontà (vedi le dichiarazioni da lei fatte alla Camera e quelle contenute nel messaggio inviato alla conferenza di Stresa) non corrispondono fatti concreti? Ella ha detto alla Camera che « troppi cittadini sono distratti dal fascino delle autostrade », ma si è chiesto il perchè di tale orientamento? Perchè le strade statali non servono a soddisfare la circolazione attuale; e questo soprattutto perchè non si è dato il minimo avvio all'allargamento delle strade nazionali. Io ho visto, transitando dalla Flaminia, una correzione magnifica — sulla Somma — che veramente fa onore ai nostri ingegneri, tecnici ed operai. Se un'opera del genere fosse realizzata per l'intero percorso della strada, io credo che gli abitanti delle città e cittadine attraversate dalla consolare Flaminia per molti anni non richiederebbero la costruzione di nessuna autostrada, sullo stesso percorso. Ma se si desidera che queste richieste non siano formulate e non si facciano le pressioni necessarie sul Governo perchè le opere siano eseguite, occorre anzitutto soddisfare la prima esigenza, quella cioè di sistemare, di allargare, di migliorare lo stato delle strade statali laddove il traffico è maggiore. Naturalmente ciò non esclude la costruzione di nuove autostrade nei tratti di più intenso movimento delle persone e delle cose, così come lo stesso onorevole Ministro ha ammesso.

Ma nè il nostro bilancio nè alcun altro piano esistente prevede il minimo stanziamento per l'allargamento delle strade statali: per cui sentiremo ancora una volta l'onorevole Ministro ripetere: non avanzate richieste di costruzioni di nuove autostrade, perchè dobbiamo pensare

al miglioramento delle strade esistenti, ma contemporaneamente non si effettua nessun stanziamento per migliorare dette vie di comunicazione. È questa — se lo lasci dire, onorevole Togni — una grande contraddizione che non può non preoccupare ed esasperare tutti gli utenti della strada, e sono molti milioni di italiani e di stranieri.

Per quanto concerne le autostrade io ebbi a presentare a suo tempo un'interrogazione al Ministro dei lavori pubblici con la quale, fra l'altro, riferivo una comunicazione ufficiale del Ministro delle finanze. I colleghi ricorderanno che il Parlamento votò a suo tempo due leggi: una per l'aumento della tassa sulla benzina, all'unico scopo di costruire nuove autostrade, quando la legge sulle autostrade era appena presentata all'esame del Parlamento; ed una seconda legge legata al piano di costruzione delle nuove autostrade, con l'aumento contemporaneo delle tasse automobilistiche. Secondo la dichiarazione del Ministro delle finanze alla fine del 1955 queste due nuove tasse, create all'unico scopo di finanziare le nuove autostrade, hanno reso — ed oggi rendono di più — allo Stato 31 miliardi all'anno, mentre il Governo ne ha impiegati soltanto 10 all'anno per il medesimo titolo.

Ho citato 4 o 5 elementi nel corso di questa disamina, per quanto concerne questo settore, e tutti confermano come le entrate provenienti dal gettito automobilistico sono ingenti a favore dell'erario, solo che tali introiti vengono destinati a scopi ben diversi da quelli cui erano diretti su dichiarazioni impegnative dei Ministri dell'epoca, onorevole Romita, Ministro dei lavori pubblici, onorevole Vanoni, Ministro delle finanze, e onorevole Gava, Ministro del tesoro. Noi abbiamo bisogno, essi ci dissero, di abbinare le due leggi (aumento delle tasse automobilistiche e costruzioni di autostrade) perchè dobbiamo introitare le somme occorrenti per la costruzione delle nuove autostrade. Onorevole Presidente della 7ª Commissione, se ne ricorda? Oggi si riconosce che queste entrate superano per due terzi le somme impiegate per la costruzione di autostrade, e allora non si può venire a dire o scrivere, onorevole Ministro, quello che lei ha detto e scritto fino ad oggi: « compatibilmente con le disponibilità di bi-

lancio ». Nel bilancio le entrate ci sono e superano i 31 miliardi all'anno per le sole tasse che si decise di applicare per la costruzione di nuove autostrade.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono già impegnate però.

CAPPELLINI, Onorevole Ministro, non mi faccia dire ciò che non desidero dire. Qui non si tratta di somme impegnate o no. Prendete i resoconti delle discussioni, prendete la relazione e le altre argomentazioni scaturite dalla discussione del primo aumento dell'imposta sulla benzina, da destinare per l'appunto alla costruzione di nuove autostrade, e tutto ciò vi confermerà che quelle entrate dovevano servire a questo e non ad altri scopi. Quelle entrate, oltre ai 90 miliardi da recuperare, quelli che vengono frodati al fisco dai petrolieri, tanto per intenderci (lo denunciano autorevoli riviste), senza toccare una lira dei 325 miliardi che entrano ogni anno sotto forma di imposta sulla benzina, sono più che sufficienti per risolvere rapidamente il problema delle nuove costruzioni autostradali.

Ho presentato un ordine del giorno che riguarda la costruzione dell'autostrada adriatica. Onorevole Ministro, non faccio colpa a lei delle vicissitudini di questa mancata costruzione, perchè lei allora non era Ministro, ma dalle sue dichiarazioni a proposito di questa autostrada m'è parso di capire che la sua posizione si differenzia alquanto da quella dei suoi predecessori.

L'autostrada adriatica, per il suo immenso traffico, superiore, a quanto dicono i tecnici, a quello di qualsiasi altra strada nazionale, e il cui traffico aumenterà sensibilmente e rapidamente per effetto di nuove installazioni industriali, è problema da risolvere rapidamente. Ad esempio, a Falconara Marittima si è costruita e lavora da qualche tempo una grande raffineria di petrolio, e il petrolio viene permistato per via stradale verso il settentrione e il meridione d'Italia. L'anno prossimo entrerà in funzione il grande stabilimento dell'E.N.I. di Ravenna: innumerevoli altri automezzi di grande portata si aggiungeranno al traffico già congestionato lungo l'Adriatico, senza contare che nella zona del porto di Ravenna sono

già sorte, e si sono ampliate, nuove raffinerie di petrolio. E non parlo del traffico di agrumi, vini, oli, ecc. dal sud verso il nord attraverso la strada adriatica.

Questa autostrada doveva essere inclusa nel programma di primo realizzo, ma fu scartata per dare la precedenza a quelle già note. Dalla relazione del senatore Canevari apprendiamo oggi che c'è un disegno di legge presso il Ministro del tesoro che prevede uno stanziamento di 55 miliardi per la costruzione di nuove autostrade, tra le quali ci sarebbe l'Adriatica, limitatamente però al tratto Bologna-Rimini. A parte il fatto che il primo tratto urgentissimo non potrebbe in ogni caso fermarsi a Rimini, ma dovrebbe almeno raggiungere Fano, sbocco della Flaminia, S.S. n. 3, onde consentire ai viaggiatori di raggiungere Roma attraverso l'Appennino umbro-marchigiano, il problema non è quello di costruire la Bologna-Rimini o la Bologna-Fano, ma quello di realizzare la autostrada adriatica che, in base al grafico allegato alla legge prima ricordata, deve raggiungere Pescara. A conferma di ciò ricordo che l'allora Ministro dei lavori pubblici ebbe ad accettare perfino un ordine del giorno presentato da un nostro collega, mi pare, se ben ricordo, dall'onorevole Tartufoli, che impegnava il Governo ad iniziare contemporaneamente i lavori alle due estremità dell'autostrada, vale a dire da Bologna e da Pescara.

CROLLALANZA. Fino a Lecce.

CAPPELLINI. Lo schema allegato al disegno di legge prevede la costruzione fino a Pescara, comunque qui non si tratta di prolungarla fino a Bari o fino a Lecce, dato che si vorrebbe realizzare solo il tratto Bologna-Rimini. Perlomeno la costruzione della nuova autostrada, sulla base della legge in vigore, o di quella ulteriore che è nell'intenzione dello onorevole Togni di presentare, deve comprendere il tratto Bologna-Pescara, iniziando possibilmente i lavori alle due estremità. In questo senso ho presentato l'ordine del giorno, di cui mi auguro l'accettazione da parte dell'onorevole Ministro.

Queste le cose che desideravo dire.

Signor Presidente, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, tutti gli schieramenti politici

della nostra Repubblica si accingono a combattere la prossima battaglia elettorale e la mia parte politica non si collocherà davvero nelle posizioni di coda in tale democratica competizione. Tutto il nostro passato di lotta conseguente per far progredire l'Italia sta a testimoniare che anche nelle elezioni del prossimo anno condurremo una campagna vivace per la rinascita politica, economica, culturale e sociale del popolo italiano. Un particolare rilievo assumerà la denuncia documentata dell'immobilismo governativo, reso più acuto dalla mancata soluzione degli innumerevoli problemi così fortemente sentiti dalla grande maggioranza del nostro popolo.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. È un immobilismo un po' mosso.

CAPPELLINI. Al giudizio del popolo ci presenteremo fiduciosi nella consapevolezza di aver sempre compiuto il nostro dovere di italiani, di comunisti e di democratici. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni.*)

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di oggi delle Commissioni permanenti, sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge:

2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Integrazione dell'articolo 9 della legge 31 luglio 1956, n. 991, recante modificazioni alla legge 8 gennaio 1952, n. 6, sulla Cassa nazionale di previdenza e assistenza a favore degli avvocati e procuratori » (2043), di iniziativa dei senatori Petti e Agostino;

3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Estensione al personale militare somalo, già dipendente dal cessato governo della Somalia italiana, delle norme della legge 2 novembre 1955, n. 1117 » (2158);

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

« Soppressione del ruolo " Ufficiali idraulici del personale di custodia delle opere idrauliche e di bonifica " ed istituzione del ruolo " Ufficiali idraulici-Funzionari tecnici " (gruppo B) » (2098), di iniziativa dei deputati Foderaro ed altri;

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

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 3 aprile 1948, n. 559, concernente il riassetto dei servizi dell'Istituto nazionale per le assicurazioni contro le malattie » (1950).

Ripresa della discussione.

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

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato impegna il Governo ad agire con la massima energia e sollecitudine, non trascurando alcun mezzo a sua disposizione per costringere i concessionari di grandi derivazioni idroelettriche aventi gli impianti o le opere di presa nei bacini imbriferi montani, di cui alla legge 27 dicembre 1953, n. 959, ad effettuare i versamenti dei sovracani da essi ancora dovuti in esecuzione degli obblighi sanciti dalla legge sopracitata ».

PRESIDENTE. Il senatore Cemmi ha facoltà di parlare.

CEMMI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, anche per l'implicita raccomandazione insita nelle parole dell'onorevole Presidente, chiederò breve tempo alla vostra cortese pazienza per trattare un argomento che, pure rivestendo importanza notevole, ha interessato e interessa assai scarsamente molti settori della pubblica opinione e anche del Parlamento. La legge 27 di-

cembre 1953, n. 959, è passata quasi inosservata a gran parte degli osservatori della politica italiana, forse perchè non è stata tenuta a battesimo, nè reclamizzata dalle grandi organizzazioni di massa, non è stata orchestrata dalla grande stampa di informazione e interessa la parte più paziente e silenziosa della Nazione.

Forse ciò è dipeso dal fatto che la nostra politica sociale ed economica, indirizzata giustamente soprattutto a risollevarne le sorti del Mezzogiorno d'Italia, ha guastato un poco lo orecchio e la prospettiva visuale agli italiani, facendo loro spesso dimenticare che gran parte della montagna del nord non ha nulla da guadagnare nei confronti delle terre della classica miseria meridionale. E questa legge, che interessa soprattutto i grandi bacini di produzione idroelettrica, riguarda in special modo le nostre vallate alpine ed appenniniche; e avrebbe dovuto rappresentare, e in parte per fortuna rappresenta anche oggi, un equo temperamento di giustizia distributiva fra le imponenti provvidenze per il Sud e le tuttora scarse sollecitudini per le zone depresse del Nord. È una legge che avrebbe dovuto costituire un grande passo verso la redenzione di grande parte della montagna italiana, non soltanto per l'apporto di mezzi notevoli e costanti alla sua misera economia, in territori relativamente limitati di estensione, ma anche per la costituzione di saldissime unità amministrative e autonome che finalmente avrebbero demolito il tradizionale stato di non collaborazione fra Comune e Comune, originato dalle congenite ristrettezze dei mezzi economici e finanziari, sostituendo a tale deleterio stato d'animo una visione ampia ed aperta a tutti i problemi di ogni singola vallata.

Questa legge avrebbe dovuto dar vita *ante litteram* alle comunità montane, ai consigli di valle, che finalmente hanno trovato cittadinanza nell'ordinamento giuridico italiano con il decreto presidenziale 10 giugno 1955, n. 987. Consigli di valle e comunità montane che, è utile ricordarlo, si risolverebbero in una specie di accademia per niente, avvertita e tanto meno apprezzata dalle popolazioni interessate, se alle enunciazioni programmatiche e teoriche non facessero riscontro dei sufficienti mezzi economici; e questa base economica mancherebbe certamente qualora non funzionasse,

presto e in pieno, la legge di cui ci stiamo occupando.

La legge n. 959 non è una legge a favore di tutta la montagna italiana: essa ha voluto limitare il suo ambito di applicazione ai territori montani produttori dell'energia idroelettrica, non soltanto per ragioni intrinseche, di equità, ma anche perchè, polverizzando, come purtroppo spesso avviene, i mezzi a disposizione delle amministrazioni, non si ottiene per nessuno alcun risultato apprezzabile; come se ci accingessimo a irrigare una vasta tenuta con un piccolo inaffiatoio.

È una legge equa la legge 959: si propone di restituire alla montagna italiana una percentuale infinitesima, di circa l'1 per cento, di quanto la produzione idroelettrica ricava dallo sfruttamento delle acque dei bacini montani; acque che rappresentano la sola notevole ricchezza di questi inospiti territori, acque che sono state spremute fino all'ultima goccia, tanto che si può dire che non esista un solo corso che non sia stato snaturato, deviato, alterato contro le regole della natura, che hanno costituito i fiumi e i torrenti, parti inscindibili della terra che percorrono e che devono fecondare.

Forse si potrebbe anche instaurare un paragone fra le zone di produzione petrolifera, alle quali rimane tanta parte della ricchezza del loro sottosuolo, e le zone montane, cui viene sottratta, e quasi sempre senza alcun compenso, l'energia, che dà vita e lavoro per tutto il territorio nazionale. Non tenterò la vostra sensibilità con facili frasi ad effetto; ma ricorderò soltanto come lo sfruttamento idroelettrico è venuto ad alterare l'economia montana delle zone in cui insistono gli impianti sconvolgendo i fattori naturali, precludendo iniziative agricole, modificando negativamente gli stessi elementi paesistici, che sono tanta e tanta concreta parte della montagna e soprattutto inibendo lo sviluppo di ogni attività locale nel campo dell'industria e dell'occupazione operaia, non essendovi più alcuna fonte di energia disponibile per l'iniziativa autoctona.

Una brevissima parentesi. Signor Ministro, non basta statuire per legge, come opportunamente è stato fatto, un'esenzione fiscale decennale per le piccole industrie che si insedieranno in montagna, se a queste piccole industrie non

daremo contemporaneamente la garanzia che le loro macchine si muoveranno e funzioneranno alimentate dall'energia prodotta in sito. E su questo punto desidererei che il Ministro fosse tanto cortese da concedermi un colloquio, perchè è un problema che interessa tutta la montagna e che in qualche Regione è stato affrontato positivamente.

Le speranze che la popolazione della montagna aveva riposte nella legge n. 959 erano grandi e giustamente grandi, e furono consolidate anche dal voto dell'aprile del 1954 del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha magistralmente definito, direi in modo fotografico, l'entità del bacino imbrifero montano, configurandolo, senza possibilità di dubbio, come una vallata. Nessuno avrebbe mai pensato, però, che nell'applicazione pratica della legge si sarebbe poi giunti a risultati tanto inattesi, contraddittori ed iniqui.

Si è approvata una legge a favore dell'economia montana ed anzi di una particolare specie di montagna, cioè di quella parte della montagna in cui si produce energia idroelettrica, e si è giunti ad includere nel perimetro dei bacini imbriferi montani centinaia di comuni che si trovano in aperta pianura, capoluoghi di provincia che mai hanno sognato di essere in montagna, territori che non conoscono, non dico gli impianti idroelettrici, ma neanche come sono fatti gli elettrodotti. E per converso si sono esclusi dal bacino imbrifero, attraverso una delimitazione abnorme per piani orizzontali, a quota 300 o a quota 500, dei comuni posti nel cuore delle nostre montagne, sedi di importanti centrali.

Si è venuta a configurare una particolare definizione di bacino imbrifero montano, dal quale è escluso perfino il suo elemento determinante, cioè l'acqua, perchè si sono creati dei bacini senza fondo.

Si dice — e questo è un tasto molto dolente, signor Ministro, ma è necessario e doveroso che il Parlamento lo tocchi — che la conseguenza di tutto ciò che vado lamentando è dovuta alla imperfezione della legge. Nulla è perfetto, signor Ministro, su questa terra; ma la bontà di una legge, che non consiste soltanto nella sua perfezione ed armonia, si appalesa e si concreta con una buona o meno buona disposizione di animo di chi deve fornire gli stru-

menti per la sua applicazione. Gli assurdi a cui portava la lamentata impostazione del problema dovevano essere rilevati subito, prima dell'emanazione dei decreti con cui venivano delimitati i bacini imbriferi montani, perchè è molto più difficile correggere un errore, soprattutto quando si sono destati appetiti molteplici, quando si sono avviate centinaia di vertenze giudiziarie, che evitare questo errore prima che si produca. Se l'Esecutivo avesse tenuto conto della volontà del legislatore, a lui ben nota (quante volte abbiamo avuto occasione di esporre il punto di vista del Parlamento in materia agli organi del Ministero!), se avesse tenuto conto del parere di quel legislatore che in ultima analisi è l'unico interprete autentico della legge, se avesse tenuto conto di questa volontà quando si sono elaborati i decreti delimitanti i bacini imbriferi montani e non si fosse chiuso, l'Esecutivo, in una forma di isolamento che precludeva a noi di far udire la nostra voce, come era giusto che facessimo, siamo certi che grandissima parte delle critiche, delle lamentele, delle riserve, dei procedimenti giudiziari non avrebbe trovato luogo. E soprattutto, signori del Governo, non si sarebbe diffusa tra la nostra gente l'impressione, errata finchè si vuole, ma purtroppo viva, deleteria ed operante, che una certa qual tenerezza verso il monopolio idroelettrico aleggia negli ambienti del Ministero dei lavori pubblici: impressione scaturita e convalidata dalla constatazione che, attraverso questo abnorme criterio di delimitazione dei bacini imbriferi montani, i fondi che secondo il legislatore dovevano andare alle casse dei bacini imbriferi montani si sono ridotti di un buon terzo. Anche di questo, signori del Governo, è doveroso che si parli, perchè non si ingeneri o non si consolidi nella gente, anche la più fedele ai principi della nostra democrazia, la convinzione che lo Stato, se non è nemico, non è quasi mai amico. Ora la situazione è quella che è. E si dice da più parti, anche dal Ministero, che occorrerà una nuova legge per rendere possibile la correzione degli errori commessi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. No, no.

CEMMI. Ringrazio l'onorevole Ministro di questo diniego. Egli è del mio stesso parere. Mi sembrerebbe comunque ingenuo pensare che in

questo scorcio di legislatura si possa dar vita ad un provvedimento sufficientemente ponderato che soprattutto non tradisca le origini, il fondamento e la fisionomia della nostra legge. Purtuttavia, nonostante le pecche lamentate, anche nei suoi attuali ambiti e nella sua misura di applicazione, la legge sarebbe una concretissima benedizione per la nostra montagna. Sta di fatto però che i concessionari di derivazioni idroelettriche hanno manifestato non solo ostilità verso la legge, senza peraltro addurre convincenti motivi di fondo (e ciò può essere naturale), ma hanno fatto onore ai loro impegni soltanto nella misura di circa un quarto. Hanno sperato nel pronunciamento di incostituzionalità della legge, da parte della Corte costituzionale: ciò che, pur senza spiegare effetti retroattivi, avrebbe consolidato la loro posizione di resistenza. La Corte è stata favorevole alla montagna; ed ora è quest'ultima ad avere rafforzato la sua posizione nei confronti dei suoi debitori. Questi hanno ottenuto la sospensiva dei procedimenti esecutivi promossi nei loro confronti e si trincerano, per non pagare, dietro questo riparo, in attesa dei giudizi definitivi.

Ma, signor Ministro, qui siamo in cospetto di una presa di posizione che sarebbe facile qualificare con espressione poco parlamentare. Sta di fatto che le società idroelettriche non hanno il minimo dubbio sull'obbligo di dover pagare i sovracanon. Sono certe di questo obbligo più che non lo siano le parti creditrici.

E ciò è dimostrato non soltanto dalla inconsistenza delle loro tesi, in appoggio ai ricorsi all'autorità giudiziaria, ma dal fatto che, nel medesimo gruppo industriale, qualche impianto paga, qualche altro, nelle identiche situazioni orografico-altimetriche, non paga affatto! Se non si fosse convinti di dover pagare, siamo tutti certi che nessuna azienda di quel gruppo sborserebbe un quattrino. Coi presidi legali che loro non mancano, resisterebbero, tutte compatte. Ma la certezza di questa obbligazione è anche dimostrata dal fatto che il Ministero, pur in pendenza delle procedure giudiziarie, versa ai consorzi dei bacini imbriferi e ai comuni le somme depositate sul suo conto corrente dagli idroelettrici, sia pure con una riserva formale il cui contenuto nullo il Ministero ben conosce. Il Ministero sa che quelle

somme non verranno mai chieste in restituzione.

Per ragioni di moralità sociale, di moralità pubblica, non mi pare che questa sia una situazione tollerabile più oltre. Il Ministro, che è il *dominus* di tutta la materia che concerne le acque e gli impianti elettrici, possiede, a mio avviso, mezzi potenti per costringere alla resa i debitori insolventi, anche prima che si chiudano le procedure giudiziarie. Noi domandiamo che, concretamente, il Ministro si avvalga di questi mezzi.

Non pensiamo che i debitori restino insensibili ad una ferma presa di posizione del Ministro. Il Ministro pochi giorni or sono, davanti all'altro ramo del Parlamento, ha dichiarato molto saggiamente che non abbiamo tanto bisogno di nuove leggi, quanto di rendere operanti quelle che ci sono. Attendiamo da lui, fra le tante, anche questa prova di sensibilità e di energia in favore dei più poveri degli italiani.

L'indimenticabile e sempre compianto Ministro Vanoni, così obiettivo e antidemagogico osservatore e realizzatore, il Ministro Vanoni montanaro della Valtellina, conoscitore profondo della materia che sto trattando e altrettanto profondo conoscitore della montagna, è stato uno dei propugnatori, dei difensori della legge n. 959. Mi sia lecito ricordare le sue ultime parole, in quest'Aula, che fu pervasa allora da un sentimento unanime di consenso e di commozione, quasi intuendo che le parole del morente erano il suo testamento spirituale: « Possiamo risolvere gran parte dei problemi del nostro Paese nella misura nella quale saremo costanti, e sapremo chiedere ad ognuno la sua parte di sacrificio proporzionata alla sua capacità di sopportazione ».

Tra montagna e monopolio idroelettrico è facile stabilire da che parte sta la maggiore capacità di sopportazione. E finora alla montagna è stato chiesto sempre più, molto di più di quanto alla montagna sia stato dato.

Sia lei, onorevole Ministro, uno degli strumenti di questa composizione armonica, dello accordo auspicabile tra i due settori che oggi si fronteggiano. Sia lo strumento della comprensione dei forti verso i deboli, dei ricchi verso i poveri, e non solo avrà compiuto una opera altamente benefica, ma, se ciò la può con-

fortare nella sua fatica, sappia che avrà anche la riconoscenza di uno dei settori più meritevoli della popolazione italiana: un settore che conta milioni di cittadini. (*Applausi dal centro*).

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato,

considerata la urgente necessità che finalmente Cosenza, centro della riforma agraria calabrese, abbia una rapida e sicura ferrovia che la colleghi alla litoranea tirrenica per darle la possibilità che i prodotti delle vaste zone della Sila e della Val di Crati messe lodevolmente, per opera dei Governi democratici, in avanzata, coltura, che va sempre più sviluppandosi, raggiungano rapidamente i mercati di assorbimento;

considerato che questa necessità venne riconosciuta dal Governo, a tal punto che già ha fatto redigere il relativo progetto, approvato fin dallo scorso anno dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

considerato, infine, che le Casse di risparmio d'Italia — sollecitate opportunamente dalla consorella di Cosenza, che vede, insieme a tutti gli altri enti della provincia, nella costruzione della ferrovia Cosenza-Paola l'unica possibilità per il sicuro sviluppo industriale, agrario e commerciale non solo della provincia, ma della intera regione — si sono, con generosa gara, sottoscritte coprendo la intera somma occorrente per l'opera, offrendola in prestito al Ministero dei lavori pubblici alle più convenienti condizioni ed a lunga scadenza;

impegna il Governo, perchè solleciti gli adempimenti di legge per contrarre il mutuo, e dar così corso ai lavori della ferrovia tanto attesa e tanto desiderata, da anni, dalle popolazioni interessate ».

PRESIDENTE. Il senatore Vaccaro ha facoltà di parlare.

VACCARO. Onorevole signor Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, forse sarà questo il mio ventesimo intervento su di un'esigenza di cui vi ho promesso, assicurato in uno di questi miei ripetuti interventi che vi avrei sempre parlato fino al suo compimento.

Mi auguro che questa sia l'ultima volta che mi sentirete parlare della nuova ferrovia Cosenza-Paola. Certo è che per realizzare grandi opere occorre tenacia, dimostrarne a chi di dovere la necessità economica e sociale, ed infine trovare chi si stanchi della nostra tenacia e più ancora chi si persuada dell'opportunità economica e sociale delle opere che si propugnano. Non è stata lieve fatica la mia, perchè ho dovuto smuovere difficoltà e diffidenze di ogni sorta, e l'indifferenza incredula di tanti. Tuttavia sono riuscito a far redigere il progetto ed a farlo approvare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma ancora non basta. Ho fiducia che il Ministro, onorevole Togni, leggerà il suo nome a questa importante opera che darà nuovi sviluppi, non solo alla provincia di Cosenza, ma alla intera regione, ed anche alla Puglia ed alla Sicilia e — non esagero — alla intera Nazione.

Non voglio ripetere quanto ho già detto qui su questo argomento altre volte. Desidero soltanto accennare quanto ha scritto su questo tema un valoroso corrispondente di un quotidiano romano, Adriano Grandi, in occasione di un suo viaggio in Calabria. Egli è rimasto inorridito e forse anche spaventato dal tratto dell'attuale ferrovia della morte, Cosenza-Paola. Infatti egli afferma che « chiunque venga qui a Paola sente subito parlare della famigerata ferrovia della morte, che è appunto la linea Cosenza-Paola. Questo appellativo, così poco invitante per i viaggiatori, è dovuto a ben due memorabili disastri, uno è avvenuto il 1º maggio del 1917 con 15 morti e numerosi feriti, ed uno nel novembre del 1942, con 22 morti e centinaia di feriti ». Io ho qui le copie fotografiche dei giornali del tempo che portano la triste e dolorosa cronaca di quei disastri, per mostrarle a chi non credesse. Quasi tutti i giorni vi è un incidente su quella linea e si evitano disastri per l'abnegazione ed il valore del personale delle ferrovie. Ma, indipendentemente dal pericolo, la ferrovia è insufficiente a soddisfare i bisogni locali per

lo sviluppo dei trasporti commerciali, poichè fa un limitatissimo servizio di merce per sole 80 tonnellate. Ora, se si considera che il solo carro bagaglio pesa 30 tonnellate, di merce vera e propria se ne può trasportare soltanto 50 tonnellate. E l'altra merce che si spedisce da Cosenza come viene avviata? Una parte viene inoltrata sulla Cosenza-Sibari, una altra parte sulla Cosenza-Sibari-Metaponto, sicchè per raggiungere, per esempio, Belvedere marittimo la merce deve percorrere 516 chilometri invece di 69, e se le merci debbono raggiungere Amantea debbono percorrere 320 chilometri invece di 65!

Queste sono realtà inoppugnabili, che non debbono essere sottovalutate, per sollecitare la invocata nuova linea. Una stazione intermedia tra Cosenza e Paola, ad esempio quella di Rende, dove sono sviluppate industrie di laterizi e legnami, deve inviare con autocarri le merci alla stazione di Cosenza, e di qui poi esse sono avviate alle rispettive destinazioni, sopportando un aggravio notevole di spese. Bastano soltanto questi dati, ripeto, per dimostrare la insufficienza della linea e l'urgente necessità di costruire la nuova, secondo il progetto redatto magistralmente dall'ingegner De Martino, ora Provveditore alle opere pubbliche della Lombardia, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È un vantaggio per tutti, onorevole Ministro, accogliere la mia richiesta. Lo Stato per la manutenzione di questa linea sostiene notevoli spese. In un solo esercizio, se non erro, nel 1956, si sono spesi ben 81 milioni e 300 mila lire. È una spesa questa che si ripete ogni due o tre anni, perchè la linea è costruita in zona franosa. Oltre a queste ingenti spese vi sono da considerare le altre, pur esse notevoli, per il materiale rotabile speciale, che si deve usare per servire quel percorso e che bisogna naturalmente rinnovare con dispendiosa frequenza.

Da tutto ciò si rileva che lo Stato farà un ottimo affare assumendo il debito con le Casse di risparmio, che lo hanno offerto a condizioni vantaggiose ed a lunga scadenza.

Ella, onorevole Ministro, domenica scorsa in un suo importante discorso ha affermato: « Quando parlo di un'azione politica dei lavori pubblici, ed anzi di una politica dei lavori pub-

blici, intendo soprattutto riferirmi a quella dura ed inesorabile legge delle scelte che stabilisce i doverosi termini di priorità tra una opera e un'altra, tra un finanziamento e un altro, secondo il grado di necessità delle popolazioni che richiedono quest'opera, e, lasciategli dire a viso aperto, il merito che questa popolazione ha saputo con l'esempio e col civismo della sua maturità democratica conquistarsi nei confronti del Parlamento e del Governo».

È vero, onorevole Ministro, che ella ha detto questo domenica scorsa? Se, dall'astratta espressione di questo principio, ella, onorevole Ministro, volesse scendere alla realtà, non dovrebbe sostare un solo istante ad accogliere le insistenze che a mio mezzo, da nove lunghi anni, vengono rivolte al suo ministero per accogliere le giuste aspirazioni della città del Santo di Paola e di Cosenza, che per civismo e maturità democratica hanno dato sempre edificante esempio!

Oggi, onorevole Ministro Togni, le chiedo una risposta precisa e definitiva su questo argomento. Sono certo che non me la negherà. Il progetto per la costruzione della ferrovia Cosenza-Paola, ripeto, è pronto. Le Casse di risparmio d'Italia si sono impegnate a concedere il prestito per l'intera somma occorrente. Che cosa si attende per completare le formalità, per assumere il prestito e dare corso ai lavori?

Voglio sperare, onorevole Ministro, che per merito suo, per merito del Governo democratico, che lei qui rappresenta degnamente, questo grave ed indilazionabile problema calabrese sarà compiuto, e così, come ho detto altra volta, la ferrovia della morte diventerà la ferrovia della vita. *(Vivi applausi dal centro).*

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

PORCELLINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nella discussione dell'importante bilancio dei lavori pubblici, il Gruppo senatoriale del partito socialista italiano ha il dovere di esprimere la propria opinione e lo fa attraverso il sottoscritto, che, come negli anni precedenti, si atterra alla massima sincerità ed obiettività.

La relazione del collega onorevole Canevari non ha bisogno di commenti e di elogi. È ampia e documentata, ma con uno stile molto controllato e prudente. D'altra parte non poteva essere diversamente.

Il bilancio dei lavori pubblici, che con il piano Vanoni doveva essere la valvola di sicurezza per eliminare gradualmente la piaga della disoccupazione, ci viene presentato più anemico dei precedenti, e non saranno i 5 miliardi in più dell'esercizio precedente a sanare una situazione tanto difficile per il nostro Paese. Lo stesso relatore, a più riprese, lo rivela, facendo molteplici voti per l'avvenire, con la speranza che i prossimi bilanci adeguino alle necessità. Ma a pagina 6 il relatore è costretto a dichiarare che l'aumento di spesa di lire 5.384.334.000 si traduce in realtà in una diminuzione degli stanziamenti relativi alle opere.

Ora, di fronte a 370 miliardi di residui, scesi a 270 o 290, non si sa bene, vi è la speranza, da parte del relatore, che questi residui diminuiranno ancora. Ma permetta, signor Ministro, che noi si rimanga scettici sul risultato. Specialmente chi ha l'onore e la responsabilità di amministrazioni comunali sa come è difficile sormontare le lungaggini burocratiche anche per quelle amministrazioni meglio fornite, meglio dotate, con funzionari tecnici ed amministrativi.

Solo con un provvedimento, secondo noi, di maggiore autonomia agli enti locali e con la costituzione delle regioni il problema potrebbe essere risolto.

Al capitolo 41 trovo uno stanziamento globale: « Genio civile e Magistrato per il Po », di 520 milioni, dei quali solo 19 milioni per il Magistrato del Po. Somma irrisoria per i compiti che tale ufficio dovrebbe assolvere. Avendo sede esso in provincia di Parma, ove io risiedo, mi permetto, onorevole Ministro, di parlarne in modo dettagliato.

Il Magistrato per il Po è nato male; la burocrazia, i Provveditorati alle opere pubbliche lo consideravano un intruso e come tale lo combattevano, nonostante che una Commissione apposita avesse riconosciuto la necessità di istituire il Magistrato del Po con funzioni di controllo di tutto il bacino del Po. Io credo sia stata la tenacia e l'autorità del valente col-

lega senatore Umberto Merlin che ebbe il sopravvento, per cui la legge fu varata. Ahimè, in quali pietose condizioni!

Il collega Merlin ebbe a dichiarare che aveva preparato un mantello e che lo avevano ridotto ad una misera giacchetta. L'istituzione del Magistrato per il Po, auspicata in forma concreta nel 1952, ebbe a subire diverse vicende che la ritardarono fino al 1956. Nel 1953 era stato predisposto un disegno di legge che, presentato dal Ministro dei lavori pubblici Merlin, di concerto con quello del tesoro Gava e con quello dell'agricoltura e foreste Salomone, ebbe a riportare il voto favorevole della Camera, ma non quello del Senato, per l'anticipato scioglimento di questa Assemblea.

Non vi è dubbio alcuno che l'intenzione di tutti i sinceri propugnatori del Magistrato del Po, e qui conviene risalire ai primi di questo secolo, fu quella di creare per il Po un istituto simile a quello che è il Magistrato delle acque per i corsi d'acqua del Veneto. Purtroppo la legge è stata ben diversa, per ragioni di tutte le specie e non sempre tecniche ed amministrative, ed il compito del Magistrato per il Po ha finito con l'essere limitato a quello di una sorveglianza con carattere di studio, però non scevro da responsabilità, che in parte non avrebbero potuto essere assunte perchè non vi erano i mezzi necessari. Subito dopo la sua istituzione il Magistrato per il Po ha iniziato la sua difficile vita. Il Ministero ha emanato una circolare nella speranza di regolamentare meglio l'applicazione della legge, ma non ha raggiunto lo scopo, perchè le spiegazioni e le interpretazioni non potevano distaccarsi da quelle che erano le norme di legge.

Che la legge sia di notevole, difficile funzionamento, è dimostrato dal fatto che si fa appello alla sensibilità e competenza dei capi di istituti, cioè i Provveditori alle opere pubbliche per la soluzione dei gravi problemi idraulici del Po.

Ora, egregio signor Ministro, il dualismo Magistrato del Po — Provveditore alle opere pubbliche io credo che non ci sarà nessuno che potrà evitarlo: ci vogliono disposizioni di legge tassative, in modo che si sappia quello che compete ai Provveditori alle opere pubbliche e quello che deve fare il Magistrato del

Po. Tale conclusione dimostra che la legge dipende dalla buona volontà dei Provveditori, i quali, in forza del deprecato articolo 7, possono frustrare i migliori intendimenti prefissisi dalla legge. Se pure non si vuole accedere al principio di creare a Parma, per il Po, un altro istituto, con ragioneria, corte dei conti, uffici amministrativi, cioè un istituto che, per la sua importanza abbraccerebbe tutta la fertile pianura padana e tutto il bacino del Po, si potrebbe avere il comando unico, con la possibilità di assolvere pienamente tutti i compiti assegnati con l'articolo 1 della legge istitutiva, lasciando all'amministrazione centrale la completa amministrazione dei fondi relativi alle opere idrauliche.

Quindi, in definitiva, i rapporti di questo Magistrato per il Po dovrebbero essere quelli che sono sempre stati tra il Ministero e gli uffici provinciali, prima dell'istituzione dei Provveditorati regionali. È fuori di dubbio che l'attuale legge sul Magistrato per il Po sarebbe stata perfettamente operante se non fossero esistiti i Provveditorati regionali e se i compiti che la legge stessa demanda ai Provveditorati fossero rimasti invece al Ministero. Si ritiene molto difficile, se non addirittura impossibile, un'azione veramente utile del Magistrato per il Po, fino a quando la legge relativa alla sua esistenza non lascerà quella confusione di poteri quale oggi esiste e per la quale i Provveditori che non possiedono o non desiderano possedere quella sensibilità alla quale fa appello il Ministero, trovano nella legge tutti gli appigli delle più difficili discussioni.

È evidente che tutt'altra cosa è il Magistrato alle acque, che riunisce nella stessa persona il Presidente del Magistrato e il Provveditore, e in definitiva comprende una sola Regione. Uguale necessità avrebbe il Po con il suo bacino, che è veramente un'unità inscindibile nella quale i provvedimenti debbono essere presi con assoluta uniformità di vedute, dalle sorgenti al mare, e per il quale da tempo le diverse influenze dei Provveditori avrebbero creato gravi disparità, se non avesse provveduto l'autorità dell'Ispettore generale del Circolo del Po. Del resto, non è possibile dimenticarlo, non pochi inconvenienti aveva già prodotto la separazione fra il settore

tecnicamente dipendente dal Circolo del Po e quello dipendente dal Magistrato alle acque.

È fuori di dubbio che, fino a quando esisterà l'articolo 7 della legge 12 luglio 1956, n. 735, il Magistrato non potrà mai esplicare il proprio mandato, nemmeno in parte, in quanto i Provveditori potrebbero pretendere (e vi è chi lo ha preteso) che la gestione amministrativa, tecnica ed economica delle opere, voglia significare la dispotica, assoluta padronanza dei lavori e che al Magistrato per il Po resti soltanto la supervisione dei programmi e dei progetti, i quali ultimi, come è noto, specialmente nel campo delle sistemazioni idrauliche, acquistano precise caratteristiche soltanto nella delicata fase esecutiva.

Se anche al Magistrato per il Po, per il quale necessita che tutti i fondi relativi ai lavori idraulici rimangano al Ministero, non si voglia attribuire una funzione esecutiva, esiste pur sempre la sezione autonoma per il Po, ormai da convertire in ufficio, che può, in ogni caso, essere l'ufficio esecutivo del Magistrato, anche esso direttamente dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, per tutti i lavori di sistemazione idraulica dell'alveo del Po. Fino a quando i Provveditori alle opere pubbliche avranno le attribuzioni loro conferite dall'articolo 7, il Magistrato per il Po non potrà assolutamente funzionare e sarà sempre considerato un intruso per gli uni e purtroppo anche un grande responsabile per gli altri. Occorrerà in definitiva che i fondi per le opere idrauliche relative al bacino del Po siano amministrati similmente a quanto è stato fatto per i fondi per le opere di navigazione interna, i cui progetti sono rimasti all'approvazione del Ministero e i fondi sono sul capitolo dell'amministrazione centrale. In dipendenza appunto di quanto sopra è necessario addivenire ad una modifica della legge 12 luglio 1956, n. 735, modifica che già anche in altre sfere è stata riconosciuta come indispensabile.

Noi speriamo, signor Ministro, che si provveda a sanare questo stato di cose, se veramente non si vuole tenere il Magistrato del Po come un'inutile bardatura che non risponde a quello che era lo spirito del legislatore, cioè ad un ufficio coordinatore di tutte le opere che dovevano essere iniziate dalla sorgente

alla foce del Po. Se deve rispondere a questo scopo, bisogna metterlo in condizioni adeguate, altrimenti è inutile aver creato un doppio dei Provveditorati anche in condizioni di inferiorità. Infatti, se il Magistrato del Po avesse bisogno di comprare un tavolo, dovrebbe dipendere dal Provveditore di Bologna: questo per dire quali storture si sono manifestate nell'applicazione di quella legge. Mi auguro che il Ministero dei lavori pubblici esamini il problema, perchè noi teniamo a questa istituzione, la quale non ha ragione di essere combattuta in quanto ritengo possa risultare utile alla Nazione, specialmente in considerazione di tutti i disastri che il Po ha arrecato.

Per il personale e la riorganizzazione degli uffici io non ho altro che riconfermare le dichiarazioni fatte in altri interventi, sempre sul bilancio dei lavori pubblici.

Il reclutamento degli ingegneri e dei tecnici non è un problema soltanto per il Genio civile, ma anche per le provincie ed i comuni, ed io mi unisco al relatore nel raccomandare a lei, onorevole Ministro, di adottare i necessari provvedimenti per invogliare i migliori giovani, non i peggiori, ingegneri e tecnici ad abbracciare la carriera statale. Credo anch'io che l'unico modo per incoraggiare gli ingegneri ed i tecnici sia quello di offrire loro migliori condizioni di stipendio e di carriera. Non ci sarà nessun ingegnere che verrà al Ministero dei lavori pubblici o nei comuni e nelle provincie con 50-60.000 lire di stipendio al mese, quando i giovani di valore vengono pagati abbondantemente dall'industria privata perchè rendono. O noi vogliamo adattarci al concetto che gli impiegati dello Stato debbono essere lo scarto di tutte le giovani leve, oppure, se desideriamo realmente valorizzare i nostri Ministeri, i comuni e le provincie, è necessario trovare il modo di andare incontro a questi laureati, i quali hanno speso denaro ed anni di vita e pertanto non si possono pagare con pochi biglietti da mille.

Per quanto riguarda i piani di ricostruzione, da molte parti si sentono fare dichiarazioni sull'ormai ultimata ricostruzione, ma lei, onorevole Ministro, sa che non siamo nemmeno a metà strada, e questa fu una ragione della proroga dei piani di ricostruzione.

CORBELLINI. Esagerato!

PORCELLINI. Non sono esagerato. Faremo i conti poi in separata sede. (*ilarità*).

Ma non basta prorogare le leggi, occorrono maggiori finanziamenti ed è indispensabile snellire al massimo le pratiche, specialmente quelle inerenti agli espropri.

I piani di ricostruzione hanno subito una specie di calvario. Pareva quasi che fossero diventati inutili. Vi è stata una sosta di due

anni nei quali non si è scritta neanche una lettera che riguardasse i piani di ricostruzione; immaginatevi i piani di finanziamento. Vi erano degli impegni che lo Stato aveva preso con i comuni i quali pretendevano che la ricostruzione, specialmente di quelle cittadine distrutte dalla guerra, avvenisse nel più breve tempo possibile. Questo è stato fatto sempre con dei mezzi molto limitati, ed io credo che nel 1962, quando scadrà la legge, bisognerà riguardare ancora una volta questo problema.

Presidenza del Vice Presidente DE PIETRO

(Segue PORCELLINI). Cerchiamo quindi di accelerare i tempi, per fare quello che è necessario per la nostra Nazione. Non si deve dire che non ci sono i fondi; i fondi ci sono sempre. Io ho l'esempio del mio comune che è sempre in *deficit*, ma quando c'è la buona volontà i fondi si trovano. Così è per il Governo. Il Governo per alcune assegnazioni il denaro lo trova con una certa facilità, senza opposizione del Ministero del tesoro. Questi sono problemi che riguardano tutta la Nazione, quindi il Ministero dei lavori pubblici deve premere perchè si concedano i finanziamenti indispensabili per l'edilizia popolare ed economica.

Il ministro Colombo, quando era Sottosegretario ai lavori pubblici, disse che il problema della casa è il problema numero uno. E io disse quattro anni fa. Oggi siamo nelle identiche condizioni: non vi è altro problema che sia più impellente di quello della casa. Lo dimostra il fatto stesso che per l'urbanistica sono state varate nuove leggi, dalla 250 del 1952, alla 259 del 1954; per l'edilizia 5 leggi, dalla 389 dell'8 maggio 1947 alla 404 del 16 maggio 1956; per gli edifici pubblici una legge, la 585 del 29 luglio 1949; per l'edilizia scolastica la 645 del 9 agosto 1954; per gli edifici danneggiati dalla guerra 9 leggi, dalla 154 del 1º marzo 1945 alla 1416 del 27 dicembre 1956; per gli edifici di culto e beneficenza, dalla 35 del 27 giugno 1946 alla 230 del 21 marzo 1953;

per i rimasti senza tetto, dalla 261 del 10 maggio 1947 alla 824 del 26 maggio 1956. Complessivamente 54 leggi. Io certo non mi soffermerò su tutte queste leggi perchè non ci sarebbe il tempo e voi le conoscete tutte. Ho voluto solo enumerarle, perchè credo che lo stesso onorevole Ministro si sia reso conto che una buona volta bisogna riunire tutte queste leggi in un'unica legge, perchè non si può andare avanti con 54 leggi riguardanti tutte le costruzioni.

Occorre una legge unica che elimini gli inconvenienti riscontrati in parecchie delle leggi emanate finora, per dare un maggiore impulso alla soluzione del problema della casa. Non posso però esimermi dal raccomandare in particolar modo il riesame della legge n. 640 del 1954. Nello spirito del legislatore c'era il desiderio di andare incontro alle necessità dei poverissimi, eliminando lo sconcio delle baracche. Bisognava quindi orientarsi verso costruzioni popolarissime onde adeguare gli eventuali affitti alle limitatissime possibilità degli inquilini, che sarebbero stati obbligati ad occupare gli appartamenti. Furono invece costruite case con appartamenti un po' troppo decorosi, si da portare il costo di ogni appartamento di tre camere più i servizi a circa 2 milioni, ivi compreso il terreno ceduto gratuitamente dai comuni. Qui i dati li ho facilmente perchè, nel comune da me amministrato, con trenta milioni hanno fatto 18

appartamenti. Se si aggiunge la spesa del terreno che il comune ha dato, si va sui due milioni. Ora dall'industria privata si fanno in provincia di Parma degli appartamenti che non superano il milione e mezzo o il milione e settecentomila. Questi invece che dovevano essere più convenienti, perchè dovevano andare a gente poverissima, costano di più. Come si possono obbligare i poveri ad andare in questi appartamenti e pagare un certo affitto quando essi vivono sull'assistenza dei comuni?

Nè io credo che si debba continuare a fare delle leggi mettendone l'onere a carico dei comuni, che non se la cavano più.

La legge n. 640 stabilisce due modalità per l'affitto: una per l'affitto semplice, l'altra per l'affitto con riscatto. Noi spesso ci abbandoniamo alla poesia, giustamente cerchiamo di allontanare i disgraziati dai tuguri, ma certo ci illudiamo quando crediamo che essi possano addirittura riscattare un appartamento. Infatti essi spesso non possono pagare l'affitto, che per di più è superiore a quello che si paga per le case dei senza tetto, per l'I.N.A.-Casa, per l'Istituto delle case autonome provinciali.

È vero che il Ministro, preoccupato di questo, ha inviato una circolare alle Prefetture perchè gli affitti non superino le tre mila lire al mese, ma crede lei, onorevole Ministro, che possa una circolare modificare una legge? È necessario andare incontro a quei *desiderata*, perchè lo Stato deve intervenire efficacemente e le case devono essere date gratuitamente, oppure con un affitto simbolico, altrimenti voi appioppate tutte le spese e tutti i guai ai comuni dove risiedono quei disgraziati. Questa non era la volontà del legislatore. Tanto è vero che io ricordo, e lo ricordano anche i colleghi della 7^a Commissione, che si è perfino parlato di mobili standardizzati, per evitare che questi disgraziati, i quali non avevano nè letto nè tavolo, potessero smontare porte e finestre per costruirseli. Pareva che il Ministro fosse d'accordo, ma, cosa fu cosa non fu, quando si esaminò la legge, essa apparve tale da non dare alcun beneficio concreto a questi poveretti.

Per le cooperative edilizie, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici del 1955-56 il suo predecessore, onorevole Ministro, aveva

assicurato che avrebbe nominato una speciale Commissione con il compito di esaminare lo operato di certe pseudo-cooperative, che lasciavano adito a molte lamentele e denunce. Credo che di questa Commissione faccia parte anche il relatore, senatore Canevari, ma nella sua relazione non se ne trova alcun accenno.

CANEVARI, *relatore*. Il compito da attribuire a questa Commissione non è stato fissato. Noi siamo stati chiamati soltanto per esprimere il nostro avviso in ordine alla distribuzione dei fondi messi a disposizione dal Ministro per la costruzione di case popolari e di case per cooperative, alle diverse provincie. Il nostro compito fu limitato a questo, non a svolgere un'azione di vigilanza.

PORCELLINI. Qui, in quest'Aula, io avevo denunciato degli abusi, avevo detto che era stato dilapidato il denaro pubblico, perchè invece di costruire case popolari per gente che ne aveva bisogno, erano stati costruiti appartamenti di lusso. L'onorevole Romita allora mi interruppe affermando: ho già nominato una Commissione.

CARNEVARI, *relatore*. Completo le mie informazioni: è stata infatti nominata una Commissione dal ministro Romita, la quale ha avuto il compito di fare le indagini relativamente alle voci che circolavano. Ma noi parlamentari non abbiamo mai fatto parte di tale Commissione.

PORCELLINI. Però la Commissione c'è. Non è vero, onorevole Sottosegretario?

GUERRIERI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non lo so.

PORCELLINI. Ad ogni modo ce lo ha assicurato in quest'Aula l'onorevole Romita, dichiarando che era stata nominata con il compito di esaminare se erano stati commessi abusi od atti disonesti.

CORBELLINI. Nell'ambito amministrativo.

DE LUCA LUCA. Per le case popolari in Italia c'è tutto un intralazzo.

PORCELLINI. Io vorrei sapere, onorevole Sottosegretario, se questa Commissione ha agito e quali sono le sue conclusioni, in modo eventualmente da toglierci ogni dubbio che potrebbe anche essere esagerato. Se questa Commissione tace, noi abbiamo tutto il diritto di sospettare che non vogliono fare scandali e che tengano tutto coperto, perché forse ci sono implicate anche persone che non possono essere toccate. Ad ogni modo questa è una malignità della quale domando venia.

Per l'edilizia scolastica, con la legge n. 645, abbiamo aumentato le tasse scolastiche, e si credeva di aver risolto il problema. Ma, mentre nel 1954 si denunciava un fabbisogno di 60 mila aule, oggi, dai dati fornitici dal relatore, risulta che le aule necessarie per le scuole elementari sono 69 mila e 15.500 per le scuole secondarie, cioè 84 mila in totale. Dal 1954 ad oggi il problema si è quindi aggravato.

Il relatore dice: io spero che con quei finanziamenti, poichè si tratta di un piano decennale, si potrà risolvere il problema.

Io dico: mi pare intanto che siano passati già diversi anni; ormai si tratta di sette anni e non di dieci, e con stanziamenti di quel genere, poichè il problema si è aggravato, non si potrà risolvere assolutamente nulla.

Per questo sarebbe bene, così come il collega Cappellini ha chiesto per quanto si riferisce agli introiti relativi alle tasse sui veicoli, che queste somme siano destinate alla edilizia scolastica, esclusivamente all'edilizia scolastica. Io capisco che, quando tutto va nel calderone, nel bilancio del tesoro, poi si prendono i soldi per una cosa o per l'altra e ci si dimentica dello scopo per il quale sono state messe diverse tasse. Ma questo non è leale, anche riguardo ai genitori dei ragazzi che debbono pagare tasse più elevate, tasse che troverebbero una loro giustificazione se ai loro figli avessimo fornito aule più decenti. Ma quando vediamo che il problema si aggrava, allora abbiamo il diritto di pensare che si fanno le cose con una finanza, non dico allegra, ma che certo non mantiene i propri impegni.

Per la navigazione interna, richiamo la speciale attenzione dell'onorevole Ministro, perchè siano incoraggiate ed aidate tutte le iniziative atte a sviluppare un maggiore e più intenso servizio di traffici fluviali, specialmente sul nostro più grande fiume, il Po. Tale aumento di traffico fluviale, servirà certamente a decongestionare le nostre strade, con vantaggio economico anche dei trasportatori.

Per l'energia elettrica non voglio entrare in merito alla necessità che i signori monopolisti dell'energia elettrica facciano degli impianti o non li facciano. Mi pare ci sia una specie di ricatto: o aumentate le tariffe, o non facciamo impianti. Credo che questo sia il momento in cui lo Stato dovrebbe esaminare se veramente il servizio dell'energia elettrica non sia da statizzare. Deve essere lo Stato a fornire l'energia elettrica, senza lasciarla in balia dei monopoli che fino ad oggi hanno fatto quello che hanno creduto. Nei comuni ne sappiamo qualcosa, quando siamo costretti a domandare dei preventivi, magari per installare un globo luminoso. Non abbiamo nessuna difesa, quello che essi dicono è vangelo. E quando qualche tecnico onesto dice: come, per mettere un palo chiedete 80 mila lire? Io ve lo metto per 20 mila. No, questo spetta a noi, voi non potete toccare. Questo è un privilegio, secondo me, che deve essere eliminato.

Io vorrei parlarvi dell'energia elettrica nelle campagne. Se vogliamo che i contadini si affezionino alla terra, bisogna fornirli di tutte quelle comodità che il progresso impone, e considerare che con l'energia elettrica per uso industriale si potranno irrigare i terreni di scarso reddito, con beneficio di tutta la Nazione, lo sconto sullo snellimento promesso ripetutamente dall'onorevole Ministro, il quale pare abbia buone intenzioni; però desidererei che verificaste perchè una pratica di un comune di mia conoscenza giace da tre anni, nonostante tutte le sollecitazioni che io ho potuto fare. Se non sono riuscito io dopo tre anni, mi dite voi quali sono i comuni che potranno avere l'energia elettrica nelle campagne?

Io credo che voi dobbiate studiare questo problema, perchè è pericoloso andare incontro alle elezioni con tutte queste manchevo-

lezze. Noi non faremo economia, tutto quello che oggi abbiamo denunciato lo porteremo al giudizio dell'elettore, non racconteremo cose che non esistono, faremo degli appunti, come oggi ho fatto di fronte al Senato.

Per le strade noi abbiamo approvato la legge relativa, con la convinzione che fosse subito approntato anche un disegno di legge per la viabilità minore. Quello presentato non risponde allo scopo; è stato presentato perchè la Commissione, prima di approvare l'autostrada del sole, aveva detto: voi non potete pensare all'autostrada del sole se prima non pensate anche alla viabilità minore. Allora il Ministro promise che avrebbe presentato subito un disegno di legge: lo ha fatto, ma ha fatto un progetto che credo sia di danno allo Stato, ai comuni e alle provincie.

Egregio signor Ministro, io ho terminato la breve disamina sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958, ma prima di lasciare il microfono mi permetto di dare qualche avvertimento al Governo, e conto sull'appoggio dell'onorevole Sottosegretario per riferire quello che dirò all'onorevole Ministro, che in questo momento è assente.

Finora, non solo dal Ministero dei lavori pubblici, ma anche da tutti gli altri Ministeri è stata applicata la più rigida discriminazione tra gli enti locali rossi e gli altri. Non sono insinuazioni quelle che io faccio perchè in tutti i comuni che hanno la fortuna, voi dite la disgrazia, di avere degli amministratori socialisti, voi avete un particolare accanimento per cercare di ostacolare qualsiasi iniziativa e nel rifiutare di approvare le delibere, insomma nel mettere i bastoni fra le ruote. Ma non pensate che nelle città da noi amministrare ci sono anche i vostri, ai quali noi denunciavamo questa politica e ai quali ricordiamo che, se determinati lavori non sono fatti, la causa sta nella vostra cattiva volontà? Ma faremo i conti alle prossime elezioni, e tutte queste cose avranno il loro peso.

Non sono insinuazioni, queste, perchè io sono confortato da quello che disse qui il Presidente del Consiglio, onorevole Zoli, il quale denunciò questi fatti al Senato, rivolgendosi ai socialdemocratici.

Abbandonate quindi il sistema settario seguito fino ad ora e siate realmente democratici. Ne godranno gli italiani e la nostra Nazione. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il senatore Braitenberg, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Raffainer, Benedetti, Piechele, Trabucchi, De Bosio e Spagnolli. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato,

rilevata la inderogabile necessità di risolvere sollecitamente il grave problema della strada del Brennero;

considerato che la sistemazione di tale strada, facente parte della rete stradale internazionale, si dimostra attualmente più urgente di quella di altre strade e soprattutto di nuove autostrade;

impegna il Governo a predisporre, con carattere di urgenza, i provvedimenti necessari al fine di attuare sulla strada del Brennero l'eliminazione delle curve troppo strette, l'allargamento della carreggiata, dove è possibile, ed almeno l'eliminazione dei passaggi a livello ferroviari e l'attraversamento di abitati ».

PRESIDENTE. Il senatore Braitenberg ha facoltà di parlare.

BRAITENBERG. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, quest'ordine del giorno è simile a quello presentato l'anno scorso, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, a firma del collega Benedetti e mia, che fu anche accettato quale raccomandazione dall'allora ministro Romita, ma purtroppo con esito negativo, sappiamo bene per mancanza di fondi. Benchè non mi illuda ora che le disponibilità finanziarie del Ministero o dell'A.N.A.S. siano, nel frattempo, migliorate, tuttavia ritengo doveroso ripresentare al Senato il problema del varco del Brennero, che si è ora talmente aggravato da richiedere un urgente intervento del Governo.

Il passo del Brennero è sempre stato, fino dai tempi dei romani, la comunicazione più frequentata attraverso la catena delle Alpi centro-orientali, essendo esso, con la sua quota di valico di 1372 metri, il più basso fra i valichi dei grandi itinerari transalpini, praticabili per tutto l'anno e senza gallerie. Con la meccanizzazione dei mezzi di trasporto e con il colossale aumento del movimento dei forestieri, il traffico sulla strada del Brennero ha raggiunto una tale intensità, specialmente nei mesi estivi, che si può dire abbia quasi toccato il limite di tolleranza, oltre il quale rischiamo di vedere questa principale strada di ingresso per gli stranieri provenienti dal Nord, da essi abbandonata, con grave danno per l'Italia del Nord e per le regioni del Veneto, della Lombardia, eccetera.

Dalle statistiche dell'E.N.I.T. per l'anno 1956 ho rilevato che il numero degli stranieri entrati attraverso il valico stradale del Brennero è aumentato da 321 mila del 1951 ad 1.256.000 del 1956, cioè di quasi 4 volte rispetto al 1951. Ma la media annua non riflette l'intensità dei 3 mesi di punta, da luglio a settembre, nei quali l'attuale mole di traffico può essere calcolata sulla strada del Brennero a circa 9.000 automezzi giornalieri, con punte fino ad oltre 1.000 l'ora. Bisogna tener conto che questi automezzi si ripartiscono in 10, 11 o 12 ore, mentre la notte il traffico è ovviamente molto più basso.

Ciò significa, naturalmente, la completa saturazione della strada e in special modo del traffico tra Bressanone e Bolzano e tra Bolzano e Trento. La tortuosità della strada comporta il formarsi di lunghissime colonne di automezzi che non possono sciogliersi rapidamente se non dopo molti chilometri: un tale stato di fatto porta anche al doloroso effetto di far aumentare rapidamente gli incidenti stradali. Quest'anno già siamo arrivati a circa 2 incidenti al giorno nei mesi di traffico intenso.

La motorizzazione è in continuo aumento anche in Germania ed in Austria, cioè nei Paesi che ci danno il massimo contingente di turisti, dei quali circa l'80 per cento per la Germania e il 70 per cento per l'Austria entrano con automobili. Ciò lascia prevedere un'ulteriore

intensificazione del traffico del Brennero con prevedibile aggravamento della situazione che già oggi è quasi al limite della tollerabilità.

Per il primo semestre del 1957, semestre che naturalmente ha sempre meno movimento che il secondo semestre, l'E.N.I.T. ha pubblicato una statistica dalla quale risulta che i forestieri entrati in Italia sulla strada hanno registrato, di fronte al primo semestre del 1956, un aumento del 16,9, cioè quasi del 17 per cento.

Oltre al traffico turistico, anche la circolazione motorizzata interna nella regione Trentino-Alto Adige è ora in forte e continuo aumento. Il numero degli autoveicoli in circolazione nella suddetta regione ammontò nel 1956 a 38.183 autoveicoli, 15.598 autovetture, 190 autobus e 7.011 autocarri, con un aumento di fronte al 1950 rispettivamente del 90,8, 227,4, 47,2 e 59,7 per cento.

La strada statale n. 12, da Verona al Brennero, ha una lunghezza di circa 237 chilometri, è interamente bitumata con una carreggiata di soli 6 metri, salvo alcuni tratti che negli ultimi anni sono stati allargati e portati a circa 8-9 metri. Sul tronco Verona-Bolzano non vi è nessun passaggio ferroviario a livello, mentre sul tronco tra Bolzano e il Brennero esistono purtroppo 4 passaggi ferroviari a livello, e precisamente sulla linea ferroviaria del Brennero sulla quale si svolge un traffico intenso. Questi passaggi procurano soste anche prolungate sulla strada con colonne di automezzi di parecchi chilometri su ambedue le parti delle barriere. Inoltre, parecchie curve troppo strette sono la causa di frequenti incidenti specialmente nei mesi invernali con suolo stradale leggermente gelato, come avviene su quelle montagne.

Di particolare intralcio alla circolazione fra Trento e Bolzano è l'attraversamento di alcuni abitati. Nella bassa Valle di Isarco su una lunghezza di circa 20 chilometri il tracciato per la difficoltà del terreno presenta una certa tortuosità nel percorso. Nel tratto a monte di Colle Isarco l'attuale tracciato raggiunge una pendenza massima del 18-20 per cento, eccessiva per il traffico camionabile, specialmente nei mesi invernali, e che pertanto costringe all'impiego di traini speciali.

Nel piano delle strade di grande comunicazione europea, la strada del Brennero è stata inclusa con la sigla E-6 nella Convenzione di Ginevra del 16 settembre 1955. Successivamente essa venne pure inclusa nell'elenco delle strade per le quali è prevista l'assoluta precedenza nell'esecuzione. Secondo le ultime convenzioni internazionali, la strada del Brennero dovrebbe, per quanto mi consta, essere portata ad una carreggiata non inferiore a 9 metri con l'eliminazione completa dei passaggi a livello ferroviari e dell'attraversamento degli abitati. Nell'ultima riunione della conferenza europea dei Ministri dei trasporti, il delegato austriaco aveva proposto un insieme di lavori fra l'Italia e l'Austria proprio per la strada del Brennero, mentre da parte italiana si faceva la controproposta di trattare la sistemazione della strada del Brennero attraverso accordi bilaterali italo-austriaci. La sistemazione della strada del Brennero, specialmente in vista dell'entrata in vigore degli accordi del Mercato comune europeo, è stata suggerita anche dalla Commissione mista italo-germanica per la collaborazione economica. La 14ª Conferenza di Stresa, che si è chiusa recentemente, ha espresso nell'ordine del giorno finale il voto che venga al più presto dato inizio alla sistemazione delle strade esistenti facenti parte della rete nazionale e che l'esecuzione dei relativi lavori sia quanto mai rapida, onde la rete stradale italiana possa, unitamente a quella autostradale, armonizzarsi ed inquadrarsi nel sistema stradale inter-europeo, alla pari di quelle delle più importanti Nazioni europee.

Si stanno studiando i piani per l'esecuzione di alcuni trafori alpini onde congiungere meglio la viabilità italiana verso l'Europa centrale bloccata dalla catena delle Alpi. Ma, a differenza di tutti i costosi progetti di nuovi trafori che, malgrado le gallerie, raggiungerebbero punti di culminazione più elevati del Brennero e la cui esecuzione richiede molti anni ed ingenti mezzi, la sistemazione delle strade del Brennero incontra poche difficoltà tecniche e di conseguenza molto minori spese. Da Verona a Bolzano la strada del Brennero si svolge in una vallata piana che presenta le stesse caratteristiche delle strade di

pianura: l'eliminazione delle curve pericolose, dei passaggi a livello ferroviari, degli attraversamenti degli abitati potrebbe essere conclusa su tutto il tratto Verona-Bolzano con un triennio di lavoro, con una spesa media di non più di 5 miliardi all'anno. Senza dubbio la sistemazione della strada del Brennero si presenta come soluzione meno costosa per collegare la rete stradale italiana e specialmente la nuova autostrada Milano-Venezia e la futura autostrada del sole alla rete stradale centro-europea.

Non si può attendere la realizzazione dei grandi trafori stradali alpini, ma se vogliamo mantenere o aumentare il traffico turistico stradale proveniente dal nord, che forma una parte considerevole del complessivo movimento dei forestieri dal quale la nostra bilancia dei pagamenti ricava un'entrata di 259 miliardi, somma veramente considerevole, dobbiamo assolutamente fare qualche cosa per la strada del Brennero.

Anche per l'ulteriore impulso che avrà il movimento merci su strada nel Mercato comune europeo, non resta altra soluzione che quella di potenziare le strade già esistenti attraverso la catena delle Alpi e di sistemarle affinché possano servire almeno fino a che saranno aperti nuovi valichi stradali.

Vorrei cogliere l'occasione per raccomandare vivamente all'onorevole Ministro ed all'onorevole Sottosegretario un'altra sistemazione stradale di minor conto e di minore costo, ma di grande importanza turistica, una sistemazione che alleggerirebbe il traffico turistico del Brennero. Parlo della strada del Rombo che congiungerebbe a circa 20 chilometri in linea aerea ad ovest del Brennero la Valle dell'Inn con la Valle d'Adige presso Merano, con una abbreviazione di alcune decine di chilometri per i viaggiatori provenienti da Monaco e dalla bassa Baviera. Costoro, servendosi di questa strada, potrebbero arrivare con un percorso più breve, evitando il Brennero, a Merano e da lì al lago di Garda, Venezia, Milano e tutta l'alta Italia. L'Austria sta costruendo una strada turistica della carreggiata di sei metri attraverso le valli di Oetz e nel 1958 sarà raggiunto il passo del Rombo al confine italiano ad un'altezza di 2.500 metri

Da parte nostra esiste già una strada militare fino a due chilometri dal confine. Ci sarebbe solo da sistemare quella strada militare e completarla con un tracciato per gli ultimi due chilometri.

Se anche questa strada, per l'altezza del valico, potesse esser percorsa solo circa 7-8 mesi all'anno, essa costituirebbe senza dubbio una considerevole attrazione turistica ed inoltre un alleggerimento del valico del Brennero, perchè offrirebbe ai turisti provenienti dal nord l'occasione di ammirare i grandiosi ghiacciai delle Alpi centrali e di raggiungere in breve la conca di Merano.

E' vero che con l'apertura della strada del passo di Rombo, che si congiungerebbe con la strada già esistente n. 44 (del Giovo), si renderebbe indilazionabile anche la correzione dell'ingresso nella città di Merano, oggi ostacolato pericolosamente da una strettoia in forte discesa, da un passaggio obbligato attraverso due portoni medioevali, strettissimi anche essi, e da alcune strade anguste del vecchio centro. Per questa correzione c'è già un progetto all'esame del Ministero dei lavori pubblici e, se l'onorevole Ministro mi permette, io mi riservo di presentare ancora un promemoria al riguardo.

Per quanto mi consta, nel marzo di questo anno sono state fatte delle trattative fra i rappresentanti delle Aziende di cura e del comune di Merano e di altri comuni interessati, proprio per la sistemazione del tracciato italiano fino al passo del Rombo, per congiungersi con la nuova strada austriaca. Io mi permetto di rivolgere un caldo appello all'onorevole Ministro di sollecitare la soluzione di questo piccolo, ma importante problema stradale.

Al Senato ed all'onorevole Ministro rivolgo la viva preghiera di voler accogliere l'ordine del giorno presentato da me e dagli altri colleghi delle provincie di Verona, Trento e Bolzano tutte ugualmente interessate alla sistemazione dell'importante arteria di traffico internazionale. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il senatore Lepore. Ne ha facoltà.

LEPORE. Onorevoli colleghi, onorevole signor Ministro, come è noto, per averlo chiaramente detto e scritto, sono tra coloro che maggiormente propugnano la riforma del sistema di discussione degli statuti di previsione della spesa in sede parlamentare e sono, quindi, tra quelli che sono scettici sull'efficacia dei dibattiti di tal genere, di cui ogni anno si sente di più l'inutilità e l'inefficacia.

Questa mia convinzione mi porta ad astenermi in genere quanto più è possibile dallo intervenire nelle relative discussioni e preferisco, se mai, presentare solo qualche ordine del giorno — anch'esso spesso inutile — per puntualizzare o sottolineare qualche particolare problema.

E' l'esperienza della mia ormai lunga vita parlamentare che mi ha indotto ad avere tale convinzione; ma essa mi ha anche fatto constatare che l'unico modo più efficace per poter parlare, conferire, ed attrarre l'attenzione, sia pur molto fuggevole di un Ministro, è quello di intervenire nel dibattito che è costretto a sostenere per l'esame di previsione della spesa del suo Ministero.

Bon gré mal gré, è costretto a dovervi ascoltare *a fortiori* e con maggiore serenità, perchè, per alcune ore, è sottratto alle sue incombenze, preoccupazioni, compiti, impegni, appuntamenti, telefonate da cui è, più che preso, aggredito.

Questa realtà porta, per conseguenza, che, molte volte, le discussioni dello stato di previsione diminuiscono di tono, comportano un eccezionale numero di iscritti, e l'inserimento di problemi strettamente locali che, spesso, non hanno alcuna connessione con la valutazione generale del bilancio di previsione, che è e dovrebbe essere cosa di ampio respiro e di più lata visione. Ma non c'è che fare; bisogna pur profittare di questa possibilità di parlare al Ministro che, indubbiamente, sminuisce il dibattito, ma resta, in effetti, il mezzo migliore per un efficace colloquio.

Ed è per dire al Ministro tre cose, con calma, che sono intervenuto in questa discussione. Premetto, però, che esse esulano da problemi strettamente locali, perchè s'inseriscono in una visione d'insieme più ampia e che

riguarda, come dire, la politica dei lavori pubblici nel suo complesso.

So di parlare ad un Ministro che stimo molto per la sua capacità tecnica e pratica. Non sono facile agli elogi, anzi sento di essere talvolta una cattiva lingua, ma ricordo molto bene quanto da lui operato, come Ministro dell'industria e commercio, per l'industrializzazione del Mezzogiorno; e fu vero peccato che crisi di governo non gli consentissero di completare l'opera iniziata perchè, certamente, essa sarebbe stata veramente utile ed avrebbe evitato tanti inconvenienti e deficienze da me pubblicamente, ed in sede parlamentare, denunciati e lamentati.

È per questo che parlerò a cuore aperto, volendo sottoporle tre rilievi che debbono servire solo d'incitamento, non potendo ella, al certo, essere responsabile del passato, perchè, se non sbaglio, ella è per la prima volta preposto al Ministero dei lavori pubblici. Mi auguro, perciò, che le tre mie considerazioni — che sono un poco tre mie idee fisse nel campo dei lavori pubblici — abbiano dal Ministro un'attenta valutazione, perchè ritengo di non dire cose inesatte e di sottoporre rilievi di ordine generale che meritano molta considerazione.

Che cosa le voglio dire? Primo, egregio signor Ministro: e assoluta necessità mettere termine all'atroce sistema di procedere nei lavori pubblici a spizzico. Decisa la costruzione di un'opera pubblica, bisogna portarla a termine.

So bene i giochi di bussolotti che si fanno, talvolta, per finanziarla; so bene gli inceppi di ordine burocratico. Ma, una volta tanto, bisogna pur decidere che le sovvenzioni destinate ad opere pubbliche abbiano sollecito seguito con l'esecuzione, e che, una volta iniziate, siano portate a fine.

Niente è più doloroso di vedere dei lavori iniziati, poi abbandonati, indi ripresi dopo gravi danni, molte volte con il rifacimento di cose già fatte; il tutto con enorme sperpero di danaro.

E' inutile dirlo; questo sistema torna a danno dei cittadini e dello Stato.

Vorrei che ella, che ha il senso pratico della realtà delle cose, ella che sa dirigere, una

volta per sempre dia il via, a fatti, a questa disposizione: che, iniziata un'opera, bisogna completarla. Ed aggiungo di più; che non si debba dare corso a nuove opere se non quando tutte quelle in corso non abbiano la sicurezza di essere portate a termine sollecitamente.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Siamo perfettamente d'accordo.

LEPORE. È una mia idea fissa, non credo sia sbagliata e lei, che è un uomo pratico e di azione, dovrebbe tenerne conto.

La seconda osservazione è, in fondo, della stessa natura. Riguarda materia di edilizia sovvenzionata e popolare; in questo campo debbono essere completati i finanziamenti già intrapresi. Sono costretto, quasi ogni giorno, a passare dinanzi a due o tre costruzioni cooperative sovvenzionate in corso nella mia città; riguardando dipendenti delle ferrovie ed impiegati. Sono due o tre anni che queste sono state portate quasi a completamento nelle strutture, con il tetto, con i balconi, ma, in attesa di un ulteriore ed ultimo finanziamento, non possono essere terminate e sono abbandonate in eterna attesa. Tutto ciò è grave, sia perchè si deteriorano, sia perchè così non si va incontro alla soluzione, nel posto, della grave crisi degli alloggi. Il loro completamento rappresenta non solo una maggiore economia, ma torna di grande beneficio perchè mette a disposizione un doppio numero di appartamenti: quelli nuovi appena saranno terminati, e quelli che renderanno liberi coloro che avranno avuta l'assegnazione.

Ritengo che su ciò non si debba transigere, e richiamo la sua attenzione perchè, talvolta, il completamento importa sovvenzioni di somme modeste.

Piuttosto che sovvenzionare nuove cooperative ed assegnare nuovi fondi con notevole esborso di danaro a nuovi enti, occorre completare quelle già in istato di avanzata costruzione.

Un ultimo rilievo sempre della stessa indole, ed ho finito. Esso riguarda non solo il Ministero da lei presieduto, ma anche quello del lavoro e della previdenza sociale.

Ella certamente ricorderà, perchè da buon parlamentare, è a conoscenza delle leggi approvate dal Parlamento, che, in virtù dei provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e lo incremento dell'occupazione, e dell'art. 73 della legge 25 luglio 1952, n. 949, fu provveduto ad un'assegnazione straordinaria di 5 miliardi che furono iscritti per 2 miliardi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1951-1952 e per 3 miliardi nel corrispondente stato di previsione per l'esercizio finanziario 1952-1953.

In base a questo finanziamento si procedette ad importanti lavori, alcuni anche di forte importo e di grande interesse pubblico, per cantieri che, per la parte lavorativa, incidevano sul bilancio del Ministero del lavoro e, per le opere d'arte, su quello dei lavori pubblici. Tanto ciò vero, che i progetti dovevano essere preparati dal Ministero dei lavori pubblici e dal Corpo del genio civile che era incaricato anche della direzione dei lavori. Con tali finanziamenti si diede corso a molti importanti lavori con anticipi sull'intero importo previsto. Ebbene, che cosa è accaduto? Sono finiti i fondi ed i lavori sono stati interrotti e lasciati a metà.

Faccio un esempio. Dopo mille sforzi, dopo aver salito e disceso scale e scale di Ministeri e di uffici, aver prodigato sorrisi e cortesie a destra e sinistra, riuscii ad ottenere un finanziamento in base all'art. 78 della detta legge, per una strada che deve collegare due ridenti e fervide vallate della mia Provincia; credevo di aver fatto tutto. Furono concessi 82 milioni in conto di un costo complessivo di 238 milioni; ebbene si è costruito il primo tratto, e sta per essere completato: una strada simpatica, panoramica, di nobile tracciato. Ora, però, tutto è bloccato per il futuro perchè mancano i nuovi fondi e la legge ha esaurito il suo scopo.

So bene che questo è problema grosso, di Governo. Ma intanto richiamo la sua attenzione perchè è chiaro che, qualora il Ministero del lavoro non possa intervenire, il Ministero dei lavori pubblici non può trascurare quanto è stato fatto e deve occuparsi di queste opere nelle quali sono stati profusi milio-

ni e milioni di lire che corrono il rischio di essere stati buttati dalla finestra.

Sarebbe il più sfacciato ed inutile spreco; lei ha il dovere, comunque, di intervenire; glielo chiedo con tutta l'anima. Ogni volta che vi sono milioni che corrono il rischio di essere stati spesi inutilmente mi sento stringere dal dolore e veramente ribelle mi faccio nel cuore.

Questo volevo ed ho voluto dire qui, in questa sede, apertamente; perchè se passo per il Ministero e riesco a trovarla o la incontro, lei è sempre così preso che è difficile farsi ascoltare. Qui, invece, la sua attenzione è più propizia e più intensa; ella prenderà, perciò, nota delle mie sollecitazioni che possono avere avuto lo spunto da problemi locali ma che, indubbiamente, li superano perchè s'innestano nella politica d'insieme dei lavori pubblici alla quale lei deve portare, perchè ha capacità e competenza, la sua forza di spinta e di azione. Io ho tanta fede in lei e questa fede lei non deve tradire. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il senatore Schiavone il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato,

invita il Governo a tener viva e desta la attenzione affinchè l'inizio della costruzione della ferrovia Bari-Matera-Metaponto, la cui realizzazione non può essere accantonata, non giunga tardi, in rapporto allo stato di avanzamento delle opere di trasformazione fondiaria per lo sbarramento del Bradano e dell'Agri in provincia di Matera, così che non avvenga che i 6 milioni di quintali di prodotti ortofrutticoli in vista di prossima produzione abbiano a rimanere a marcire per mancanza di adeguati mezzi di trasporto, a parte la necessità urgente per Matera di essere collegata alla rete ferroviaria statale ».

PRESIDENTE. Il senatore Schiavone ha facoltà di parlare.

SCHIAVONE. Signor Presidente, onorevole Ministro, mi occupo di nuove costruzioni ferroviarie, argomento sul quale, in verità, la relazione sorvola, benchè altre volte sia stato trattato. Mi interessa di un problema che riguarda direttamente la mia Regione: si tratta della linea ferroviaria, da costruire, Bari-Metaponto, per Matera. Le precedenti relazioni davano notizia di questa linea, che era allora allo studio. Io adesso informo il Senato (il Ministro lo sa bene) che vi è stata una pronunzia del Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha approvato questa linea in sede tecnica.

Senonchè si profila un orientamento, per noi di quella Regione assai preoccupante, sul quale voglio soffermarmi, perchè tutto il progetto non si risolva in una beffa e non accada che questo disegno di legge, ora approvato dal Consiglio superiore, resti definitivamente accantonato se non seppellito. Parlo per il timore che questo possa avvenire e per tenere la fiamma sempre viva: non chiederò, come risulta dal mio ordine del giorno, altro che una viva attenzione del Governo perchè si esca da questa situazione di accantonamento che ormai si va profilando.

Che cosa si dice, al riguardo? Si ritiene che la linea deve essere attuata; peraltro — si aggiunge — poichè è da supporre che la linea sia per essere passiva e quindi accresca il passivo delle Ferrovie, ergo si vuole accantonare temporaneamente l'esecuzione. Fino a quando? Fino a quando non sarà avvenuta la trasformazione fondiaria di quella zona. Orbene, tale impostazione contiene una contraddizione evidente, sulla quale devo richiamare la attenzione dell'onorevole Ministro, da cui dipendono le sorti di una così incresciosa situazione. Il contrasto sta nel fatto che a suo tempo una Commissione per il piano regolatore ferroviario iscrisse già questa linea fra quelle di primo tempo. Cioè questa linea venne considerata fra le prime da eseguire, la prima fra quelle in elenco per l'Italia meridionale.

Se la linea fu riconosciuta di primo tempo dalla stessa Commissione per il piano regolatore delle ferrovie dello Stato, allora, come mai oggi non viene più segnalata come di primo tempo? Ciò è motivo di allarme, ed oc-

corre che il Ministro si renda conto del problema ed approfondisca la situazione.

Si dice ancora: aspettiamo che le opere di trasformazione siano compiute, ed allora vedremo se effettivamente la linea ferroviaria in esame sia necessaria. Strano ragionamento! Il criterio a cui si ispirò la Commissione per il piano regolatore ferroviario è ben diverso da quello che sembra ispirare attualmente l'Amministrazione, ma senza dubbio il criterio più logico e più coerente è quello della Commissione di allora, giacchè lo Stato deve operare curando il coordinamento dei vari settori del suo intervento.

Faccio un caso pratico. Per effetto degli sbarramenti sui fiumi Bradano ed Agri, si prevede che la produzione ortofrutticola raggiunga i 6 milioni di quintali all'anno. Orbene, si tenga presente che una linea ferroviaria non si costruisce in un fiat; la ferrovia invece esige anni ed anni perchè sia costruita. E' possibile che prima si debba avere una produzione di questa entità per poi impiegare altri dieci anni per fare la ferrovia? Non è da temere che questi prodotti rimangano a marcire?

Coordinamento dunque delle varie iniziative: logica assoluta di quella Commissione a cui non sarà data mai abbastanza lode. Occorre prevedere oggi per il futuro e non rinviare. Si dice che la linea si prevede passiva, ma può essere passiva in rapporto all'economia attuale, non all'economia del futuro. Tutto deve essere preordinato in vista degli scopi che vogliamo raggiungere.

Se ho messo in evidenza una situazione così palesemente grave, se ho avanzato l'ipotesi di questi prodotti che rimarranno lì a marcire, è perchè lo stato di avanzamento delle opere in Lucania — forse ciò non tenevano presente coloro che parlavano di passività — è uno stato di avanzamento che procede alacramente: i fiumi sono già sbarrati, le dighe sono pronte, le canalizzazioni sono in opera. Tra due o tre anni noi avremo lì un'altra valle padana. E' noto tutto questo o no per tener conto che la ferrovia ben a ragione fu iscritta di primo tempo tra le opere da realizzarsi e che occorre provvedere oggi per il futuro, per non dover poi riparare l'irrimediabile?

Si è messo in evidenza, ai fini della passività, un altro elemento che cioè vi possa essere un tratto di ferrovia in parallelo con quello a scartamento ridotto delle Calabro-Lucane, ragione per cui a queste ultime si dovrà dare una sovvenzione per coprire il minore introito derivante dalla concorrenza con la linea nuova. Ma tutto questo passa in seconda linea di fronte all'importanza dell'opera. Quel tale passivo sarà colmato dall'efficienza di questa linea ferroviaria di cui sto parlando.

Io mi sono limitato a considerazioni di carattere locale in rapporto a questa trasformazione grandiosa che è in attuazione e non è già nella mia fantasia. Ma si è trascurato anche un altro fattore importantissimo. Questa ferrovia non soltanto serve quella zona, ma serve l'Italia, nel senso che si viene a creare un'ipotesi molto utile alle comunicazioni con il nord. Oggi la Calabria e la Sicilia sono servite per il nord proprio dalla linea adriatica, ragione per cui le merci debbono passare per Taranto e allungare così il tragitto; quando invece ci sarà questa linea interna il tragitto sarà abbreviato e quindi l'afflusso delle merci verso il nord diventerà più rapido ed agevole.

Si tratta insomma di acquistare celerità nei trasporti, soprattutto oggi che il problema in Italia è così vasto ed imponente in rapporto al Mercato comune, per cui i prodotti ortofrutticoli passano in prima linea e sono in estrema evidenza. Si tiene o no conto, allora, di tutti i vantaggi che si ripromettono di trarre la Sicilia e la Calabria dalla costruzione di questa ferrovia? E' vero o no che Bari è un centro di smistamento ferroviario di prim'ordine? E' vero o no che la merce soggetta eventualmente a deperimento, da dover subito arrivare al nord, gravita tutta su Bari? E vogliamo rammentarci o no che l'iniziativa di questa ferrovia Metaponto-Bari per Matera fu presa proprio dagli organi provinciali di Bari, con la visione particolare e la particolare competenza che hanno i cittadini di Bari in fatto di commercio? Deve o no tutto questo affiorare alla coscienza, ai lumi altissimi del nostro Ministro per indurlo a seguire un indirizzo piuttosto che un altro?

Vorrei altresì aggiungere che non è possibile poi trascurare un altro fattore su cui non indugerò perchè potrebbe apparire offuscato da sentimenti di campanilismo. Intendo parlare del collegamento di Matera alla rete statale ferroviaria, elemento questo che pur quella commissione aveva presente. Secondo voi, nel confronto tra regioni più o meno favorite dalla natura o dalle vicende storiche o dalla posizione geografica, si può andare avanti col criterio di affermare un atteggiamento di giustizia e poi all'atto pratico trascurarlo? Matera è l'unico capoluogo di provincia che dovrebbe rimanere in eterno privato dei benefici che hanno tutti gli altri capoluoghi di provincia. Perchè questa zona non deve avere il trattamento che hanno le altre provincie? Può essere di cattivo gusto palesare la grande amarezza dei miei concittadini e mia per il rinvio che si profila della risoluzione di un problema così sentito e vivo. Voglio invece affermare la mia fiducia che la giustizia distributiva fra Nord e Sud, fra regioni più o meno favorite da ragioni storiche o da situazione naturale, sia effettivamente perseguita, ed invoco che il Ministro dei lavori pubblici studi la questione, valuti tutte le considerazioni che ho esposto ed acceleri più che è possibile il collegamento di Matera alla rete statale, apprestando al tempo stesso i mezzi perchè non si vada incontro a sicuri disastri economici. *(Applausi dal centro).*

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

* BRUNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, per un senatore è estremamente simpatico prendere la parola per ultimo, poichè in tal modo può avere l'illusione che il Ministro, sempre affaccendato, ascolti con maggiore attenzione le questioni che solleverà e che, in questo caso, sono poche e già ben note al Ministro. Io sono della Liguria di ponente. Come ho detto, so che il Ministro conosce i problemi di quella zona, ma siccome se ne è parlato nell'altro ramo del Parlamento, desidero che se ne parli anche in questa Assemblea. Le questioni essenziali sono tre, una di carattere nazionale, l'altra di carattere

interregionale, la terza di minor importanza, ma di vitale interesse per la città di Imperia.

Primo problema, di carattere nazionale: chi arriva dalla Francia alla nostra Ventimiglia, percorrendo una delle tre strade che sono una magnificenza della Costa azzurra, si trova ad entrare in Italia attraverso quella che io ho sempre chiamato una porticina di servizio, cioè il transito di Ponte San Luigi. Effettivamente gli stranieri che arrivano a Ventimiglia restano male impressionati da questa porta dalla quale si entra in Italia imboccando la via Aurelia, che, come potrebbero rammentare i cultori di memorie storiche, risale a ben 100 anni avanti Cristo e ricorda episodi luminosi della storia romana e, quindi, della storia di Italia. Le automobili si fermano a questo transito e debbono attendere, specie nelle stagioni critiche, non poco tempo. Noi assistiamo allo spettacolo sconcertante di centinaia di macchine ferme che arrivano e che sono costrette a sostare lungamente, in quanto questo angusto varco rappresenta l'unico accesso in Italia.

Si sono fatti infiniti progetti, se ne stanno ancora facendo, ed io credo che al Ministero dei lavori pubblici vi siano non dico quintali, perchè non voglio esagerare, ma chilogrammi e chilogrammi di carte. Ora io vorrei chiedere al Governo ed al Ministro di dire formalmente una parola decisiva su questo problema. So, onorevole Ministro, le difficoltà che ella deve affrontare: si tratta di difficoltà locali, perchè, quando il Dicastero dei lavori pubblici si appresta a realizzare lavori di una certa entità, subito la Sovrintendenza alle belle arti, in nome della tutela del paesaggio, solleva le sue obiezioni all'esecuzione delle opere stradali.

Nella località di cui parlo, vi sono dei famosi giardini, che furono creati da un inglese: essi peraltro non hanno più lo stesso splendore di un tempo e, comunque, di fronte alle incalzanti esigenze dei tempi, è necessario superare remore ormai anacronistiche. Ci sono anche i cosiddetti « Sassi rossi », in quella che è chiamata la spiaggia delle meraviglie: io vorrei che ella, onorevole Ministro, ci venisse una volta, come ci sono venuti i suoi predecessori. Ma in quel tratto della Liguria in ogni anfrat-

to si nasconde uno spettacolo stupendo, ad ogni svolta si apre un panorama suggestivo.

Quindi non lasciamoci incantare dal fascino di una scogliera: se la Sovrintendenza alle belle arti dovesse ancora protestare, facciamo presente che una strada servirebbe molto a far conoscere panorami bellissimi, ma attualmente forse poco conosciuti.

La soluzione del problema è urgente, perchè solo così potremo agevolare il transito delle centinaia di automobili, che, viste dall'alto, formano una lunga teoria, che io chiamo *pipeline*, perchè si tratta di petrolio che, con il traffico automobilistico, attraverso Ventimiglia arriva in Italia.

Se oggi il turismo ci dà quattro miliardi e se questa porticina di ingresso può impedire, per la sua angustia, che qualche altro miliardo possa riversarsi nelle casse della finanza italiana, facciamo sì che la porticina diventi una porta da cattedrale. Attiriamo e agevoliamo gli stranieri che giungono alla frontiera e che frequentemente si allontanano, non potendo transitare; facciamo in modo che effettivamente essi possano entrare in Italia e vedere le bellezze del nostro Paese.

Oggi non ci sono più i magnati, i principi russi ed ungheresi; oggi siamo arrivati al turismo — non mi sentano i miei sanremesi — automobilistico. Si tratta di turisti che ritorneranno in Italia solo se sapranno di trovare una buona accoglienza e di poter viaggiare senza incontrare eccessive difficoltà.

So che la sostanza non è forma e la forma non è sostanza, ma non ho bisogno di risalire ad Aristotele per pensare che in certi casi la forma è sostanza. In questo caso, signor Ministro, la porticina di Ventimiglia è sostanza oltre che forma, perchè attraverso questa forma e questa sostanza la mia Liguria di ponente potrà vivere senza mai niente domandare al Governo. Noi siamo liguri: raramente ci vedrete bussare per chiedere aiuti e interventi da parte dello Stato.

In questo caso, tuttavia, il problema non ha nemmeno interesse locale, ma ha carattere nazionale. Noi non possiamo da soli sopperire alle spese — che oggi si calcolano in milioni, ma che ascenderanno a miliardi — necessarie per intervenire efficacemente al fine di risolvere

il problema essenziale delle porte d'Italia ai confini occidentali.

Quando noi avremo trasformato questa porticina in porta, occorrerà pensare che di là parte l'Aurelia, che oggi è ritornata come ai tempi di Roma, cioè stretta, e quindi inadatta ai bisogni odierni. L'autostrada che l'affianca arriva a Savona, la quale ha *atouts* che non possiede la mia povera provincia di Imperia, e lì si ferma, presso i magnifici piani di Ivrea. È necessario fare arrivare questa autostrada fino a Ventimiglia, perchè solo così noi potremo dare polmoni alla Liguria, nell'interesse non soltanto suo — è un tasto su cui premo, una nota che costituisce il *refrain* di questo mio intervento — non soltanto nell'interesse limitato di una plaga ligure, ma nell'effettivo interesse nazionale.

Nell'altro ramo del Parlamento un uomo eminente, docente universitario, ha sollevato questo problema. Semplice discepolo di quel maestro, desidero insistere anch'io da questo banco, dal Senato, perchè si facciano questi lavori indispensabili. E non lo dico perchè mi pungano velleità di carattere elettorale, giacchè, se il Signore mi vuol bene, io saluterò il Senato alla fine di questa legislatura, tirerò i remi in barca e cercherò di godermi i balzi rossi della mia Sanremo. Parlo perchè dal profondo del cuore desidero, senza usare parole grosse, affermare come in un testamento politico questa esigenza della Liguria e dell'Italia, in modo che il Senato rimanga definitivamente persuaso della sua fondatezza.

Voglio essere breve, perchè sono gli interventi di piccola lena, e non i discorsi lunghi, quelli più graditi. D'altra parte a persone intelligenti basta proporre i problemi perchè della loro soluzione essi si facciano uno scrupolo, vorrei dire un comandamento intimo.

Il secondo problema che intendo trattare è un problema di carattere interregionale e riguarda la strada n. 28. La mia Liguria di ponente — dico « mia » e lei, onorevole Ministro, può capire quanto affetto ci sia in questo aggettivo, perchè noi tutti siamo legati alla nostra terra — ha un unico sbocco verso il Piemonte, vale a dire verso la provincia «granda», rappresentato dalla strada n. 28. Questa strada ad un certo punto attraversa i cosiddetti

forti di Nava. Parlo di cose di cui lei troverà ampio ragguaglio negli archivi del Ministero dei lavori pubblici. Ma voglio per pochi minuti intrattenere il Senato su questa strada n. 28, che, ripeto, è l'unica arteria che legghi la Liguria di ponente al Piemonte. L'inverno passato due camion che si sono incontrati nella stretta dei forti di Nava, hanno immobilizzato il traffico sulla strada per due giorni, e tutti coloro che si sono trovati a passare di lì sono stati costretti ad arrivare a Savona, dove giungono un'infinità di strade, per potersi recare in Piemonte. Dunque lei, onorevole Ministro, vede la necessità di questa strada.

Prima di lei sedeva al suo posto un uomo fisicamente molto meno imponente di lei, ma intelligente e vivace: egli una volta è venuto ai forti di Nava. Io l'ho accompagnato, l'ho fatto soffermare un poco in Liguria, e poi l'ho fatto immediatamente ripartire. « Perchè? » mi ha detto. « Onorevole ministro, perchè le vorrei proporre un'apertura a sinistra ». Non poteva dir di no, il suo predecessore, a me che non ero della sua sacrestia, non poteva rifiutarmi un'apertura a sinistra. Gliel'ho offerta, l'ho fatto fermare: « Vede, qui ci sono questi forti, che impediscono di passare: basterebbe una piccola variante perchè tutto il flusso ed il riflusso delle macchine, dal Piemonte alla Liguria e dalla Liguria al Piemonte, potessero transitare tranquillamente attraverso il varco, che in primavera è contornato di fioriture di genziana, che effettivamente rallegrano l'animo ». Ha detto di sì, ha fatto preparare i progetti. Non so se da qualche angolo, da qualche parte mi stia a sentire quel cireneo dell'A.N.A.S. che è l'ingegner Frascetti, il quale sa a memoria tutte queste cose e che io chiamo 'l cireneo dell'A.N.A.S. perchè lo conosco molto bene e mi pare che di anno in anno si faccia sempre più magro per il peso delle sue responsabilità. Bene, ad un determinato momento ho detto: « Speriamo che tutto sia finito! ». Allora è saltato fuori lo Stato Maggiore.

Io sono un ingenuo, signor Presidente e signor Ministro, benchè non sia più giovane, ma l'ingenuità non si perde con gli anni, anzi con l'età si ridiventa bambini e forse anche più ingenui. Ho detto allo Stato Maggiore, che allora era rappresentato dal Comiliter di Ge-

nova: « Ma cosa ne fate di questi forti? Essi risalgono al 1880 o giù di lì, quando la sorella Francia forse era più sorella di adesso, ma in definitiva si paventava sempre da parte nostra che volesse fare un boccone della Liguria di ponente, per cui si costruirono forti su tutte le alture, da tutte le parti. Ma oggi (e in quel momento non si parlava ancora di missili, come dico io, di missili, come diceva il Ministro della difesa, ma io continuo a chiamarli missili) a cosa servono? Costruiamo una variante, realizzando una strada larga dieci metri, e così sarà possibile passare agevolmente ».

Ho trovato opposizione anche per decidere la deviazione a sinistra. Ad un determinato momento si sono superate le difficoltà sollevate dal Ministero della difesa, o meglio dallo Stato Maggiore, ma nuove obiezioni sono state avanzate dalla Sovrintendenza alle belle arti. Infatti deve sapere, signor Ministro, che sul posto c'è una caponiera. Se domandassi a voi, egregi colleghi, senza voler far torto a nessuno, cosa è una caponiera, qualche bello spirito mi potrebbe rispondere che è qualcosa dove si raccolgono i capponi. No, la caponiera non è altro che una specie di forte, che sporge dal terreno e attraverso le cui feritoie sarebbe stato possibile ai nostri soldati, con i vecchi fucili modello '91, ricacciare indietro i francesi, se per avventura si fossero azzardati a risalire quei colli.

Il progetto è stato modificato, la caponiera l'abbiamo salvata. Quindi si può fare la deviazione lasciando al suo posto la caponiera. Non servirà a niente, ma comunque resterà.

Arrivati a questo punto, credevo effettivamente, non di aver toccato il cielo con un dito, perchè il cielo con un dito non si può toccare (e questo valga per tutti coloro che credono oggi di raggiungerlo: il cielo si allontana e si può raggiungere soltanto con aspirazioni che si elevino più in alto di qualsiasi sforzo fisico), ma di essere giunto in porto. Tuttavia il Ministero, dove era giunto il progetto con tutti i crismi dell'A.N.A.S. di Genova, non disponeva di 40 milioni necessari per far fronte al costo della strada.

Ora a me sembra strano che il Ministero non possa trovare questi fondi. Debbo dare atto che il direttore generale competente mi ha

detto che sperava di poter forse reperire questi 40 milioni, ma io credo non sia difficile inserire nel bilancio dello Stato questa minima spesa.

Quanti salgono ai forti di Nava assistono allo spettacolo sconcertante della corriera che si ferma cento metri prima, in modo che il bigliettaio possa scendere e andare avanti a vedere se c'è qualche veicolo dall'altra parte, per dare poi via libera. Si tratta di un problema vitale per le relazioni umane tra il vecchio Piemonte, possente e paziente, come dice il Carducci, e la mia Liguria, che non è possente, ma è paziente, come ha dimostrato nel corso della sua storia millenaria.

Signor Ministro, se ella volesse salire lassù, potremmo giungervi dal Piemonte e le offrirei un'apertura a destra: allora non mi potrebbe dir di no! Facciamo l'apertura a destra o a sinistra, ma finalmente stanziamo questi 40 milioni e realizziamo questa deviazione della strada n. 28, in maniera da agevolare i rapporti tra liguri e piemontesi, legati dallo stesso antico affetto che li univa ai tempi del nostro Risorgimento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Apertura a destra, apertura a sinistra: si rischia di restare al centro!

BRUNA. E noi rimaniamo al centro: sono sempre stato e sono rimasto di centro. Risolviamo dunque la questione una volta per sempre e questa deviazione sia fatta.

Il terzo problema riguarda la mia città, cioè Imperia; si tratta della costruzione di una variante della via Aurelia. Io non so, signor Ministro, se lei conosca Capo Berta, località ben nota perchè lì si decide la corsa ciclistica Milano-San Remo. La variante ha grande importanza per l'economia della zona, dato l'intenso traffico automobilistico che si registra a Capo Berta. Sono stati costruiti alcuni tratti di una strada pedemontana, ma, per quella mancanza di fondi che lamentava il senatore Lepore, l'opera non è stata mai portata a compimento. Ora vi è un tratto che da Imperia arriva fino ad un determinato punto, bellissimo, un altro tratto che da Diano Marina arriva ad un altro determinato punto, altrettanto bello. Lei che è toscano, signor Ministro,

può comprendermi se io, ligure, le dico che tutte le volte che percorro la zona delle Alpi Apuane, mi soffermo a contemplare quei monti. Non sono le dentate, scintillanti vette piemontesi, ma mi riportano alla memoria un vecchio amico, con il quale ho passeggiato, Ceccardo Roccatagliata Ceccardi, il vagabondo della Versilia. Egli, che forse non era un credente, diceva a me bambino che, quando guardava quelle montagne, sentiva la parola di Dio. Io desidero dire a lei, signor Ministro che, se a Capo Berta siamo *ante mare, prope coelum*, non vi si sente forse la parola di Dio, come sulle Apuane. Io vorrei vedere invece Capo Berta in solitudine. Realizzando la variante della via Aurelia, si consentirebbe alle automobili di procedere lungo il mare, anziché sul monte. Mi si dice che l'opera costerebbe un po' più di 400 milioni: arriveremo al mezzo miliardo.

Questo è il terzo problema che ho voluto sollevare in questa occasione e che sottopongo, onorevole Ministro, alla sua diligenza ed alla sua intelligenza. Il giorno in cui questa richiesta venisse finalmente accolta, noi dovremmo rivolgere un caldo ringraziamento al Governo che quest'opera avesse realizzato.

Mi si permetta di manifestare la speranza che le mie parole non cadano fra gli sterpi ed i rovi, ma nell'*humus*, affinché possano fruttificare. Anche se altri semi hanno fruttificato fra gli sterpi e fra i rovi, io desidero che le mie parole fruttifichino sul terreno della socialità e della comprensione degli interessi di una regione quale la Liguria. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta. Faccio presente che vi sono ancora altri 8 oratori iscritti a parlare e 18 ordini del giorno da svolgere.

**Ordine del giorno
per la seduta di giovedì 17 ottobre 1957.**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica, domani giovedì 17 ottobre, alle ore 16,30, con il 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 1957 al 30 giugno 1958 (2164) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Attribuzioni degli organi del Governo della Repubblica e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri (1688).

2. Durata dei brevetti per invenzioni industriali (1654).

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

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

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

6. Modificazione all'articolo 328 del Codice di procedura penale (1870) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. LUSSU ed altri. — Norme per la inclusione dei Comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico, nella regione Friuli-Venezia Giulia, per la elezione del Senato della Repubblica (1479).

Modificazioni alla legge 6 febbraio 1948, n. 29, per la elezione del Senato della Repubblica (1952-*Urgenza*).

8. STURZO. — Modifiche alla legge 6 febbraio 1948, n. 29 « Norme per la elezione del Senato della Repubblica » (125).

9. } TERRACINI. — Rilascio dei passaporti (37).
Sui passaporti (45).
8° Elenco di petizioni (Doc. CXXXII).

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

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

12. { SPALLINO. — Interpretazione autentica del decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 1953, n. 922, in materia di reati finanziari (1093).
6° Elenco di petizioni (Doc. CXXV).

13 MERLIN Angelina. — Norme in materia di sfratti (7).

14. MONTAGNANI ed altri. — Diminuzione dei fitti e regolamentazione degli sfratti (1232).

15. Deputato MORO. — Proroga fino al 75° anno dei limiti di età per i professori universitari perseguitati per motivi politici e decorrenza del 75° anno del quinquennio della posizione di fuori ruolo per i professori universitari perseguitati per ragioni razziali o politiche (142) (Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

16. Deputato LA MALFA. — Proroga dei limiti di età per i professori delle Accademie di Belle arti perseguitati per ragioni politiche o razziali (1772) (Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

PICCHIOTTI. — Abrogazione e modifiche di alcune disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento (35).

Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento (254).

TERRACINI ed altri. — Adeguamento del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, alle norme della Costituzione (400).

La seduta è tolta (ore 20,45).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti