

581ª SEDUTA

GIOVEDÌ 17 OTTOBRE 1957

Presidenza del Vice Presidente **MOLÈ**
e del Vice Presidente **DE PIETRO**

I N D I C E

Disegni di legge:	Pag.
Annunzio di presentazione	24287
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	24288
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti	24287
Presentazione	24287, 24298
Presentazione di relazioni	24287
Trasmissione	24287
« 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) (Seguito della discussione):	
AMIGONI	24303
ANGELILLI	24321
ANGELINI Cesare	24333
BARBARO	24339
BARDELLINI	24335, 24337
BLOGNESI	24334
BRASCHI	24338
CARELLI	24332
CERABONA	24335
CERUTTI	24330
CONDORELLI	24298
DARDANELLI	24291
DE LUCA Angelo	24325
FOCACCIA	24316
JANNUZZI	24320
MASTROSIMONE	24337
MERLIN Umberto	24332
MONNI	24295
PAOLUCCI DI VALMAGGIORE	24288
RESTAGNO	24314
RUSSO Salvatore	24329
SALARI	24334
ZUGARO DE MATTEIS	24311
Interrogazioni:	
Annunzio	24341

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta precedente.

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

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

Annunzio di trasmissione di disegni di legge.

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

« Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (2190);

« Adesione alla Convenzione sui privilegi e le immunità delle Nazioni Unite, approvata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 13 febbraio 1946 » (2191);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione supplementare relativa all'abolizione della schiavitù, della tratta degli schiavi e delle istituzioni e pratiche analoghe alla schiavitù, firmata in Ginevra il 7 settembre 1956 » (2192);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Svizzera relativa alla regolazione del lago di Lugano con Protocollo addizionale, conclusi a Lugano il 7 settembre 1955 » (2193).

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

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

« Modifica del regio decreto legge 18 agosto 1942, n. 1175, concernente l'Opera nazionale per gli invalidi di guerra » (2194).

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

Annunzio di deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente.

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

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

« Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (2190), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), dal senatore Romano Antonio sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (2177);

a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), dal senatore Grava sul disegno di legge:

« Estensione dell'assicurazione per invalidità e vecchiaia ai coltivatori diretti, mezzadri e coloni » (2109), di iniziativa dei deputati Bonomi ed altri, Di Vittorio ed altri, Longo ed altri, Gui, Zaccagnini e Pastore ed altri.

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta di stamane, la 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale) ha esaminato ed approvato il seguente disegno di legge:

« Nuove norme per l'assistenza creditizia ai dipendenti statali e miglioramenti al trattamento previdenziale » (1988).

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 », già approvato dalla Camera dei deputati.

È iscritto a parlare il senatore Paolucci di Valmaggione. Ne ha facoltà.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, ho letto, come ciascuno di voi, dei mag-

giori stanziamenti per il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, maggiori stanziamenti che assommano a 5 miliardi e 385 milioni.

Perchè ci siamo potuti compiacere solo relativamente di questo incremento? Perchè abbiamo visto che 3 miliardi riguardano aumento di spesa per il personale e per il mantenimento degli uffici, e quello che resta di miglioramento per le opere, appena appena corrisponde all'aumentato costo delle opere stesse.

Ma questa è una questione di ordine generale sulla quale non desidero intrattenermi. Quando si passa ad esaminare le varie voci, si resta perplessi per la differenza di trattamento che si constata tra l'Italia del nord e l'Italia del sud.

Per l'Italia del nord abbiamo queste cifre: 420 milioni per le vie navigabili; 1 miliardo e 279 milioni per le zone depresse centro-settentrionali; 12 miliardi per le autostrade, che cominciano sempre, e chissà perchè, dal nord; 3 miliardi e mezzo per il porto di Genova; 2 miliardi e 350 milioni per costruzioni ferroviarie. Nell'insieme un totale di spesa, per l'Italia centro-settentrionale, di 20 miliardi. E contro questo, cosa c'è per l'Italia del sud?

PELIZZO. E la Cassa del Mezzogiorno?

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Non è da valutare, perchè la Cassa del Mezzogiorno non deve assolutamente incidere, in base alla legge, sulla gestione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Dunque, contro questo stanziamento di 20 miliardi ci sono solamente 4 miliardi per strade nel Meridione e nelle Isole, e un miliardo e mezzo per la ferrovia Gela-Caltagirone, così che noi ci troviamo con 5 miliardi e mezzo contro 20.

Non si può parlare, onorevole collega, di compensazione tramite la Cassa del Mezzogiorno, perchè, come ho già accennato, proprio la legge istitutiva della Cassa del Mezzogiorno non parla affatto, anzi esclude ogni possibilità di compensazione con gli stanziamenti del bilancio normale dei lavori pubblici. Altrimenti sarebbe stata una burla troppo grande!

Prima dell'istituzione della Cassa del Mezzogiorno gli stati di previsione venivano predisposti in modo che gli stanziamenti per l'Ita-

lia centro-settentrionale non superassero, per ragioni di giustizia distributiva, quelli dell'Italia meridionale ed insulare. Nello stato di previsione del 1957-58, invece, oltre la differenza da me già detta di 15 miliardi, per i fondi in gestione all'amministrazione centrale dei lavori pubblici, c'è un'altra grave differenza, e la si nota per i fondi in gestione degli uffici decentrati centro-settentrionali nei confronti dei fondi a disposizione degli uffici del Meridione e delle Isole. I primi dispongono infatti di 32 miliardi e 167 milioni, i secondi di 18 miliardi e 786 milioni: vi è quindi un divario di circa 13 miliardi. Almeno così ho saputo leggere, ma credo di aver letto bene il bilancio, anche se sono chirurgo. Pertanto, in definitiva, sommando a questi 13 miliardi i 15 miliardi di differenza di cui ho detto prima, arriviamo a ben 28 miliardi di differenza fra il nord ed il sud d'Italia. (*Interruzione del senatore De Luca Angelo*).

Venendo al mio Abruzzo, lungi da un aumento di assegnazione, si constata, ad ogni bilancio, una decurtazione, che fu di 240 milioni nel 1956-1957 e che oggi, per il 1957-1958, è prevista in 190 milioni. Di contro esiste un impegno solenne del Parlamento, secondo il quale non avrebbero mai dovuto essere operate decurtazioni fino al completamento delle opere! Non basta. Il coefficiente di rivalutazione per la ricostruzione degli edifici distrutti dalla guerra, in un primo tempo fu fissato in 38 volte, in un secondo tempo in 43 volte e successivamente, con decreto interministeriale 21 giugno 1954, fu elevato a 47. Credete voi però che questo coefficiente venga applicato dove la guerra ha sostato e tutto ha distrutto? Niente affatto. Le provincie che beneficiano di questo decreto che porta il coefficiente di rivalutazione a 47 volte, sono bene elencate nel decreto, e sono quelle di Roma, di Genova, di La Spezia, di Torino, di Aosta, di Novara, di Vercelli, di Milano, di Varese, di Bergamo, di Brescia, di Como, di Pavia, di Trento, di Bolzano, di Gorizia... Se non sbaglio, questa non è Italia meridionale!

Signori, abbiamo avuto la guerra per nove mesi nel nostro territorio; il mio paese, Orsogna, è stato preso e perduto dagli alleati varie volte. Alla fine non c'erano che cenere e bri-

ciò. Ebbene, lì la rivalutazione è calcolata sulla base di un moltiplicatore di 43 volte. Dove invece la guerra è passata rapidissimamente o non è passata affatto, là si moltiplica per 47 volte. Signor Ministro, questa non è giustizia distributiva ed io richiamo su questo fatto la sua benevola attenzione. Lei, lo so, non ha nessuna colpa, perchè ha trovato le cose fatte.

FRANZA. Si potrebbe fare un altro decreto ministeriale. Ma non lo faranno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Perchè questo scetticismo?

FRANZA. Perchè dite che poi la catena si farebbe troppo lunga.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Nel 1956 l'Abruzzo subì, inoltre, molte alluvioni, oltre alla famosa nevicata, tanto tremenda che credo sia rimasta nella memoria di tutti. Delle leggi sono state adottate, con tutta la nostra adesione, per fronteggiare i danni delle alluvioni del Polesine, del Salernitano e della Calabria. Aderendo con tutto il nostro animo, abbiamo inteso compiere il nostro dovere di italiani verso quelle sventurate regioni. Per l'Abruzzo invece non è stato fatto niente, forse perchè si tratta di alluvioni che avvengono ogni anno, che sono previste, e che gli abitanti delle zone combattono limitandosi, ogni anno, a lasciare le proprie case. Si tratta della valle del Pescara, della valle del Sangro, della valle del Velino, del Sinello e dei fiumi del Teramano: non parlo poi della valle del Trigno ove la Cassa del Mezzogiorno non provvede perchè dichiara che la cosa è di spettanza del Ministero dei lavori pubblici il quale, a sua volta, non provvede perchè afferma che si tratterebbe di bonifica e rientrerebbe perciò nei compiti della Cassa!

Ma noi siamo afflitti anche da un altro grave fenomeno, cioè le frane, che portano danni veramente eccezionali. So che l'onorevole Ministro si recò a Vasto ed ebbe occasione di vedere personalmente la situazione. Prima di lui si era recato Romita, aveva distribuito molti sorrisi e tante promesse, ma non ha fatto in tempo a mantenerle.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Adesso lo stanziamento è tutto assicurato.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Si parlava di un miliardo per tutte le frane della provincia di Chieti. Adesso è stato appena appena assicurato lo stanziamento per Vasto. Già è qualcosa; però, onorevole Ministro, tenga presente che ci sono paesi in imminente pericolo. Parlo, per esempio, di Castelfrentano, il paese del caro collega onorevole Caporali, testè defunto; è in imminente pericolo anche Torrebruna, ed è pericolante Bomba, il paese di Silvio Spaventa; e così Dogliola. Vi è una paese, che si chiama Montazzoli; dove franano 5 milioni di metri cubi di terra. Stabiliamo se li vogliamo veder scomparire, questi paesi, o se anche la frana non debba essere considerata come una calamità della natura, alla stessa stregua dell'alluvione, del terremoto, di tutte quelle disgrazie per cui il Governo si sente in dovere di intervenire e per cui la solidarietà nazionale viene chiamata in causa.

Ci sono paesi in Abruzzo che non hanno la chiesa. Se fosse presente il Ministro dell'interno, vi potrebbe dire che qualche tempo fa a Furci, paese della provincia di Chieti, c'è stata una specie di rivolta perchè gli abitanti di quella località vogliono la loro parrocchia. Richiamo su questo fatto l'attenzione benevola dell'onorevole Ministro. Ci sono amministrazioni comunali che non hanno la sede comunale. L'onorevole Ministro poco tempo fa è stato a Vasto ed avrà notato che la sede comunale è in una scuola elementare!

Ma c'è di più: c'è un paese, Quadri, dove l'amministrazione comunale ha dovuto prender posto in un alloggio fabbricato per i senza tetto; e i senza tetto dove sono andati? Continuano a stare nelle caverne, nelle baracche, dove abitano da anni e dove abiteranno chissà quanti altri anni ancora. C'è Pollutri, un grosso paese, una bella cittadina, dove non esiste la casa comunale, neppure sotto forma di alloggio per i senza tetto, e dove l'amministrazione comunale si deve riunire nella casa del sindaco o nella casa di uno dei consiglieri. Io credo che, anche per quella dignità che bisogna dare alle nostre amministrazioni comunali, sia urgente provvedere a sanare queste gravi lacune.

Per quel che riguarda i fiumi, se gli stanziamenti continueranno ad essere erogati nella forma con cui sono attualmente distribuiti, cioè col contagocce, a conti fatti ci vorranno quindici anni ancora perchè le opere vengano portate a termine; a meno che, per il Sangro Aventino, non entri in azione quello stralcio di 80 milioni che potrebbe servire almeno per l'inizio dei lavori!

Ripeto quel che ho detto prima: ogni anno ci sono allagamenti; talvolta si perde qualche capo di bestiame; gli uomini si salvano perchè sanno che possono fare in tempo a salvarsi e perchè non si tratta di un fiume grandioso come il Po, che improvvisamente allaga enormi distese di terreno. Però tutti i terreni rivieraschi vengono inondati da questi fiumi, che portano seco la disperazione e la miseria di quella povera gente, la quale è certamente arrivata all'estremo della sopportazione. Voi ne avete avuto, sia pure per cause diverse, un esempio a Sulmona: quella non fu una rivolta che avesse scopi o intendimenti politici di nessuna specie, nè di destra, nè di sinistra; fu semplicemente l'esplosione, la ribellione di un popolo il quale si vede continuamente calpestato. Se voi faceste un giro per i paesetti della montagna abruzzese, vi assicuro che constatereste un fenomeno triste: questi paesi stanno morendo, nel senso che si incontrano per le straducole malsane dei fanciulli, dei vecchi, delle donne, ma non gli uomini atti al lavoro. Voi potreste pensare al fenomeno dell'automazione, della diminuzione della necessità di mano d'opera, della corsa verso la città. No, essi vanno principalmente all'estero a cercare lavoro, nel Venezuela, nell'Australia, nella Nuova Zelanda persino, e, clandestinamente, vanno a morire nelle miniere di Marcinelle nel Belgio! Questa è la situazione: clandestinamente, povera gente! Tra la morte per fame nelle loro case dirute e l'eventuale morte nella miniera, preferiscono tentare questa seconda sorte!

Onorevole Ministro, per le cose che ho detto, come abruzzese dovrei votare contro il bilancio dei lavori pubblici. Però, ciò facendo, addosserei a lei delle colpe che non ha, le dimostrerei molto male la simpatia e deferenza personale che nutro per lei. Io spero che ella vorrà seguire un concetto di sana giustizia distri-

butiva, che vorrà tener presenti le necessità di questo povero Abruzzo.

Signori, tanto spesso si ricorda quella divisione « Acqui » che a Cefalonia fu passata per le armi: 9 mila uomini, uno per uno. Avevano combattuto fino all'ultimo, avevano sparato tutte le loro cartucce, e, finite queste, si erano battuti alla baionetta, poi furono circondati dai tedeschi. Furono uccisi in quella occasione 9 mila soldati. Una divisione intiera fu annientata. Sapete dove erano stati reclutati questi magnifici soldati che avevano obbedito all'ordine del Capo dello Stato? I centri di reclutamento erano ad Aquila e a Chieti. Signori, ricordiamoci che non dobbiamo chiedere solo il sangue ed il sudore di questa gente. È buona gente, fedele alle istituzioni, ad esse devota, eroica nella guerra, lavoratrice nella pace. Non può essere abbandonata.

Io so che giace negli archivi del Ministero una documentazione fotografica, veramente impressionante, esibita da un giovane e valoroso collega della Camera dei deputati: Si tratta di fotografie prese in un paesucolo, tanto caro, che si chiama Pennadomo. Altro che i sassi di Matera! Qua occorrerebbe proprio la bonifica sociale. Come si fa a non intervenire? Dobbiamo solo ricordarci di questa gente per chiamarla a difendere il Paese o per spremere con le tasse? Qualche cosa hanno pure il diritto di avere!

Infine c'è la questione della neve. Per due anni di seguito noi abbiamo avuto nei paesi dell'alta montagna del Molise — ed il giovane e solerte Sottosegretario Sedati qui presente ne sa qualche cosa, perchè è di quelle parti — sette, otto metri di neve. Sì, è corsa la polizia, ha fatto cose magnifiche; sono giunti gli spazzaneve, poveri spazzaneve, capaci di combattere contro un metro di neve! Ma arrivò dalla Svizzera uno spazzaneve di quelli che usano là, dove sono abituati a nevicare di cinque-sei metri. Montagne di neve sparivano d'incanto, la neve veniva lanciata a 40 metri di distanza. E le nostre popolazioni si domandavano: « Ma perchè il nostro Governo non ne acquista almeno uno all'anno, uno ogni due anni, in maniera che i passi più importanti vengano sgomberati? ». Si tratta di gente che rimane bloccata 15, 20 giorni, un mese, e deve fare prima le provviste di alimenti e di legna, come fanno

le formiche, deve chiudersi nelle proprie case per non morire. Io credo che noi a tutto questo dobbiamo pensare.

Onorevole Ministro, io ho promesso di essere breve e spero di esserlo stato. Che cosa posso chiedere? Io vorrei un'assicurazione: vorrei l'assicurazione che, per il bilancio in corso di preparazione, quello per l'esercizio 1958-1959, venga ristabilito quell'equilibrio che è stato spezzato ed al quale ho accennato prima; e per quello 1957-1958, sul quale evidentemente nulla si può fare più, una cosa voglio chiedere: che, almeno, per i fondi che sono a disposizione del Ministero, l'onorevole Ministro possa ricordarsi di queste sperequazioni e fare quanto è in lui per sanarle. Io voto a favore del bilancio del Ministero dei lavori pubblici; voto a favore perchè ho un'enorme e, credo, ben riposta fiducia nell'opera dell'onorevole Togni. *(Applausi dalla destra. Congratulazioni).*

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

DARDANELLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non io certamente alimenterò una polemica con gli uomini del Sud, nè io contrasterò quanto ha detto con tanta nobiltà l'onorevole Paolucci. Noi uomini del Nord siamo persuasi che non solo sono santamente spesi i denari per il Sud, per l'apporto di sangue che gli uomini del Sud hanno dato in tutte le guerre d'Italia, ma siamo persuasi che aiutare il Sud a sollevarsi quanto più rapidamente sia possibile, portarlo ad un benessere di vita, sarà un vantaggio per il Nord, in quanto il Sud è il naturale complemento della vita industriale e commerciale del Nord.

Non cerchiamo più altrove, fuori delle frontiere d'Italia, lo smercio dei nostri prodotti: abbiamo modo di collocarli nella nostra Nazione. E se dicevano gli inglesi, quando erano padroni dell'India, padroni assoluti — in parte lo sono ancora — che sarebbe bastato che tutti gli indiani aumentassero di 5 centimetri la loro camicia per fare la fortuna delle industrie di Manchester, noi possiamo dire che, se tutti gli uomini del Sud potessero cambiare tutti gli anni un vestito, le nostre industrie del

Nord fiorirebbero ben altrimenti di quanto non possano fiorire attualmente.

Onorevole Ministro, voi avete sentito in questa discussione che da tutti i settori del Senato si sono levate delle voci per deplorare l'esiguità degli assegnamenti che sono stati messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici; e non a caso questo, onorevole Ministro ed onorevole Presidente del Consiglio, perchè certamente noi sentiamo come ci sia, nei compiti affidati al Ministero dei lavori pubblici, tale vastità e tale importanza ...

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del bilancio*. Lo sento dire per tutti i bilanci tranne che per il bilancio dell'entrata! Quando lo diranno per il bilancio dell'entrata, allora potrò tener conto di queste segnalazioni per tutti i bilanci della spesa.

DARDANELLI. La ringrazio, onorevole Presidente del Consiglio.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del bilancio*. I senatori si lamentano del fatto che si spende poco, ma nessuno si è mai lamentato che si paghino poche tasse. (*ilarità*).

DARDANELLI. Lo so. So benissimo che il Presidente del Consiglio e il Ministro del tesoro debbono distribuire tra i vari Dicasteri con mano avara quanto viene loro fornito dal Ministero delle finanze. È giusto questo, ma noi ci troviamo di fronte a problemi tali che possono richiedere da parte nostra che si somministrino con più larghezza al Ministro dei lavori pubblici delle somme che possano permettergli la risoluzione di questi problemi.

Due sono i problemi più importanti: uno è il problema della sistemazione dell'alveo dei torrenti alpini e dei fiumi, per evitare quei disastri che si sono avuti l'anno scorso e due anni fa sia nel Veneto sia nelle valli piemontesi. L'altro è il problema della strada, punto centrale, per il quale c'è un'ansia di rinnovamento. La popolazione sente che ogni anno di attesa è una battaglia perduta, perchè ogni anno c'è almeno un reggimento di uomini morti, ci sono forse parecchi reggimenti di uomini che non saranno più atti al lavoro per un periodo

determinato o per tutta la vita. È per questa ragione che noi invochiamo il massimo sforzo possibile per attrezzare il sistema stradale italiano, per metterlo in correlazione con la circolazione stradale che si va moltiplicando con un ritmo molto intenso. Aveva ragione il senatore Cappellini quando ieri affermava che l'aumento della circolazione stradale è indipendente dal reddito *pro capite* degli individui; anzi io aggiungo (e ritengo abbastanza fondatamente) che il reddito sia una conseguenza e non una causa della circolazione stradale. In sostanza, diceva il senatore Cappellini, la circolazione stradale cresce molto più rapidamente di quel che non cresca il reddito individuale. È allora giusto quello che io dico, cioè che il reddito individuale aumenta in proporzione della circolazione stradale. Quindi bisogna correre ai ripari per evitare tutti questi disastri automobilistici.

Onorevole Presidente del Consiglio, io sono un vecchio guidatore come sono un vecchio avvocato, ed ho perciò sommato in me l'esperienza del guidatore e le esperienze degli altri, dovendo studiare ed esaminare un'infinità di incidenti automobilistici; ed ho constatato che gli incidenti automobilistici in parte soltanto sono dovuti all'imprudenza dei guidatori, alla loro inesperienza, mentre in gran parte sono dovuti a questa incompleta situazione delle nostre strade, che non consentono un flusso di circolazione così come si è andato determinando.

Mi permetto di dare due suggerimenti che penso possano servire: uno è che lo Stato si assuma una parte delle strade provinciali. Tante provincie non possono provvedere...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È previsto nel disegno di legge sulla viabilità minore.

DARDANELLI. Lo so, ma intanto si va per le lunghe.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo disegno di legge è di fronte al Parlamento.

DARDANELLI. Sta bene, aspettiamo allora che questo disegno di legge passi, ma intanto debbo denunciare al Senato che ci sono

delle provincie che non sono assolutamente in grado di provvedere alla manutenzione di queste strade, le quali servirebbero di grande alleggerimento alle strade nazionali, quando fossero messe in condizioni di poter sopportare il carico della circolazione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nonostante che non vi siano fondi, siamo disposti, come A.N.A.S., a nazionalizzare 10.500 chilometri.

DARDANELLI. Va bene, grazie. Onorevole Ministro dei lavori pubblici, mi permetto di darle anche un altro suggerimento, ed è quello della striscia bianca sulle strade statali, specialmente in corrispondenza delle curve, ma io direi su tutto il nastro, perchè, imposto il sistema della guida a sinistra sulle macchine, queste invadono quasi sempre il centro della strada, ed anche il lato sinistro. La moda della guida a sinistra ci è venuta dall'Inghilterra, dove la circolazione però è a sinistra, ed è una cosa molto discussa, una questione che non voglio sollevare. Voglio dire questo però: che, quando c'è la striscia sul mezzo della strada, i guidatori stanno sulla loro destra, perchè evidentemente chi ha la guida a sinistra ha paura del ciglio destro che non vede, e si tiene sempre a conveniente distanza. Se lungo una strada vedete dinanzi a voi una macchina che tende al centro, o addirittura ad andare fuori mano, state certi che quella macchina ha la guida a sinistra; ma, se almeno ci fosse la striscia bianca al centro della strada, si diminuirebbe di molto il numero degli incidenti.

Questo in linea generale. Voglio ora indicarvi, onorevole Presidente del Consiglio, onorevole Ministro dei lavori pubblici, alcuni problemi che interessano in particolare la mia provincia, la provincia di Cuneo.

Uno è il problema della Cuneo-Nizza. Vedete, la nostra provincia ha nella zona di Nizza un'infinità di suoi figli. Molta parte della nostra popolazione prima della guerra, e ancora recentemente, si è stabilita a Nizza, dove tutti o quasi si sono fatti in gran parte una posizione di rilievo, come commercianti o baristi, magari anche come ortolani o floricultori. Tutta questa gente richiede i prodotti della provincia di Cuneo dalla quale pro-

viene. Prima della guerra c'era la linea ferroviaria Cuneo-Nizza, la quale ad un certo punto attraversava la stretta di Saorgio che sbarrava la valle del Roja, piccola striscia di terra francese, con la noia quindi di una prima barriera doganale e poi di una seconda per l'uscita. Ma dopo la guerra la ferrovia è stata interrotta da parte francese. Pare che il Governo italiano sia stato sempre disposto, ed ha dato affidamenti di volerla riattivare; ma la Francia si è sempre rifiutata, e credo non solo per ragioni finanziarie, ma più precisamente perchè la Francia teme che questa ferrovia faccia una grave concorrenza alla sua ferrovia della Valle del Rodano, cioè incanalata per la via di Torino e Cuneo quella parte della clientela del centro-Europa che si dirige verso Lione e Marsiglia. Ora, vorrei chiedere all'onorevole Ministro di intensificare gli sforzi per ottenere dalla Francia che sia riattivata questa ferrovia, in modo che i commercianti francesi possano ancora venire, come una volta, sui nostri mercati, per i loro acquisti; possano venire per portare poi i nostri prodotti in Francia, dove sono molto richiesti. Se questo non sarà possibile, chiedo che si esamini la possibilità di usufruire della famosa galleria elicoidale di Tenda e di Limone, che è un vanto della nostra ingegneria ferroviaria, come galleria stradale, anche ad intermittenza (un'ora all'andata e un'ora al ritorno) in modo che non si debba fare il viaggio salendo fino al colle di Tenda, cosa difficoltosa nei mesi invernali, in quanto dalla parte nostra c'è una tale abbondanza di neve da far diventare pericoloso il transito. Una volta al di là del Colle di Tenda nella valle del Roja, vi è un clima marittimo per il quale non c'è più quasi neve e perciò il transito è molto facilitato.

Un altro problema, onorevole Presidente del Consiglio, onorevole Ministro, è questo: si chiama Langa. Noi abbiamo una zona collinare, delimitata dal fiume Tanaro da una parte e dal fiume Bormida dall'altra, di molti chilometri di estensione, dove un'infinità di colline si susseguono come una galoppata furiosa; in cima a gran parte di queste colline vi è un vecchio castello dell'età saracena, e attorno a questo vecchio castello, alla sua torre, c'è un paese. Ebbene, è una zona benedetta dal

Signore, dove i prodotti sono più fini, più abbondanti, più pregiati, dove i vigneti danno il famoso Dolcetto, il Barolo, il Barbaresco, il Grignolino, il Barbera, dove ci sono i frutti più saporiti, dove ci sono i tartufi bianchi in abbondanza; però la natura, forse per punirla di tutta questa abbondanza, le ha tolto una cosa essenziale: l'acqua. Non c'è acqua per uso delle popolazioni; la popolazione se ne va per questo. Mi è accaduto parecchie volte, nelle mie scorribande in queste località, fatte per motivi di studio o di svago, di andare in qualche cascinale a chiedere il ristoro di un bicchiere d'acqua; e mi sono sentito dire: vi diamo il vino, ma l'acqua è troppo preziosa. E mi faceva vedere il nastro del fiume laggiù, a parecchi chilometri di distanza, e mi dicevano: siamo obbligati ad andare a prendere l'acqua laggiù, facendo ore ed ore di cammino.

Non hanno acqua e se ne vanno, e non è solo una diminuzione ragionevole della popolazione, in modo da diminuire il carico di abitanti sulla terra, ma è una vera e propria emorragia per la quale si vedono i vigneti che vengono abbandonati, i frutteti che vengono trascurati. Posso citare il caso di comuni che fino a venti anni fa avevano circa 3.000 abitanti e ora sono ridotti sulle 400 anime, per lo più vecchi e bambini, i quali guardano i vigneti senza poterli coltivare.

Un'altra questione che riguarda la Langa è questa: la strada; non hanno la strada. Essi vogliono una strada a valle che serva da raccoglitrice di tutti i prodotti della Langa. Una strada che vada da Ceva a Bra e serva non solo da strada di raccoglimento, ma di congiungimento, dalla quale strada si dipartano strade di arroccamento per raccogliere i prodotti della Langa e portarli sul mercato. Infatti, dicono i vecchi contadini: a che serve produrre e lavorare la terra se non possiamo vendere i nostri prodotti, non possiamo portarli al mercato senza un troppo alto gravame per il trasporto? Ed allora la gioventù se ne va perchè manca l'acqua e mancano le strade, e non ha soddisfatte quelle necessità igieniche che ormai sono soddisfatte presso altre popolazioni.

La prego, onorevole Presidente del Consiglio, di voler considerare questo fatto e di voler ve-

dere se è possibile venire incontro ai bisogni di tutta questa vasta plaga.

Un altro argomento è questo: la montagna. Noi assistiamo al progressivo spopolamento delle valli montane; temo ci sia poco da fare: la popolazione abbandona le montagne e se ne va in città attratta dalla speranza di trovare più proficuo lavoro. Nelle montagne infatti, aggrappati alle loro rocce, i montanari non trovano più il modo di sostenersi e perciò i giovani se ne vanno. C'è forse un modo di fermare una parte almeno della popolazione e di legarla alle sue valli, ed è il turismo. Mentre la popolazione abbandona le valli e se ne va verso le città, dalla città una controcorrente sale quelle valli per il bisogno di un ristoro; sale nei mesi estivi e in quelli invernali per un giorno, per una settimana, per un mese. Va a cercare il ristoro dell'aria buona, della acqua buona, contro l'aria pesante della città; va a cercare il sole che non trova in quegli alveari umani cittadini.

Ora bisogna favorire, secondo me, questa controcorrente così vasta di popolazione, che risale le montagne, che va nelle montagne a cercare ristoro e che fisserà una parte di popolazione locale, generando dei bisogni nuovi, generando delle nuove piccole aziende le quali potranno dare da vivere ai restanti. Ma per questo bisogna che ci siano delle strade, bisogna che ci siano dei collegamenti telefonici, collegamenti che in molte parti mancano. Recentemente ho richiesto un collegamento telefonico per una frazione di un comune. La S.T.I.P.E.L. ha richiesto un contributo così alto che il Comune non l'ha potuto pagare, e così si è rimasti senza telefono, senza questo collegamento così necessario nei casi di disgrazia, di incendio, nella necessità di far accorrere un medico.

Vi citerò ancora un caso: due comuni della valle di Ormea, per i quali ho fatto un'interrogazione a cui il Ministro mi ha risposto dandomi delle assicurazioni. Sono due comuni appartenenti alla provincia di Cuneo; vogliono restare a far parte della provincia di Cuneo, si sentono piemontesi nel dialetto, nelle tradizioni, ma sono al di là della cresta del monte. Dal loro paese vedono a tre o quattro chilometri di distanza il comune di Ormea, dove ci sono gli uffici giudiziari e finanziari,

dove c'è tutto ciò da cui dipendono, e la stazione ferroviaria, con la quale possono andare a Cuneo e Mondovì per le loro necessità. Ma non c'è strada, ed allora per arrivare a 3 o 4 chilometri di distanza quei disgraziati debbono fare ben 30 chilometri di strada per scendere ad Albenga e poi prendere la ferrovia ad Albenga e fare 120 chilometri per tornare a quel posto dal quale distano tre o quattro chilometri in linea d'aria.

Sono andato nella località ed ho visto questi disgraziati paesi di Alto e Capràuna dove vivono poche centinaia di persone, ma queste persone vogliono restare là ed hanno gli stessi diritti che hanno gli uomini nelle città. Mi hanno detto: qui non viene mai nessuno se non il maresciallo dei carabinieri qualche volta per portare qualche contravvenzione, o l'agente delle imposte; oppure vengono a portare i bandi per la leva: mai nessun altro noi vediamo.

Vede, onorevole Ministro, ella ha promesso di fare una parte di quel tratto di strada per la lunghezza di 4 chilometri; è già qualche cosa, ma su uno sviluppo di 10-11 chilometri questo tratto sarà ben poca cosa se non si farà il rimanente. Sono andato, come dicevo, nella località, ed ho visto (come l'onorevole Paolucci poco fa ha detto per una casa comunale di un paese di cui non ricordo il nome) un municipio nella cui aula consigliere c'era capienza solamente per il sindaco, il segretario, gli assessori e due consiglieri, mentre gli altri consiglieri non potevano che restare nel corridoio ad origliare. I bambini poi hanno una scuola in cui, in un locale di 16 metri, si affollano 20 alunni. E mi hanno scritto una lettera commovente, questi scolari: anche noi, essi scrivono, abbiamo diritto di studiare; anche noi che siamo della montagna desideriamo istruirci. Faccia in modo che il nostro lamento sia sentito in Senato. Ed io ho assolto al mio compito questa sera.

Ma io credo e spero, onorevoli signori del Governo, che queste lamentele giungano al vostro orecchio: non ascoltarle sarebbe un delitto e, più che un delitto, un grave errore. Cerchiamo di dare tutto quanto lo Stato italiano può dare a tutela di tutti i diritti dei cittadini, della pianura, della collina, della montagna.

Aggiungo, come conclusione, che voterò a favore del bilancio. (*Commenti dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Prego i senatori iscritti a parlare e che volontariamente hanno fissato la durata dei loro interventi, di cercare di rimanere entro i limiti stabiliti, poichè in questa seduta deve essere esaurita la discussione generale.

È iscritto a parlare il Senatore Monni. Ne ha facoltà.

MONNI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, quando si discusse la legge sulle locazioni parve che, stabilendosi il limite del 1960 come termine di scadenza delle norme limitative, si potesse far conto di far cessare a quella data ogni limitazione ed ogni rigore di quella legge eccezionale. Il proposito infatti era quello di concedere tali e tanti aiuti ad istituiti, enti e privati, che il problema della casa potesse sperarsi risolto per il 1960. Purtroppo bisogni vecchi e nuovi, e nuove calamità, non hanno consentito che lo Stato facesse l'ampio sforzo previsto e che questo portasse alla conclusione desiderata. Sappiamo che la buona volontà non risolve sempre i problemi. E la buona volontà c'è stata, mentre sono mancati, almeno in parte, i mezzi.

Tuttavia, giustamente l'onorevole Lepore ha sostenuto che non si possono giustificare gli stanziamenti lasciati a metà e le opere iniziate e non terminate. E credo di poter chiedere anch'io a ragione, poichè rappresento la zona più depressa d'Italia, che si guardi con particolare considerazione alle domande, direi alle suppliche — che sono molte e numerose — della mia terra da parte di cooperative e di enti che vogliono costruire case. Onorevole Ministro, abbiamo appreso dalla stampa che il giorno 15 ella, in una cerimonia particolarmente solenne, ha firmato le convenzioni fra il Ministero dei lavori pubblici, da un lato, e taluni comuni ed enti costruttori dall'altro, per la realizzazione delle cosiddette « città satelliti », cioè di quartieri residenziali in talune città, autonomi, dotati di ogni servizio. Queste città, per cui ella ha firmato le convenzioni, sono Trieste, Treviso, Foggia, Bari, Taranto. È un secondo gruppo di città che si è aggiunto

al primo nel piano cosiddetto C.E.P. per l'edilizia popolare. Nel primo gruppo figurano Ancona, Milano, Firenze e Bologna.

Durante questa cerimonia ella, onorevole Ministro, ha annunciato che il Comitato, accogliendo le sue proposte, ha approvato un secondo piano di costruzioni da attuarsi in altre nove città: Bolzano, Genova, Livorno, Pescara, Potenza, Reggio Calabria, Catania, Cagliari e Sassari, per un totale di spesa di circa 24 miliardi. Io le ho detto, onorevole Ministro, di questa attività, di queste iniziative che meritano certamente lode e riconoscimento; ma io vengo dalla città ultima d'Italia: da Nuoro, dalla provincia più piccola e più povera, e rilevo che ancora una volta questa provincia è stata dimenticata. Dico questo perchè ella, onorevole Ministro, in quella cerimonia ha soggiunto che questi finanziamenti sono rivolti a regioni e zone depresse e quindi più bisognose.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il secondo programma non è l'ultimo. Ne abbiamo altri.

MONNI. Onorevole Ministro, molte volte si è detto che sperare è sempre bene e che non bisogna disperare mai, ed ella sa come la povera Sardegna abbia sempre sperato per secoli. Lei ora esorta me ed i miei concittadini sardi a sperare che questo non sia l'ultimo programma; ma se è esatto, come è esatto, quello che lei ha detto, che cioè il piano era rivolto a risolvere il problema di zone depresse e più bisognose, io penso che si dovrà trovare la maniera di considerare che, essendo Nuoro la più depressa provincia d'Italia, meritava e merita di essere posta non in coda, ma in testa alle provincie in cui si debbono realizzare queste opere.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Intanto la Sardegna, che non aveva avuto nessun Comitato per l'edilizia popolare, ne ha avuti due su tre provincie.

MONNI. Questo l'ho riconosciuto e gliene ho dato lode, ma non posso fare a meno di notare che Nuoro non poteva essere dimenticata,

perchè nel raffronto, che è sempre odioso e che pertanto non bisogna costringere a fare, debbo notare che Nuoro tra tutte le città beneficate era certamente quella che non doveva essere trascurata, ma viceversa posta in testa all'elenco.

Si è discusso di autostrade, se ne discute ancora e credo che se ne parlerà per qualche tempo: di quelle che rientrano nel programma già stabilito, di altre non previste ma ritenute necessarie al Nord, al Centro, nel Mezzogiorno. Nel bilancio e nella relazione si parla anche di raddoppio di autostrade in zone ove la rete di viabilità è già imponente. Io intendo bene che, là dove esistono grandi industrie, grande traffico commerciale, grandi ricchezze e grandi possibilità, ivi è proporzionale agli altri sviluppi anche la rete della viabilità. Un organismo robusto reclama, è naturale, maggior nutrimento di un organismo malato e debole; tutto sta però nel rendere giustizia, nel porre l'organismo malato in condizioni di reclamare anch'esso il miglior nutrimento necessario ad un organismo sano. Io spero che ci si renda conto che attraverso le strade giunge e si diffonde il progresso nelle zone arretrate. Non si può dire a queste zone, come la Lucania e la Sardegna, che la loro povertà si contenta di poco e che non ha bisogno di molte strade, e che quelle popolazioni possono continuare ad arrancare lungo i sentieri e le mulattiere.

Io sono ben lieto che l'antica temperanza dei sardi non pretenda il lusso delle autostrade; e perciò approvo che la Sardegna si accontenti di chiedere almeno una parte, una equa parte, una piccola parte del grosso bottino di miliardi stanziati per la viabilità, per l'ampliamento e la sistemazione delle poche strade statali che esistono in Sardegna.

È ancora una volta opportuno ricordare che l'Isola tra tutte le regioni d'Italia ha la percentuale più bassa di strade, cioè non raggiunge gli 0,200 metri di strada per chilometro quadrato. Posso citare le cifre. Su 24 mila chilometri di territorio ed oltre, appena 1.840 chilometri di strade statali, circa 2 mila chilometri di strade provinciali, talune in cattive condizioni, 900 chilometri di strade comunali, che peraltro, a causa del dissesto di tutti i

Comuni, mancano di manutenzione e sono generalmente in condizioni di intransitabilità.

Il programma svolto dalla Cassa per il Mezzogiorno in Sardegna ha avuto riguardo soprattutto alla sistemazione di strade provinciali, che erano in stato di abbandono. Poche e di scarso sviluppo sono state invece le nuove costruzioni. Il piano particolare recentemente approvato dal Parlamento per iniziativa della Regione sarda non risolve che in minima parte — lo farà con una lenta gradualità, perchè il finanziamento è concesso per cinque anni — il problema della viabilità in Sardegna, che è condizione essenziale per il progresso della Isola.

Ho piacere di citare a questo punto quel che il relatore, onorevole Trabucchi, ha detto su questo argomento alla 5ª Commissione nella seduta del 7 dicembre 1956: « Quello che importa si è che il disegno di legge entri al più presto in vigore perchè — come notava recentemente la Giunta consultiva per il Mezzogiorno — la Sardegna è una delle terre più depresse d'Italia, e del resto ben si comprende come il problema stia alla base della sua resurrezione economica e sociale. Tutti sappiamo che la Sardegna ha scarsità di vie di comunicazione e che quindi i 7 miliardi che noi assegnamo con questo provvedimento non saranno sufficienti a risolvere i suoi problemi di viabilità. Data la vastità di quella Regione, occorrono infatti numerose e lunghe strade. A tale scopo la Regione aveva elaborato un progetto per una spesa di 13 miliardi per le opere di maggiore urgenza. Per questo stralcio del piano generale la spesa fu poi ridotta a 10 miliardi e adesso invece se ne concedono 7 divisi in tante annualità dal 1957 al 1961 ». Da un piano originario di 55 miliardi si è via via ridotta la cifra ad appena 7 miliardi. Quindi neanche a questo modo si risolverà il problema. Dicevo che i confronti sono sempre odiosi, ma bisognerebbe che la ripartizione dei benefici tra le Regioni fosse tale da non obbligare a farli. La Sicilia, per esempio, con un territorio quasi uguale a quello dell'Isola sarda, ha un'estensione della rete stradale doppia ed ha in programma l'autostrada Messina-Palermo. La Sardegna non ha chiesto autostrade, ma chiede che almeno la Cagliari-Sassari, la cosiddetta « Carlo Fe-

lice », sia convenientemente ampliata e sistemata, e chiede, onorevole Ministro, che al compartimento sardo dell'A.N.A.S. siano dati i mezzi per completare le sistemazioni, la depolverizzazione e l'asfaltatura delle statali 125 e 128, nelle quali qualche tratto è ora in condizioni di intransitabilità.

Mi affretto perchè rispetto l'invito del signor Presidente. Un terzo problema che ritengo di dover accennare e prospettare alla attenzione dell'onorevole Ministro è quello, tante altre volte con poca fortuna trattato, della ricostruzione dei paesi di Gairo e Orsini, che furono gravemente sinistrati dall'alluvione dell'ottobre 1951, e posti in pericolo permanente di totale frana delle abitazioni. Per questi due comuni sono state fatte spese notevoli, ma in modo disordinato, senza tener conto delle esigenze di quella popolazione rurale, con progettazioni, fatte nella maggior parte a Roma, non rispondenti ai bisogni, con spese talvolta ingiustificate: tutto poi fatto senza un piano coordinato, ma a pezzi e bocconi. Sono già passati sei anni da quando il Presidente Einaudi si recò in quelle zone per rendersi conto della gravità del disastro e dei pericoli; sei anni, ed il problema è ancora aperto ed acuto. Nuclei di popolazione avevano occupato edifici costruiti per uso pubblico, credo anche la caserma dei carabinieri, nè intendevano lasciare questi locali. Il tatto, l'energia e la comprensione del Prefetto di Nuoro hanno evitato ogni complicazione ed ogni turbamento dell'ordine, ma l'episodio resta ad indicare l'urgenza delle costruzioni e delle ricostruzioni. Onorevole Ministro, la somma stanziata a questo fine nel bilancio è quanto mai esigua; ed esigua è la somma messa a disposizione del Provveditorato alle opere pubbliche di Cagliari — poco più di 2 miliardi — per i molteplici impegni e compiti che deve assolvere, soprattutto se si consideri che l'alluvione del 1951, se colpì in modo pauroso Gairo e Osini, minacciati di distruzione, danneggiò anche gravemente migliaia di case in molti altri Comuni. Troppe sono le pratiche ancora pendenti per riparazioni e per ricostruzioni. Proteste e sollecitazioni a poco valgono se la risposta è sempre la stessa: « Non abbiamo i fondi necessari ».

L'onorevole Ministro vorrà accertare, poichè bisogna pur chiudere questo capitolo, quale sia l'attuale situazione, attraverso il Provveditorato alle opere pubbliche ed il Genio civile, e vorrà provvedere a fornire al Provveditorato stesso i mezzi necessari per la definizione di tutte le pratiche ancora pendenti.

Ultimo motivo di questo mio breve intervento: le opere da eseguire nel porto e nella città di Olbia. Io sono ben lieto di riconoscere che questo Ministero ha concesso consistenti finanziamenti per altre opere portuali, ed in particolare per Porto Torres, città vicina a Sassari, naturalmente sbocco sia di Sassari che della parte nord-orientale della Sardegna.

Ho riconosciuto, onorevole Ministro, quello che si è fatto per Porto Torres, ma debbo constatare che in cinque anni, nonostante promesse ed assicurazioni ripetute (non sue ma dei suoi predecessori), nulla o ben poco si è fatto per migliorare e potenziare il porto di Olbia, che resta il più importante della Sardegna per la posizione naturale, per la sicurezza degli approdi e delle soste ed anche perchè è il più vicino alle coste tirreniche della penisola. Per la città di Olbia è poi indilazionabile la strada di circonvallazione, che consenta di eliminare i gravi inconvenienti dei passaggi a livello entro l'abitato ed alla periferia. Io so che l'A.N.A.S. ha avuto l'incarico di occuparsi di questo problema, ma vorrei pregare lo onorevole Ministro di tener conto che ormai sono troppi gli indugi che sono stati frapposti. Olbia è la porta della Sardegna, verso la quale tendono ormai correnti di turisti italiani e stranieri sempre in aumento.

Quindi non è soltanto per i nostri bisogni che segnalo i problemi di Olbia all'onorevole Ministro, ma anche in considerazione del fatto che le esigenze della Sardegna interessano tutta la Nazione. Onorevole Ministro, io ho parlato con molta chiarezza e con quel senso di responsabilità che ella ha sempre auspicato. Quello che ho detto interessa una Regione che ha il reddito più basso di tutte le altre Regioni Italiane, una Regione dove tuttavia il carico fiscale, nonostante la sua povertà, è uguale a quello di altre Regioni molto più ricche. Io non dico che si debbano creare condizioni più favorevoli, perchè sarei inesatto. Io dico:

create alla Sardegna almeno condizioni meno penose e meno precarie. Ci contenteremo anche di questo. So che non è facile, ma quello che non è facile non è però impossibile, è possibile. Noi chiediamo che si faccia il possibile; non ho chiesto stanziamenti speciali: ho domandato che, degli stanziamenti che sono nel bilancio che ci prepariamo ad approvare, si faccia l'uso più giusto e più equo anche per la mia Sardegna. *(Applausi dal centro)*.

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho lo onore di presentare al Senato, a nome del Ministro dei trasporti, i seguenti disegni di legge:

« Disposizioni per il potenziamento economico delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga » (2196);

« Disciplina delle pubbliche autolinee » (2195).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti ed assegnati alla Commissione competente.

Ripresa della discussione.

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

CONDORELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, desidero ringraziare pubblicamente il senatore Cappelini per le parole di viva simpatia ieri dette per Catania, che il 10 ottobre fu all'ordine del giorno della Nazione per un'evento che, forse amplificando, si potrebbe chiamare un disastro. Veramente la nostra incantevole

via Etnea — e non credo definendola così di riferire un'impressione suggeritami dall'amore per la mia città, giacchè condivide questo apprezzamento il senatore Cappellini, e chiunque sia stato a Catania — fu trasformata in un torrente tumultuoso, che andò a sboccare nella voccariniana Piazza del Duomo, che divenne un lago agitato da vortici, sul quale galleggiavano solidi di ogni genere ed anche alcune automobili, fortunatamente non creature umane.

La pioggia torrenziale, intensa, rapidissima, che non trovò sbocchi, produsse gravissimi danni alla città. Molte delle strade, di recente sistemate, furono disselciate, rendendo inutili anni di lavoro e centinaia di milioni di spesa.

Il Simeto straripò anch'esso, immobilizzando, fermando, interrompendo le comunicazioni con le provincie finitime, quelle di Siracusa, di Ragusa, di Enna. Lo sperimentammo noi, dell'Università di Catania, che giovedì 11 eravamo riuniti nell'Aula Magna in attesa delle autorità e dei rappresentanti degli Enti delle quattro provincie che gravitano sull'Università di Catania, per cercare di costituire un consorzio diretto all'incremento del nostro Ateneo.

Perchè parlo di questa sventura? So benissimo che il Governo non è in condizioni di porvi riparo. Non solo il Simeto dovrebbe essere sistemato in Sicilia, ma tutti i fiumi e i torrenti, come del resto nell'Italia meridionale, e ne ha parlato con la sua competenza l'onorevole Crollalanza. Ma per il solo Simeto, una perizia, che è agli atti del Ministero, parla di 32 miliardi, e la nota legge del 1954 ne assegna soltanto 4, che si dovranno spendere a mezzo miliardo all'anno, a cominciare dal bilancio 1958-59.

Ho troppa esperienza parlamentare per illudermi che un discorso o un ordine del giorno possano modificare queste situazioni, malgrado l'indiscutibile buona volontà del Ministro, che, come capo di un'Amministrazione vorrebbe che essa fosse onnipotente, onde poter fare dei miracoli.

È lui quindi il primo a sentire l'angustia, la pena della limitatezza dei suoi mezzi. Io non posso fare altro che raccomandarle, ono-

revole Ministro, lo farò presto anche con il Ministro dell'agricoltura, che aiuti quelle disgraziate popolazioni che sono abituate purtroppo, per tragico loro destino, destino che forse le ha rese più forti, a lottare perennemente contro la natura. Catania, ai piedi dell'Etna, sette volte è stata distrutta in epoca storica, sette volte è rinata e così i coltivatori dell'agro di Catania, quei proprietari contro i quali c'è stato lo sfavore della legge e lo sfavore sociale, hanno ripetutamente bonificato i loro campi, ripetutamente se li sono visti distruggere e li hanno sempre ricostituiti.

Chiederò che il Ministro dell'agricoltura disponga qualche provvidenza a favore di quella povera gente, che li aiuti in questa opera che resta purtroppo vana fino a che il Ministro dei lavori pubblici non sarà messo in condizione di provvedere adeguatamente. Ma, onorevole Ministro dei lavori pubblici, io chiedo un intervento non in denaro, perchè so che non ve ne è, ma per lo meno presso il Provveditore alle opere pubbliche, perchè dia uno sguardo particolare a Catania. Badi, il mio dire non vuole essere affatto accusa contro il Provveditore alle opere pubbliche, che è uomo alacre, di cui ho sperimentato la sensibilità per i problemi delle popolazioni catanesi; infatti più di una volta ho avuto occasione di invocare la sua attenzione, e l'ho visto ogni volta sollecito: anche questa volta dovrebbe disporre quei rattoppi che sono nelle sue possibilità.

Un altro problema della mia Catania, onorevole Ministro, è il porto. Nella prima discussione sul bilancio dei Lavori pubblici, in questa legislatura, proprio sul bilancio 1953-1954, io intervenni, come avevo promesso nei comizi elettorali ai miei concittadini, in difesa di Catania marinara. Le condizioni del porto erano semplicemente tragiche. Lo avevo visitato e mi era sembrato che fosse un giorno di sciopero. Mi fu subito chiarito che era un giorno come tutti gli altri, non c'era lavoro, perchè non ce ne è mai abitualmente. So benissimo che le cause del disertamento del porto di Catania non si possono tutte quante ricondurre all'abbandono in cui è caduto questo porto, che pure in certi momenti, anteriori

allo sconvolgimento del mondo — il mondo si sconvolse nel 1914 — aveva raggiunto il terzo posto quanto ad esportazione, era, infatti, il terzo d'Italia. Adesso è un deserto.

Le ragioni le abbiamo accennate, però è anche vero che quel porto non è in condizioni di essere utilizzato. Quando io parlavo, nel 1953, le navi di maggior tonnellaggio non potevano approdare alla banchina di Catania. Una volta era arrivato un transatlantico carico di turisti e avevano dovuto guardare Catania da lontano, solo i più spericolati si fecero traghettare in barca. Il porto era insabbiato. Il molo foraneo era pericolante. Io stesso ho visto i flutti entrare ed uscire dalle grandi cavità, che le acque hanno praticato nelle banchine del porto. Mancavano e mancano totalmente le attrezzature: nemmeno una gru. Non c'è, non dico un bacino di carenaggio perchè non si spera tanto, ma un piccolo cantiere per le riparazioni più urgenti. Mancava e manca ogni collegamento con la linea ferroviaria.

Qualche anno addietro sono venuti i russi per acquistare agrumi: a Catania si lavorò molto. I russi però andarono via a causa dell'impossibilità di utilizzare il porto con le navi che avevano fatto venire. Questa è la situazione. Che cosa si è fatto, dal 1953? Ad onor del vero erano già in corso lavori di dragaggio, quando nel 1953 intervenivo. Questi sono stati ultimati, e adesso le navi possono approdare ai moli. Resta sempre però la minaccia dell'insabbiamento, perchè non le cause sono state rimosse, ma le sabbie soltanto.

Si tratta di un fiumiciattolo che sfocia a pochi chilometri dal porto, che, a causa del protendersi del molo, invece di depositare le sabbie lungo la spiaggia, che aveva fino ad ora creato, e che era diventata una delle più belle spiagge d'Italia sulla quale è anche sorta una pineta e sulla quale avrebbe dovuto sorgere una fiera campionaria, spinge ora il suo limo nel porto. Per influenza del molo sarebbero mutate le correnti, ed io che sono vecchio (ma non tanto!...) ho visto diminuire almeno di un terzo quella spiaggia, e credo che ben presto la vedremo scomparire e finire tutta nel porto di Catania, se non si faranno le opere di difesa, che sono necessarie. Ho

sentito dire dal senatore Boggiano Pico, uno degli anni scorsi, in occasione della discussione di questo stesso bilancio, che simili fenomeni si fronteggiano costruendo dighe parallele alla costa, che impediscano tutto questo spostamento di detriti dalla spiaggia.

Anche le attrezzature mancavano allora, e mancano oggi. Una nave che approda a Catania deve essere scaricata probabilmente a spalla d'uomo, e siamo nel 1957. Ho parlato tante volte di tutte queste necessità del mio porto; ho presentato anche un ordine del giorno, come sempre compiacentemente accettato come raccomandazione, ma come raccomandazione... a non far niente.

La sola cosa che si è fatta — debbo darne atto — è stato il prolungamento del molo foraneo con una spesa di 204 milioni. Per il resto, siamo allo stato di prima. Ma io ho le lettere autografe dei suoi predecessori, onorevole Togni. Per esempio, l'onorevole Merlin era l'autore di una di queste lettere di ampia assicurazione, che naturalmente rinviava al prossimo bilancio perchè è sempre così: nell'attuale non si può fare nulla, ma ripassa domani che vedremo di fare qualcosa! Sono passati cinque bilanci da allora ed ancora non si è potuto far niente. Io capisco benissimo che neanche con questo bilancio ella, onorevole Togni, malgrado la buona volontà, che non manca in lei come non è mancata in nessuno dei suoi predecessori, potrà far niente.

Una volta venne a Catania l'onorevole Romita. Io veramente non ne fui avvertito, perchè ora le nuove regole di correttezza politica impongono che in queste occasioni si invitino soltanto gli uomini politici del regime, mentre gli altri sono sempre ignorati. Io non ebbi, perciò, il piacere di salutare l'amico Romita e di spendere qualche parola in difesa della mia città.

PRESIDENTE. Veramente ci sono senatori e deputati nelle rappresentanze ufficiali. Si è trattato quindi di un errore locale.

CONDORELLI. Certamente, è un errore locale, che però si ripete in molti luoghi d'Italia. L'altro giorno mi sono divertito quando ho letto che nella mia città era stato inaugu-

rato niente di meno che un ufficio postale periferico e che aveva tagliato il nastro la gentile segretaria politica provinciale della Democrazia cristiana, presenti i miei cari amici onorevoli della D.C.; ma l'unico senatore catanese era stato totalmente dimenticato.

PRESIDENTE. In questo non c'entra il Ministro.

CONDORELLI. Certo che non c'entra il Ministro — egli è anche uomo di buon gusto — ma io ho voluto protestare in questa occasione contro quello che si può definire, per il rispetto che noi prima di tutti dobbiamo al Parlamento, un malcostume, che è invalso, e per cui quello che si fa in Italia è opera di un regime, che prima fu quello fascista, mentre ora è un altro, ma non è mai opera del popolo italiano, onde i rappresentanti del popolo italiano come tali non sono da prendere in considerazione, ma sono da prendere in considerazione soltanto come rappresentanti di un regime.

Ma riprendiamo il discorso interrotto. In quella occasione la Democrazia cristiana fece la voce grossa e qualcosa fu fatto: fu fatta una perizia, dalla quale è risultato che per dare questa sospirata gru ci volevano 42 milioni.

Io ieri ho ascoltato con tanto piacere il collega Bruna, che ha esposto in modo da conquistarci tutti i problemi che riguardano la sua regione; ed io sono di quelli che sottoscrivono. Lui parlava della porta d'Italia; l'ho vista anche io la porta della via Aurelia, e certo non si presenta come l'ingresso del più bel Paese del mondo, e anch'io vorrei che si facesse quell'opera. Ma, benedetto Dio, 42 milioni per l'unica gru del porto di Catania debbono rimanere allo stato di perizia, onorevole Togni? So che lei ha dei limiti, so che non ha che 3 miliardi per opere straordinarie, e che un miliardo è assegnato già alla Sardegna; ne siamo lietissimi, per quanto l'onorevole Monni giustamente continui a lamentarsi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Esiste un assoluto ed esiste un relativo.

CONDORELLI. Non parlo più delle cose di cui parlavo nel 1953, non oso parlarne, ma io mi aspetterei che stasera stessa ella, arrivando al Ministero, chiamasse il funzionario del ramo e dicesse: date questa gru al porto di Catania.

Onorevole Togni, io non critico l'opera sua, io so benissimo quale è la situazione finanziaria, me ne rendo conto. So che in questa situazione è vano chiedere, si può solo parlare, ma la verità è che parliamo alle stelle. Noi ci troviamo sempre innanzi ad una situazione irreversibile. L'Italia è un Paese che ha i bisogni di una grande Nazione, ma non le possibilità. Noi riscontriamo questo in tutte le branche dell'attività dello Stato. Qualunque bilancio si discuta, noi ci accorgiamo di ciò. Tra qualche giorno parleremo del bilancio della Pubblica istruzione ed io denuncerò la responsabilità che si assume la classe dirigente di oggi di preparare la decadenza dell'Italia, giacchè non si pensa alle Università. Le Università sono in una situazione di carenza ed esse non si fanno dall'oggi al domani. Se un ponte crolla, si può rifarlo, ma quando crolla la struttura culturale di un Paese ci vogliono generazioni e generazioni per rifarla.

Però un rimedio c'è. Io riconosco che esiste, specialmente in questo momento, una enorme sproporzione tra i nostri bisogni e le nostre possibilità, ma il fatto è che il denaro dello Stato dovrebbe essere speso meglio. Sotto la pressione di tutto lo Stato ha allargato enormemente i suoi interventi e lo sa lei, onorevole Togni, che ha fatto l'esperienza di Ministro delle partecipazioni. Lo Stato esplica tutte quante le attività, è agricoltore, commerciante, industriale. Per quelli, che non sono i suoi fini, spende miliardi. In questi giorni abbiamo letto alcuni articoli, che non ci hanno scandalizzato perchè queste cose le sapevamo un po' tutti, che denunciavano, *exempli causa*, quanto si spende da una azienda di Stato per *réclame* non necessaria, dato che non la si capisce in regime di monopolio. Si parlava di 3.800.000.000. Ma questi non sono che gli ammennicoli. Per quanto fatte con grande generosità, sono sempre spese accessorie. C'è tutto il resto, che è speso come Dio vuole.

581ª SEDUTA

DISCUSSIONI

17 OTTOBRE 1957

La verità è che se noi vogliamo mettere a sesto gli affari di casa nostra, occorre che lo Stato pensi a quelli che sono i suoi fini istituzionali e cerchi di ridurre le attività accessorie. Allora potremo seriamente da questi banchi discutere i bilanci.

Poco fa l'onorevole Presidente del Consiglio diceva: « Io piglierò in considerazione tutte queste richieste di spese quando voi mi darete l'incremento delle entrate ». La strada — onorevole Togni, lo dica all'onorevole Presidente del Consiglio, che ci ha tolto il piacere della sua presenza — la strada c'è, ed è questa: fare che lo Stato spenda soprattutto, se non esclusivamente, per i suoi fini istituzionali. E il numero uno sono le scuole, ed il numero due sono i lavori pubblici, ed il numero tre sono le Forze armate; e poi le altre cose, parlo delle attività economiche dirette, si fanno in quanto si possono fare. E soprattutto, lascino spendere ai privati, e lascino spendere anche agli stranieri, con delle leggi opportune!

Pochi mesi fa ci siamo battuti contro quella tale legge per le ricerche degli idrocarburi con cui abbiamo creato una nuova falla nell'economia italiana. E poi dobbiamo discutere senza speranza — ma questa volta vorrei dire con speranza, perchè parlo con lei — i 42 milioni che ci vogliono per dare una gru, la prima sola gru, al porto di Catania! (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il senatore Amigoni il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati; il primo insieme con i senatori Ceschi, Corbellini, De Giovine, Focaccia, Jannuzzi, Trabucchi, Piechele e Benedetti, il secondo insieme con i senatori Ceschi, Corbellini, Monaldi, Restagno, Spagnoli, Trabucchi, Vaccaro, De Giovine, Piechele e Benedetti. Si dia lettura dei due ordini del giorno.

MERLIN ANGELINA, Segretaria:

« Il Senato,

considerata la preoccupante situazione del traffico stradale conseguente all'incessante incremento della motorizzazione;

considerata la necessità di adottare colla massima urgenza i necessari provvedimenti per ridurre la pericolosità della circolazione;

considerata altresì la necessità di predisporre urgentemente gli studi ed i mezzi per la realizzazione di un piano poliennale che risolva i problemi della viabilità statale e minore;

invita il Governo:

1) ad adottare con urgenza i necessari, anche drastici, provvedimenti atti a disciplinare il traffico ed a limitare la velocità degli automezzi onde contenere il numero degli incidenti stradali;

2) ad eliminare nel più breve tempo possibile i così detti *punti neri* della nostra rete viaria, reperendo, ove occorrono, i mezzi necessari;

3) a predisporre gli studi necessari perchè possano essere stabilite razionali, precise, organiche direttive relativamente al problema dei trafori alpini in relazione agli interessi del Paese;

4) a predisporre gli studi, i provvedimenti e i mezzi necessari per realizzare un piano poliennale che risolva integralmente la necessità della rete viaria nazionale e, attraverso i necessari trafori alpini, il suo razionale inserimento in quella internazionale ».

« Il Senato,

considerata la necessità di dare ulteriore efficace ed organico impulso alla costruzione di alloggi destinati alle categorie meno abbienti, confermando le direttive più volte espresse;

invita il Ministro dei lavori pubblici ed in quanto necessario il Governo:

1) a studiare ed adottare le necessarie disposizioni perchè l'intervento dello Stato si realizzi in modo proporzionale ai bisogni delle categorie assistite;

2) a soprassedere quindi al finanziamento di costruzioni che comportino eccessivi oneri per lo Stato o comunque finiscano per assumere caratteristiche non aderenti a quelle di una bene intesa edilizia popolare ».

PRESIDENTE. Il senatore Amigoni ha facoltà di parlare.

AMIGONI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, le giuste osservazioni e le serene considerazioni svolte dall'onorevole Canevari nella sua pregevole relazione, suffragate da numerosi dati e riferimenti, non possono che essere condivise dal Senato; noi tutti gli diamo doverosamente atto, ringraziandolo, del buon lavoro che ha saputo svolgere in pochi giorni.

Pur desiderando limitare il mio intervento all'esame di alcuni problemi particolari relativi allo stato di previsione sottoposto alla nostra approvazione, debbo sottolineare in via preliminare che, nel quadro del progresso sociale in atto e dello sviluppo della nostra economia, i mezzi posti a disposizione del Ministero dei lavori pubblici sono ormai tanto ridotti da suscitare qualche perplessità.

Noi conosciamo e possiamo comprendere le ragioni che impongono un drastico contenimento di tutte le spese ancora per qualche anno, ma ci pare nostro preciso dovere collaborare cogli organi di Governo per studiare ed impostare sin d'ora i piani relativi ai problemi di fondo, e perchè sia possibile dare inizio alla loro realizzazione nei limiti dei mezzi di cui ora si può disporre.

Ritengo doveroso dare atto all'onorevole Ministro dell'impegno fattivo e realizzatore col quale egli ha assunto le redini del Ministero, e posso assicurarlo che egli può contare sul nostro cordiale appoggio nella sua opera, perchè siamo certi che i risultati concreti di questo lavoro non si faranno attendere.

Uno dei problemi che l'onorevole Ministro ha posto allo studio è quello della riduzione dei residui passivi; siamo con lui d'accordo che un certo volume di residui è inevitabile, però dobbiamo riconoscere che gli attuali 420 miliardi devono potersi ridurre.

Una causa della formazione di buona parte dei residui è la mancanza dei mezzi per il finanziamento delle opere che già sono state ammesse a contributo: l'onorevole Ministro sta occupandosi del come sia possibile eliminare questo grave inconveniente; sappiamo che le difficoltà da superare sono gravi, ma un miglioramento della situazione è certo possibile.

Altro mezzo per ridurre i residui è quello di anticipare la formazione e l'approvazione

dei piani; ed anche questo problema è stato posto allo studio con decisa volontà di arrivare a risultati concreti.

In qualche settore sembra che vi sia la possibilità di un immediato risultato positivo; mi riferisco, a titolo di esempio, all'edilizia scolastica, per la quale l'entità dei contributi è stabilita sino all'esercizio 1963-64 dalla legge numero 645 del 9 agosto 1954.

Gli studi per la compilazione del piano annuale potrebbero essere anticipati in modo che esso possa essere approvato prima che abbia inizio l'esercizio di competenza, invece che verso la fine dello stesso; le costruzioni sarebbero così anticipate di quasi un anno.

Se poi si potesse predisporre un piano da realizzarsi in più esercizi, e se ne desse preventiva comunicazione agli enti interessati, si potrebbe certo accelerare ulteriormente il ritmo delle costruzioni.

Passo ad esaminare alcuni aspetti dell'edilizia popolare che tanto vivamente interessa il Paese.

In sede di discussione del bilancio di previsione dell'esercizio 1954-55 ebbi l'onore di illustrare un ordine del giorno che portava illustri firme; l'ordine del giorno, accettato dal Ministero e votato con larga maggioranza dal Senato, invitava il Governo: a) a disporre un coordinamento degli enti che operano nel settore, al fine soprattutto di stabilire che l'intervento dello Stato si realizzi in modo proporzionale ai bisogni; b) a coordinare gli studi e le esperienze; c) a soprassedere al finanziamento delle costruzioni che comportino per lo Stato eccessivi oneri unitari; d) a promuovere provvedimenti per rendere disponibili i materiali e la mano d'opera necessari per la realizzazione dei programmi; e) ad adottare provvedimenti per regolare il mercato delle aree.

Diverse richieste sono state soddisfatte; per altre, i provvedimenti di legge necessari alla loro realizzazione sono davanti al Parlamento.

Come vedremo, con la legge di rinnovo dell'I.N.A.-Casa un concreto passo è stato fatto anche per graduare l'aiuto della comunità ai bisogni degli assistiti; ci attendiamo ora che questa esigenza venga tenuta presente anche in sede di applicazione della legge Tupini.

Poichè questo è un punto sul quale la Democrazia cristiana non può transigere, sono certo che l'attuale Ministro vorrà studiarlo per darne finalmente concreta soluzione.

Anche questo problema non è di facile soluzione, ma se si vuole veramente raggiungere questo traguardo, gli ostacoli potranno essere superati.

Un esame delle provvidenze in atto nel settore dell'edilizia popolare, per farne il punto e ricavarne elementi per operare proficuamente, mi pare cosa opportuna. L'attuale legislazione prevede una doppia serie di provvidenze, perchè oltre ai contributi accordati in forme diverse, tutte le costruzioni popolari ed economiche beneficiano di un complesso di agevolazioni fiscali concesse dallo Stato, dai Comuni, dalle Provincie e da altri enti, che si può ben definire massiccio; il valore di queste agevolazioni è pari, mediamente, al 33 per cento dell'intero costo delle costruzioni.

E' all'esame della Commissione competente del Senato il provvedimento di iniziativa governativa per la graduale riduzione di queste agevolazioni; il problema è veramente complesso ed è quindi da prevedersi che non sarà possibile completarne l'esame da parte dei due rami del Parlamento, prima della fine dell'anno e forse dello scadere della Legislatura; si dovrà ancora una volta ricorrere alla proroga delle agevolazioni in atto. Penso tuttavia che il profondo studio fatto dal relatore Spagnoli costituisca la base di ogni futuro provvedimento in materia.

La legge 604 per l'eliminazione delle case malsane, prevede la costruzione delle nuove abitazioni a totale carico dello Stato a mezzo degli Istituti delle Case Popolari o della U.N.R.R.A.-Casas.

Gli assegnatari debbono rifondere le sole spese di manutenzione e di gestione; tuttavia, date le loro limitate possibilità, in qualche caso non sono in grado di farlo.

In commissione è stato rilevato che le costruzioni che vengono realizzate con questa legge non sono costruzioni popolarissime cosicchè il loro costo e, di conseguenza il canone d'uso, risulta più elevato dello stretto necessario.

In verità il Governo aveva predisposto un disegno di legge che prevedeva costruzioni con caratteristiche assai modeste, ma poi tra emendamenti parlamentari, disposizioni ministeriali e progettisti desiderosi di ben figurare, si è forse finito per perdere di vista il fine che la legge si proponeva.

Ritengo che, se le circostanze segnalate rispondono a verità, l'onorevole Ministro non mancherà di dare le disposizioni necessarie perchè si adottino soluzioni di giusto equilibrio fra le diverse esigenze.

La legge n. 705, comunemente nota come legge Aldisio, è una legge che meriterebbe di essere rimessa in attività per le sue caratteristiche interessanti.

Il contributo dello Stato è pari, mediamente, al 40 per cento del costo della costruzione ed è richiesto all'assegnatario un anticipo pari al 25 per cento del costo della stessa.

Un rapido sguardo mi pare debba essere dedicato alle norme relative all'I.N.A.-Casa, anche se questo ente dipende dal Ministero del lavoro.

Sono note le disposizioni che ne hanno regolato l'attività nel primo settennio; meno noto è che la legge di rinnovo ha dato origine ad un piano « aggiuntivo » a lato del piano « ordinario » o normale.

Le costruzioni del « piano ordinario » sono assegnate in locazione od a riscatto agli aspiranti più bisognosi, scelti in base a criteri prefissati. È stabilito un massimale di spesa che mantiene le costruzioni nell'ambito strettamente popolare.

Alcune abitazioni sono assegnate in affitto, altre a riscatto: agli assegnatari di queste ultime viene richiesto il rimborso in 25 anni di una quota corrispondente praticamente al 40 per cento del costo della costruzione, in rate mensili.

Per le abitazioni di « piano aggiuntivo », realizzato praticamente attraverso cooperative costituite da lavoratori, l'assegnazione vien fatta sulla base di richieste degli aspiranti, i quali devono anticipare il costo della area sulla quale debbono avvenire le costruzioni, con un onere medio che varia dal 5 al 10 per cento del costo complessivo delle stesse.

L'onere assunto dall'ente si aggira intorno al 30 per cento del costo della costruzione; l'assegnatario è tenuto a rimborsare la parte residua in dieci anni ed in quote mensili. Per questo piano è ammesso un massimale di spesa di poco superiore a quello del piano ordinario.

Vi è dunque una sensibile differenziazione nell'aiuto della comunità, corrispondente al tipo della costruzione ed alla categoria alla quale l'abitazione è destinata.

Non così avviene per la legge n. 408, più nota come legge Tupini, che viene ancora applicata con criteri invariati dal 1949, che ora sono superati; basterebbe che il Ministro, avvalendosi delle sue facoltà, ne modificasse i criteri di applicazione perchè essa potesse pienamente soddisfare le mutate esigenze.

Sino ad ora la legge è applicata con la corresponsione di un contributo, pari al 4 per cento del costo della costruzione, per 35 anni; il contributo è leggermente superiore per le costruzioni I.N.C.I.S.

Nessun anticipo viene richiesto agli assegnatari; il contributo dello Stato è pari al 50-60 per cento del costo della costruzione a seconda del tasso di sconto delle rate di contributo.

Gli assegnatari rimborsano normalmente il mutuo per la parte non coperta dal contributo, in 25 o 35 anni.

Alcuni Istituti delle Case popolari ed altri enti costruiscono, qualche volta, utilizzando il contributo concesso per una maggiore quantità di costruzioni, cosicchè esso viene ad essere percentualmente minore.

Le costruzioni realizzate con la legge Tupini sono assai varie di tipo e di costo; alcune beneficiano di un contributo pari a 40-50 mila lire annue, per altre esso può raggiungere le 300-400 mila lire annue; e poichè queste ultime sono le costruzioni di maggior costo, destinate alle categorie meno bisognose, praticamente l'aiuto dello Stato viene concesso in modo esattamente opposto alle direttive votate dal Senato, in quanto i contributi sono erogati in misura maggiore a favore degli alloggi ad alto costo. E' una situazione alla quale bisogna porre fine.

Come avviene per le costruzioni I.N.A.-Casa è forse il caso di stabilire dei massimali di costo, variabili entro certi limiti, e dei contributi percentualmente ridotti per i massimali più elevati.

Poichè i costi maggiori si hanno per le costruzioni delle cooperative ed è in atto un grandioso piano I.N.A.-Casa per cooperative, sarebbe forse possibile ora aumentare l'entità dei contributi destinati agli Istituti autonomi per le Case popolari o ad enti similari, prescrivendo che vengano effettuate costruzioni da assegnare a riscatto, o addirittura costruire a mezzo di questi Enti dei fabbricati da destinare a cooperative, come già avviene per l'I.N.A.-Casa.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo stiamo facendo.

AMIGONI. Dicevo che anche per la costruzione delle cooperative, sarebbe opportuno affidare queste all'Istituto delle case popolari, che hanno una organizzazione migliore di quella che la cooperativa può avere, costruendo da sola.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Infatti a questo vorremmo arrivare.

AMIGONI. Mi rendo conto che le riforme devono essere prudenti e che il problema merita approfondito studio, tuttavia poichè la determinazione della misura del contributo non è fissata da alcuna disposizione ed è lasciata alla discrezionalità del Ministero dei lavori pubblici, quando il Ministro ritenesse di modificare il sistema in atto, lo può fare con semplice disposizione interna.

Desidero infine richiamare l'attenzione del Ministro sul fatto che alcuni enti mutuanti non scontano che venticinque delle trentacinque annualità del contributo statale: in questi casi le ultime dieci annualità non hanno alcuna funzione come stimolante delle costruzioni per le quali sono erogate.

Altra disposizione superata è quella che fissa in metri quadrati 110 la superficie massima degli alloggi composti da 5 vani utili più accessori, costituiti da cucina, bagno, gabinet-

to, ripostiglio e ingresso; date le attuali esigenze dei servizi detta superficie è insufficiente per una normale progettazione.

Infatti l'I.N.A.-Casa stabilisce che gli alloggi aventi 5 vani utili più accessori, debbono avere una superficie minima di metri quadrati 110, cosicchè per uno stesso tipo di alloggio si hanno disposizioni opposte a seconda della legge che si applica.

Edilizia popolare e piano Vanoni. Le direttive del piano Vanoni, in questo settore, illustrate più volte dallo stesso ideatore del piano, non possono che prevedere: a) un intervento dello Stato limitato al minimo necessario; b) una partecipazione dell'assegnatario agli oneri della costruzione nella misura maggiore possibile ma senza superare i limiti della sopportabilità.

L'aiuto dello Stato deve avere come contropartita, appena ciò sia possibile, il massimo apporto di risparmio da parte del beneficiario.

Non è possibile effettuare investimenti nel settore dell'edilizia che superino una certa percentuale del reddito nazionale, senza che si verificino squilibri nello sviluppo del Paese; nel 1956 la percentuale investita in Italia è stata, per la prima volta, la più alta del mondo intero.

È necessario quindi chiedere agli aspiranti alla proprietà di un'abitazione con contributo statale, una quota di risparmio iniziale ed un riscatto in 12-15 anni, e mi pare che le quote di riscatto che ne risulterebbero si possano considerare tollerabili, da questo modo si potrebbe mantenere e forse anche superare l'attuale livello dell'attività edificatoria, senza rallentare il ritmo degli investimenti produttivi che non debbono essere anemizzati perchè sono quelli che ci assicurano uno stabile assorbimento di mano d'opera.

La scadenza del blocco degli affitti deve trovare un mercato sufficientemente equilibrato e canoni sopportabili: per raggiungere questo traguardo occorre costruire molto a condizioni sufficientemente favorevoli, evitando di dare alti contributi a pochi privilegiati.

È un delicato problema di equilibrio fra le diverse necessità, che deve essere risolto con equità e seguendo quell'indirizzo sanamente

sociale che noi vogliamo regga gli organismi della nostra democrazia.

Noi riconosciamo al ministro Togni profonda sensibilità sociale, equilibrio e competenza economica; per questo siamo certi che egli dirigerà i suoi sforzi nel settore dell'edilizia popolare perchè anche in esso trovino sana applicazione le direttive della Democrazia cristiana, per una sana socialità non disgiunta da una prudente oculatezza nella spesa del pubblico denaro.

Il problema della viabilità presenta ormai aspetti di tale gravità che il richiamare su di essi l'attenzione del Senato, attraverso la presentazione di dati significativi, è un preciso dovere.

Alla fine del 1956 circolavano quasi due milioni e mezzo di autoveicoli e quasi tre milioni di motocicli: anche calcolando su un incremento della circolazione sensibilmente inferiore a quella verificatasi negli ultimi anni (e non so se questa ipotesi sarà per verificarsi), nel 1966 avremo otto milioni di veicoli circolanti.

Sempre nel 1956, sono venuti in Italia quasi nove milioni di stranieri attraverso i transiti stradali, contro quasi quattro milioni entrati in Italia colla ferrovia o con mezzi di trasporto navali od aerei.

Se sapremo fare quanto necessario perchè le nostre strade non risultino intransitabili, le statistiche ci dicono che nel 1966 gli stranieri che entreranno in Italia usando della strada potranno raggiungere la cifra sbalorditiva di venti e forse venticinque milioni di unità.

Il traffico terrestre in Italia è così ripartito: anno 1956 viaggiatori: 74 per cento alla strada (72 miliardi di viaggiatori-chilometro); 26 per cento alla rotaia (25 miliardi di viaggiatori-chilometro); merci: 65 per cento alla strada (33 miliardi di tonnellate-chilometro); 35 per cento alla rotaia (17 miliardi e mezzo di viaggiatori-chilometro).

Il traffico su strada è risultato più costoso di quello su ferrovia cosicchè il costo complessivo dei trasporti, pari a 1.900 miliardi, è da attribuirsi per l'84 per cento alla strada e per il 16 per cento alla rotaia.

È interessante rilevare che nel 1956 le imposizioni sugli autotrasporti hanno fatto affluire nelle casse statali una somma che supera del 22 per cento il totale degli incassi della rotaia, e che nel 1966 le supererà del 100 per cento, dato il previsto diverso tasso di incremento.

È dunque interessante uno studio sul gettito dell'imposizione sugli autotrasporti, come tale inteso il complesso delle imposizioni normali sui carburanti e lubrificanti (e quindi esclusa l'imposta Suez), tasse di circolazione, l'I.G.E. sugli autoveicoli nuovi, nonché le tasse di registro sui trasferimenti, l'imposta di ricchezza mobile sugli autotrasporti ed altre minori.

Tale complesso, che nel 1950 è risultato di 117 miliardi, si è triplicato in sei anni, risultando nel 1956 di 341 miliardi.

Ai fini di determinare quale sarà il gettito di queste imposizioni negli anni futuri, è opportuno calcolare un incremento della motorizzazione sensibilmente inferiore a quello degli scorsi anni, anche se il Ministro dei trasporti prevede che esso si manterrà per almeno cinque anni.

Anche con valutazioni prudenti, le previsioni portano ad un gettito di 522 miliardi nel 1960, di 803 miliardi nel 1965 e di ben 1.100 miliardi nel 1970.

Nel fare questi calcoli non si è previsto alcun alleggerimento delle attuali gravose imposizioni, ma le percentuali di incremento sono state tenute in limiti così ridotti che un Ministro delle finanze di buona volontà potrà acquisire gli introiti indicati anche disponendo, nel tempo, un concreto programma di alleggerimento delle imposizioni considerate.

Di fronte ad un quadro di imponente e, vorrei dire di prepotente sviluppo della motorizzazione in tutti i suoi aspetti, la consistenza della nostra rete viaria è praticamente immutata da qualche decennio.

È fatale che la conseguenza sia un continuo accrescersi degli incidenti: nel 1956 sono stati circa trecentomila, con oltre centocinquantomila feriti e quasi settemila morti.

Si ha dunque una media di quattrocento feriti e di venti morti al giorno, ed i soli dan-

ni materiali alle persone ed alle cose si sono avvicinati nell'anno a centocinquanta miliardi.

L'esame dell'andamento statistico degli incidenti ci porta ad una constatazione preoccupante: infatti sino al 1955 il ritmo di incremento degli incidenti si è mantenuto inferiore a quello dell'incremento della circolazione, ma nel 1956 la tendenza si è rovesciata e l'incremento percentuale degli infortuni è risultato più elevato di quello della circolazione.

Nel 1957, i primi mesi (che, peraltro, sono i meno significativi), ci offrono dati contraddittori nei riguardi dell'andamento infortunistico.

Se la tendenza del 1956 dovesse essere confermata, vorrebbe dire che è stato superato il limite oltre il quale non è più lecito ed onesto consentire incrementi nella circolazione, se non si adottano i provvedimenti, sia a breve che a lunga scadenza, che sono necessari per evitare la tragica e fatale prospettiva che la statistica, freddamente, ci indica.

Onorevole signor Ministro, noi tutti le riconosciamo ferrea volontà e grandi capacità; mi rifiuto di indicare le tragiche cifre di morti e di feriti che la statistica prevede per il 1966, perchè sono certo che ella saprà decisamente operare anche in questo campo, di modo che tutti gli ostacoli che ritardano o impediscono di elevare un solido argine a questo fiume di sangue saranno tempestivamente superati.

Che Dio illumini tutti coloro che hanno con lei la grave e pesante responsabilità di porre rimedio a questa situazione; che l'intervento sia pronto ed il migliore possibile cosicchè si riesca a dominare e vincere la tragica prospettiva.

Ma esaminiamo la consistenza della nostra rete viaria e confrontiamola con quella che sarà nel 1966, se saranno realizzati i programmi già previsti anche se non finanziati che in parte.

Abbiamo 520 chilometri di autostrade ad un solo nastro, che assorbono il 2-3 per cento del traffico totale; quasi 25 mila chilometri di strade statali sulle quali si svolge il 60-70 per cento del traffico, ed infine 45 mila chilometri di strade provinciali e 110 mila di

strade comunali che, insieme, assorbono il 20-30 per cento del traffico.

Vi sono inoltre 40 mila chilometri di strade non classificate, con traffico ridotto.

Per il 1966 le autostrade saranno a doppia carreggiata e misureranno duemila chilometri: esse assorbiranno il 10-20 per cento del traffico; lo sviluppo delle strade statali, in base al disposto del disegno di legge n. 2666, che è all'esame della Camera, aumenterà a 35 mila chilometri circa, assorbendo sempre il 60-70 per cento del traffico totale.

Le strade provinciali avranno una consistenza pari a 85 mila chilometri, quelle comunali diminuiranno a 80 mila chilometri e ridotte a 20 mila chilometri saranno le strade non classificate.

Queste arterie, insieme, assorbiranno il 15-25 per cento del traffico complessivo.

Alcune delle arterie di maggior traffico dovranno essere sistemate su due o più carreggiate, in relazione alle esigenze del traffico ed agli impegni che l'Italia ha assunto con la nota convenzione di Ginevra del 1950.

È pertanto opportuno esaminare quali siano gli investimenti necessari per realizzare questo piano, che supera, sensibilmente, la previsione del piano Vanoni, partitamente confrontando le necessità cogli stanziamenti acquisiti e colle previsioni del piano.

Per le autostrade sono in atto impegni per 350 miliardi di investimenti sulla base di leggi già approvate; è stata preannunciata una proposta di legge governativa che prevede stanziamenti per 55 miliardi coi quali saranno possibili investimenti per circa 110 miliardi.

Altri investimenti sono da prevedersi per le autostrade in esercizio e concesse ad enti privati.

Poichè nel piano Vanoni si prevedevano in questo settore investimenti per 400 miliardi, si può dire sino ad ora che la previsione sarà superata di almeno 80 miliardi, ossia del 20 per cento.

La rete delle strade statali o da classificare statali dovrà essere sistemata, in base alla convenzione di Ginevra, per circa 4.700 chilometri con una spesa di 250 miliardi, mentre

la sistemazione degli altri 30 mila chilometri richiederà altri 240 miliardi, se non di più.

Le previsioni del piano Vanoni dovranno quindi essere elevate da 420 miliardi ad almeno 490 miliardi, mentre sino ad ora non è previsto alcuno stanziamento.

Per la sistemazione di piste ciclabili, la previsione Vanoni di 10 miliardi può essere confermata, anche se per ora non vi sono stanziamenti.

Per le strade provinciali o da classificare provinciali, il piano Vanoni prevede investimenti per 250 miliardi che si sono dimostrati assolutamente insufficienti.

Un serio esame delle sole spese necessarie per consentire l'attuazione del disegno di legge n. 2666, porta a stabilire che le spese occorrenti per le sole strade comunali da classificare provinciali si aggirano sui 400 miliardi, contro un finanziamento previsto nel disegno di legge in soli 100 miliardi.

Altri cento miliardi occorrono per la sistemazione delle strade provinciali che rimangono tali; per queste non vi è alcuna previsione di stanziamento oltre a quelli della Cassa del Mezzogiorno e per le zone depresse del Centro-Nord.

Sarà infine necessario elevare a 100 miliardi il complesso degli investimenti necessari — contro i 70 previsti — per le strade comunali o che dovranno divenire tali.

Si ha così un fabbisogno di 1.600 miliardi, finanziati per 580-600, contro le previsioni del piano Vanoni di una spesa complessiva di 1.150 miliardi. Questo non deve recare sorpresa perchè ogni ritardo nella realizzazione del piano ne aumenta l'ampiezza e gli oneri.

Ma un nuovo problema, particolarmente interessante, sta imponendosi all'attenzione del nostro Paese: quello dei trafori alpini.

Attualmente il traffico stradale subisce una frattura in corrispondenza delle Alpi; i trafori ci consentirebbero di attivizzare il traffico merci da e per i paesi del Nord e di non sospendere il traffico turistico nel periodo invernale, con evidenti grandi vantaggi per la nostra economia.

Naturalmente i trafori debbono essere effettuati in modo che gli interessi italiani non siano sacrificati, facendo sì che almeno uno

degli sbocchi sia in territorio italiano, ma non vi è dubbio che il Ministro dei lavori pubblici saprà, unitamente ai suoi colleghi che si dovranno occupare della materia, bene operare in difesa dei nostri legittimi interessi.

Il problema dei trafori alpini deve essere ancora approfondito attraverso l'esame di tutti gli aspetti, ma è necessario che il nostro Paese adotti tempestivamente una sua linea sul problema e la renda nota, perchè tutti ne debbano tener conto.

Il costo di un traforo alpino, compresa la sistemazione degli accessi sul nostro versante, può calcolarsi in 10-20 miliardi, cosicchè tre-quattro trafori, di cui almeno uno in ciascuna delle tre regioni che fronteggiano le Alpi, non dovrebbero impegnare investimenti italiani per oltre 50 miliardi.

Dati i grandi interessi turistici e di sviluppo industriale collegati al Mercato comune, sembra che questa somma possa, anzi debba, correttamente, inserirsi in un piano generale di sistemazione della rete viaria.

Le necessità di investimenti sommano dunque a 1.650-1.700 miliardi, dei quali sono finanziati o è previsto il finanziamento per 650-700.

I residui 1.000 miliardi non possono essere reperiti entro il 1964, termine previsto dal piano Vanoni, date le limitate disponibilità di bilancio; è necessario perciò stabilire un programma poliennale che inizi nel 1958 e che abbia una durata di dieci od anche dodici anni, studiando le modalità di finanziamento con stanziamenti inizialmente modesti ma gradualmente progressivi onde potere, nel periodo accennato, soddisfare a tutte le esigenze.

Da parte di alcuni tecnici dei problemi viari è stato a più riprese richiesto che il finanziamento delle opere relative alla strada avvenga con le quote di incremento delle imposizioni a carico di questa.

Ma questo non è possibile perchè il bilancio dello Stato è unico e non sono tollerabili imposizioni di scopo; tuttavia, in alcuni paesi è in atto un collegamento fra le imposizioni e le erogazioni per la strada.

In Svezia, ad esempio, il totale gettito delle imposizioni su veicoli e carburanti è destinato

al finanziamento delle opere stradali; negli Stati Uniti la destinazione dei proventi delle imposte sulla circolazione al « fondo stradale » è addirittura obbligo costituzionale per 21 Stati, e gli altri seguono questa direttiva sottraendo al « fondo » solo percentuali di entità trascurabile.

Anche altri Stati destinano particolari proventi della strada a fondi speciali destinati a determinati miglioramenti della rete stradale.

In Italia, come si è detto, non si ha, e non è opportuno, un collegamento diretto fra entrate e spese della strada, tuttavia un confronto fra le due voci può essere istruttivo.

Sino al 1950 sono state destinate alla strada somme costantemente superiori al gettito complessivo delle imposizioni sulla motorizzazione; nel 1950 le spese e le entrate si sono pressochè pareggiate sui 110-120 miliardi; poi lo incremento delle entrate è continuato con ritmo sostenuto, mentre le spese sono rimaste pressochè invariate.

Siamo così giunti al 1956, nel quale anno le entrate sono state di 340 miliardi e le spese 170 miliardi, pari al 50 per cento delle entrate.

Dovendosi studiare un piano poliennale, confermata l'impossibilità di istituire un collegamento fra entrate e spese della strada, si dovrebbe però assicurare che le entrate, valutate con prudenza, garantiscano la copertura degli impegni di spesa, lasciando un congruo margine a disposizione del Tesoro per soddisfare le necessità di carattere generale.

Ho voluto verificare in quale misura ciò fosse possibile compilando uno studio basato sui seguenti punti-base:

- 1) oltre agli investimenti già deliberati o comunque previsti si dovrà prevedere il finanziamento di altri 1.000 miliardi di opere;
- 2) opportunità di sviluppare il piano in dodici anni;
- 3) necessità di stabilire impegni ridotti per i primi anni, ma gradualmente crescenti nel tempo.

I risultati di questo studio sono riassunti nei seguenti dati statistici:

581ª SEDUTA

DISCUSSIONI

17 OTTOBRE 1957

Anno	Gettito imposizioni sugli autotrasporti			Incremento stanziamenti per la strada		Percentuale dell'incremento annuale dei proventi da destinarsi all'incremento delle spese
	TOTALE	Incremento rispetto all'anno precedente		Rispetto all'anno precedente	Rispetto al 1957	
		percentuale	Miliardi	miliardi	miliardi	
1956	341,1	18,6	55 -	—	—	47,7 — 70,2 †
1957	382 -	12 -	41,9	20-30 † (—)	20-30 † (+)	
PIANO POLIENNALE 1958-1969						
1958	425,9	11,5	43,9	14 -	14 -	31,9
1959	472,7	11 -	46,8	14 -	28 -	29,9
1960	522,3	10,5	49,6	14 -	42 -	28,2
1961	574,5	10 -	52,2	12 -	54 -	23 -
1962	629 -	9,5	54,5	12 -	66 -	22 -
1963	685,6	9 -	56,6	12 -	78 -	21,2
1964	743,8	8,5	58,2	12 -	90 -	20,6
1965	803,3	8 -	59,5	12 -	102 -	20,2
1966	863,5	7,5	60,2	12 -	114 -	19,9
1967	923,9	7 -	60,4	12 -	126 -	19,8
1968	983,9	6,5	60 -	12 -	138 -	20 -
1969	1.042,9	6 -	59 -	10 -	148 -	16,9
					1.000 -	

(—) dato non definitivo.

(+) rispetto al 1956.

È chiaro che molte varianti possono essere introdotte nel mio studio, e se l'onorevole Ministro riterrà degna di qualche considerazione l'idea base da cui esso trae origine, potrà far sviluppare lo studio, che logicamente, è allo stato embrionale.

Partendo dai dati dell'entrata del 1956, se ne è, dapprima, calcolato l'incremento su una base prudenziale; mentre negli ultimi anni l'incremento della motorizzazione è stato del 15 per cento nei confronti dell'anno precedente, l'incremento per il 1957 si è previsto nella misura del 12 per cento.

Negli anni successivi l'incremento rispetto all'anno precedente si è previsto gradualmen-

te decrescente cosicchè nel 1969 esso è stato calcolato nella misura del 6 per cento.

I calcoli ministeriali sono più ottimisti: lo onorevole Angelini ha dichiarato, infatti, che per altri 5 anni gli incrementi si manterranno all'attuale livello, ma trattando di previsioni di entrate a lunga scadenza ho ritenuto roveroso adottare un rigido criterio di prudenza.

Ciò nonostante, le entrate dovrebbero aumentare nel 1957 di 42 miliardi e, negli anni successivi, il volume dell'incremento annuale andrà leggermente lievitando per stabilizzarsi fra 7-8 anni intorno ai 60 miliardi. Alla fine del dodicennio considerato, e cioè nel 1969, il

gettito annuo supererà i 1.000 miliardi. Se previsioni più ottimistiche dovessero realizzarsi, tale gettito potrà avvicinarsi e forse superare i 1.400 miliardi.

Ritengo che nel 1958 non dovrebbe essere impossibile destinare 14 miliardi alla strada, in aumento agli impegni già assunti o comunque previsti contro i 20-30 del 1957, con che ritornerebbe alla strada il 31,9 per cento dei maggiori proventi da essa provocati, contro il 50-70 per cento del 1957.

Per finanziare il piano basterebbe che per altri due anni si assegnassero alla strada 14 miliardi in più per ogni esercizio, poi basterebbe l'incremento di 12 miliardi, incremento che per l'ultimo anno del dodicennio si potrebbe ridurre a 10 miliardi.

La quota percentuale delle maggiori entrate destinata a spese si riduce, di anno in anno, dal 31,9 per cento del 1957 al 16,9 per cento del 1969.

Mi pare che sia fuori di dubbio la necessità di formulare un piano poliennale, perchè solo sapendo quali saranno i mezzi disponibili nel loro complesso e la loro ripartizione nel tempo è possibile disporre per un razionale, ordinato e quindi economico piano di lavori, impegnando proficuamente i tecnici ed utilizzando nel miglior modo i costosi macchinari necessari e le maestranze specializzate, ininterrottamente per un lungo periodo di anni.

Per accelerare l'esecuzione del piano e consentire il suo sviluppo armonico, dovranno forse essere adottati accorgimenti perchè il Ministro possa — in limiti prestabiliti — impegnare una quota degli stanziamenti di esercizi prossimi.

Non è il caso di entrare nei dettagli del provvedimento, ma mi pare che è necessario dare il via agli studi ed alle realizzazioni, perchè la circolazione si svolge in Italia in condizioni tanto preoccupanti da lasciar prevedere che, ove non si provveda subito, si potranno avere gravi ripercussioni sullo stesso sviluppo della motorizzazione e del turismo, inaridendo la fonte delle entrate della strada. È la vita della Nazione ed il progresso civile del nostro Paese che ne possono risentire.

Se non vado errato, quanto sono venuto esponendo è pienamente condiviso dall'onorevole

Ministro, e l'ordine del giorno che ho presentato su questo argomento vuol essere il cordiale appoggio del Gruppo della democrazia cristiana alla sua azione, se il Senato vorrà accoglierlo, come spero. (*Applausi dal centro. Molte congratulazioni.*)

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

ZUGARO DE MATTEIS. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, mi occuperò brevemente di un aspetto dell'edilizia privata come contrapposto alla diminuita possibilità dell'intervento dello Stato in questo settore. Faccio una premessa. La chiara e completa relazione del senatore Canevari mette in risalto una effettiva diminuzione delle somme assegnate al Ministero dei lavori pubblici; questa diminuzione è dovuta principalmente al crescere continuo dell'ammontare delle annualità impegnate negli esercizi precedenti. Queste annualità, iscritte in bilancio per 40 miliardi per l'anno 1954-55, sono salite a 46 miliardi nel bilancio 1955-56, a 54 miliardi nel bilancio 1956-57 e a 60 miliardi nel bilancio in discussione, così che, se dall'ammontare della spesa prevista per l'esercizio 1956-57 in lire 193 miliardi si tolgono le annualità ora menzionate per lire 54 miliardi, si ha una disponibilità reale di 139 miliardi; se dall'ammontare della spesa prevista per l'esercizio 1957-58 in lire 198 miliardi si tolgono le stesse annualità per lire 60 miliardi, si ha una disponibilità reale di 138 miliardi, un miliardo in meno che nell'esercizio precedente.

L'osservazione fatta dal relatore, che quelle annualità dovrebbero essere stralciate da questo bilancio per essere trasferite su quello del Tesoro, è esattissima, trattandosi di vere e proprie partite di giro. All'esattezza dell'affermazione dovrebbe seguire l'attuazione del provvedimento. Ma con una operazione contabile non si eliminerebbe il fenomeno che tenderebbe a riprodursi, ed è per questo che si attende anche che l'onorevole Ministro presenti al Parlamento il disegno di legge, che sappiamo che egli sta predisponendo, che consentirà di finanziare le opere contemporaneamente al provvedimento di ammissione al fi-

nanziamento, provvedimento fortemente innovatore e di eccezionale importanza. Solo allora si potrà dire che gli stanziamenti di bilancio rappresenteranno nuovi investimenti, al lordo peraltro delle spese generali e di amministrazione. Spese che, per essere aumentate di circa 2,650 miliardi raffrontate a quelle dell'esercizio precedente, aggravano ancora di più l'attuale lamentata diminuzione delle somme a disposizione per nuovi investimenti, diminuzione che si aggirerà sui 4 miliardi.

Era fatale che, in queste condizioni, fosse necessario segnare il passo in vari settori. Uno di questi, che interessa per il fabbisogno particolarmente sentito, è quello dell'edilizia. E poichè si chiede, con la presentazione di questo bilancio, che si dia atto del forzato rallentamento nel ritmo degli interventi statali nel campo dell'edilizia privata, ritengo che sarebbe quanto mai opportuno, per rimediare a questo fenomeno, di favorire in quel campo lo sviluppo della iniziativa privata, sia di quella libera, sia di quella sovvenzionata. Dico questo a ragion veduta perchè si sono avute autorevoli manifestazioni che lascerebbero sospettare che si abbia intenzione di deprimere questa iniziativa, per indirizzare il capitale privato verso altre forme di investimenti.

Mi riferisco non tanto ai noti e discussi progetti dei ministri Andreotti e Romita sulle aree fabbricabili, quanto al progetto Andreotti n. 1278 del 1956 sui privilegi tributari nel campo dell'edilizia nuova e di ricostruzione ed alla circolare Romita n. 1120 recante nuove disposizioni sulle cooperative edilizie. Questa circolare, in definitiva, tende a rendere più difficile l'attività delle cooperative a beneficio degli enti edilizi pubblici, e a sua volta il progetto Andreotti prevede una progressiva riduzione delle esenzioni ed agevolazioni fiscali.

Se l'una e l'altro dovessero avere il sospettato fine di dirottare dall'edilizia il capitale privato, essi appaiono dannosi nell'attuale situazione, tanto più in quanto esistono impegni programmatici che non possono essere dimenticati. Lo schema Vanoni prevedeva la costruzione di 10 milioni e 200 mila vani nel decennio 1955-65. Nel 1955 la media prevista

di un milione di vani all'anno è stata raggiunta e superata, mentre non lo è stata nel 1956 e non so se lo sarà nel 1957. Comunque il numero di 10 milioni di vani rappresenta la previsione minima indispensabile, quella cioè del rapporto di un vano ogni 1,4 abitanti, cioè 37 milioni di stanze per 47 milioni di abitanti, secondo il censimento del 1951. Il che, peraltro, non ci porterebbe alla pari con le altre Nazioni europee nè per quanto riguarda il numero globale disponibile di vani, nè per quanto riguarda la proporzione tra vani di nuova costruzione e abitanti, nè per quanto attiene sia al raffronto tra l'ammontare parziale degli investimenti edilizi e l'ammontare globale degli investimenti, sia al rapporto proporzionale tra l'incidenza della spesa per l'edilizia e il reddito nazionale lordo.

Che se poi dai confronti internazionali si passa a quelli tra le regioni d'Italia, l'indice nazionale di disponibilità media dei vani (un vano per 1,4 abitanti) si sposta a tutto vantaggio delle regioni dell'Italia settentrionale. A fronte di un vano per 0,9 abitante della Liguria, di un vano per ogni abitante del Piemonte e della Toscana, sta il vano per ogni due abitanti della Campania. Il che importa un maggiore impegno del Ministero per le regioni del Mezzogiorno e una maggiore preoccupazione per chi, come me, a quelle regioni appartiene.

Oltre l'aspetto umano e sociale sta anche lo aspetto economico e mi limiterò a due accenni. Nel 1953 la Commissione economica dell'O.N.U. per l'Europa attribuiva gran merito della ripresa economica europea all'attività edilizia, che comporta il massimo sfruttamento delle risorse di lavoro e di beni. Si è poi calcolato dall'Associazione dei costruttori che nel 1955 hanno trovato occupazione nel settore edilizio 477 mila operai con oltre 124 milioni di giornate lavorative. Anche a voler annoverare le case tra i beni di consumo, si tratta pur sempre di beni di consumo durevoli che danno vita ed alimento altrettanto durevoli a una molto numerosa gamma di attività umane dall'artigianato all'industria e al commercio.

In conclusione, di fronte al progressivo appesantimento del bilancio per impegni deri-

vanti da precedenti esercizi e quindi non suscettibili di altri investimenti, chiedo che ella, onorevole Ministro, voglia dire una parola che tranquillizzi sull'argomento del temuto indirizzo di contenere gli investimenti privati nel settore dell'edilizia e lo chiedo anche dopo che la competente Commissione della Camera dei deputati ha approvato il disegno di legge, che proroga al 31 dicembre 1959 i benefici fiscali per le nuove costruzioni e ricostruzioni. La limitatezza nel tempo della proroga aumenta, non dirada, le perplessità.

Ed ora sia consentito anche a me di insistere in questa sede su un argomento del quale l'onorevole Ministro è stato già interessato, sia in questo e nell'altro ramo del Parlamento, sia nella visita che egli or non è molto ha avuto occasione di fare in Abruzzo: cioè sull'argomento della sproporzionalità, per difetto, degli stanziamenti per il Provveditorato alle opere pubbliche. Non riusciamo a farci una ragione di questa specie di zona bianca venuta a formarsi nel bilancio del Ministero a danno di una regione che avrebbe invece tutti i titoli per una particolare considerazione, dato il deficiente stato attuale di alcuni servizi primari ed essenziali richiesti dal progredito vivere, e date, per contro, le sue notevoli possibilità di sviluppo economico.

L'Abruzzo si trova quasi all'ultimo posto nella graduatoria di ripartizione dei fondi assegnati ai Provveditorati con una diminuzione di ben 190 milioni (pari a circa il 35 per cento) rispetto alla ripartizione effettuata nell'esercizio precedente. Fondi che si teme saranno, per di più, in gran parte assorbiti da opere straordinarie per riparare danni per frane subiti da qualche comune e per evitare ulteriori tragici eventi.

La forte limitazione dei fondi, destinati alla viabilità minore e il cambiamento di indirizzo della Cassa per il Mezzogiorno, che ritiene pressochè esaurito il suo intervento nell'esecuzione di queste opere pubbliche, ha portato di nuovo in primo piano il problema della viabilità minore nella mia regione.

Nella provincia di Pescara, ad esempio, quasi tutti i comuni hanno numerose frazioni e specialmente contrade, ma troppe contrade sono prive della strada di allacciamento

al centro abitato. Le attuali vie campestri, principalmente a causa della natura argillosa del terreno, e per mancanza di ponti, sono assolutamente intransitabili nel periodo invernale completamente isolando così le popolazioni rurali.

La carenza della viabilità minore non ha soltanto un suo aspetto umano, ma anche economico, in vista delle trasformazioni fondiarie in atto, dell'aumento delle produzioni agricole favorite dalle imponenti opere di bonifica, canalizzazione e irrigazione in corso e dal fenomeno immigratorio per alcune zone. Per diretta esperienza posso dire che si è dato pure il caso di giovani che, per l'eccessiva difficoltà di accesso al capoluogo, hanno dovuto rinunciare a frequentare i corsi di istruzione professionale e di qualificazione, corsi che hanno la loro attività più intensa nel periodo di sospensione relativa dei lavori agricoli.

Accenno sommariamente ad un altro problema che pure interessa l'Abruzzo e la provincia di Pescara in particolare. Quello cioè del regolare e continuativo funzionamento dei cantieri di lavoro che troppo spesso non vengono aperti perchè le amministrazioni comunali non hanno i fondi sufficienti per l'approvvigionamento dei materiali; cantieri che, anche se iniziati, troppo spesso vengono interrotti per la stessa ragione, con quelle conseguenze per la manutenzione di quanto è stato fatto che è facile immaginare.

Debbo riconoscere che l'onorevole Ministro si è reso ben conto di questo, ma non ho potuto omettere di prospettargli in questa sede le necessità della mia regione e della mia provincia. Il desiderio di quelle oneste e laboriose popolazioni di veder ripristinata una doverosa giustizia distributiva equivale a fondata speranza di una azione riparatrice che, per ciò stesso, sarà in primo luogo morale.

Tanto più apprezzato sarà il suo futuro intervento, in quanto gli operatori economici della regione abruzzese da tempo, ma invano, lamentano una sfasatura gravemente pregiudiziale del meccanismo di finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno. Mi riferisco allo ISVEIMER, organo finanziario della Cassa, il cui capitale di dotazione è costituito per lo 80 per cento dalla stessa Cassa e dal Banco

di Napoli e per il restante 20 per cento dalle Casse di Risparmio e da alcune banche cooperative popolari. L'Abruzzo non ha alcun rappresentante nel Consiglio di amministrazione dell'ISVEIMER, il quale per la lontananza della sua sede dai centri più operosi della regione, per le difficoltà delle comunicazioni, per la macchinosità e le lungaggini delle istruttorie, per l'eccessiva onerosità di condizioni richieste per la concessione di finanziamenti e per le preferenze accordate, come è umano, a coloro che, per essergli più vicini, riescono a fargli pervenire meglio la loro voce, è considerato con giustificato disfavore dalla generalità dei nostri operatori che si dedicano con entusiasmo e tenacia al progresso della regione.

È questo uno stato di fatto che sottopongo all'attenzione dell'onorevole Ministro e alla sua indiscussa volontà di attuare una giustizia riparatrice in favore delle popolazioni abruzzesi che della Nazione non hanno mai demeritato. Dico indiscussa volontà perchè ne abbiamo già le prove. E' di appena qualche giorno fa la decisione del Comitato per il coordinamento edilizio popolare promosso dall'onorevole Ministro, di realizzare in Pescara un quartiere residenziale che importerà una spesa di 2 miliardi corrispondente a 4000 vani oltre ad edifici per servizi generali. Le esprimo, onorevole Ministro, i sensi di gratitudine della cittadinanza di Pescara per i vantaggi concreti che deriveranno dal provvedimento che contribuirà a risolvere una delle angustie maggiori di quel capoluogo che è ancora in un fermento di espansione demografica e di incremento economico lungi dall'esaurirsi e, ripeto, ne traggio auspicio per l'ulteriore suo interessamento per l'Abruzzo intero e per la più giovane ma più dinamica provincia di Pescara. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

RESTAGNO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò molto breve e limiterò il mio intervento ad un unico settore per il quale sento il dovere di rin-

novare qui le istanze delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare. Mi riferisco ai problemi della ricostruzione, problemi dei quali si sono già interessati parecchi colleghi e sui quali desidero fare il punto, non per abbracciarne l'intero quadro, ma per mettere in evidenza anomalie, manchevolezze ed insufficienze che vanno assolutamente sanate.

Una frase, purtroppo ricorrente, che anche da parte di uomini altamente responsabili si va ripetendo con frequenza, è quella che la ricostruzione in Italia è ormai ultimata.

Mi si permetta di dichiarare, in questa circostanza, che non vi è nulla di più errato, perchè la ricostruzione in Italia è stata affrontata in pieno, il Governo ha acquisito grandi benemerienze, l'Italia è stata ammirata per questa azione gigantesca svolta negli anni dell'immediato dopoguerra, però questa opera deve essere completata. Non dobbiamo consentire che le manchevolezze che ancora rimangono possano giustificare lamentele e critiche.

La ricostruzione è stata completata nei grandi centri, però non è stata ultimata nei piccoli paesi, nelle zone periferiche, in molti comuni minori che si trovano in ritardo nell'opera di ricostruzione. Parlo non soltanto della zona che io rappresento, ma anche delle vicine provincie abruzzesi, di quelle di Caserta, del Molise, di Latina, dell'Emilia e della Toscana, ed in modo particolare mi riferisco al Cassinate che è stato il centro delle maggiori distruzioni in Italia, che hanno raggiunto percentuali che si avvicinano al cento per cento.

È indispensabile che queste zone decentrate siano tenute presenti dalle autorità governative, come è necessario che non si rinnovino le dichiarazioni cui accennavo prima, che non corrispondono al vero e che creano uno stato di insofferenza nelle popolazioni, che si trovano ancora nell'impossibilità di ricostruire le loro case e che invocano la ricostruzione delle loro opere pubbliche. Ricordo fra gli altri il comune di Mignano di Montelungo, comune glorioso che ospita il cimitero di guerra dell'esercito italiano ricostituito. Vorrei che qualche collega visitasse questo comune per constatare come ancora sia in una condizione di squallore. E lo stesso dicasi per altri comuni del Cassinate che si trovano nelle stesse condizioni, quali

Ausonia, Piedimonte San Germanò, Pontecorvo. Naturalmente tutto questo deriva dal fatto che, specialmente in questi ultimi anni, i finanziamenti sono stati insufficienti nel settore della ricostruzione. Non deriva da cattiva volontà nè di esponenti politici, nè di uomini di Governo e tanto meno di funzionari, i quali hanno fatto tutto quello che potevano e molte volte anche di più; ma deriva dalla circostanza che le somme messe a disposizione per questo determinato scopo non erano sufficienti.

Abbiamo avuto un fiorire di iniziative forse eccessive; troppe leggi, in fondo buone, ma inoperanti, specialmente sotto il profilo finanziario, che non poterono essere utilizzate per la realizzazione degli scopi per i quali furono approvate. Questo stato di cose risulta particolarmente grave in tre settori: nel settore della ricostruzione privata, nel settore dei piani di ricostruzione e nel settore delle opere pubbliche.

Edilizia privata: sappiamo che vi sono ancora migliaia di contadini di piccoli centri che non hanno i mezzi per incominciare la ricostruzione delle loro case e questo a distanza di 12 anni dalla fine della guerra.

Mi auguro che il disegno di legge De Luca, all'esame del Senato, che si propone di risolvere il problema della ricostruzione delle case dei contadini attraverso la costituzione di consorzi che delegano all'U.N.R.R.A.-Casas il compito della ricostruzione degli stabili, possa venire al più presto approvato. Mi auguro altresì che possa aver sollecita definizione la legge n. 2255, che è alla Camera dei deputati fin dal 20 aprile 1952 e che si propone di finanziare l'Istituto per il finanziamento della ricostruzione.

Con raccapriccio si rileva che da quasi due anni il benemerito Istituto per la ricostruzione, I.N.F.I.R., è completamente immobilizzato per mancanza di mezzi.

Se questi due disegni di legge verranno approvati, ci sarà senz'altro una spinta notevole alla ricostruzione delle case private.

A proposito di finanziamenti insufficienti, dalla pregevole relazione dell'onorevole Carevati si rileva che il Provveditorato delle opere pubbliche di Roma per l'esercizio in discussione ha avuto 950 milioni per le case per i senza tetto, cifra indubbiamente inadeguata, spe-

cie se la si raffronta a quella di altri Provveditorati, ad esempio quello di Napoli, che indubbiamente si trova in una situazione grave ed ha ottenuto 4 miliardi e 330 milioni. Confido che ella, onorevole Ministro, vorrà affrontare questo problema della casa con grande energia in modo da avviarlo a soluzione.

C'è poi un altro aspetto, che preoccupa specialmente gli amministratori dei Comuni, quello dei piani di ricostruzione, obbligatori per le zone distrutte e per i quali da anni non si ricevono finanziamenti.

Dalla relazione risulta che 72 piani di ricostruzione debbono essere finanziati per intero e 100 attendono di vedere completato il finanziamento.

Per poter sviluppare questi lavori è necessario disporre di fondi adeguati. Anche qui, con grande dispiacere, rilevo come nell'esercizio scorso per il Lazio sono stati destinati a questo scopo 410 milioni, di cui 180 per la provincia di Roma, 180 per la provincia di Latina e solo 50 per la provincia di Frosinone, che pure conta oltre 50 comuni distrutti quasi completamente.

Quindi, anche per i piani di ricostruzione, è indispensabile un più forte intervento. Ricordo che su questo argomento ebbi occasione di parlare in quest'Aula due anni fa, ma purtroppo quei rilievi non hanno servito a nulla.

Un altro aspetto che desidero ricordare è quello del completamento delle opere pubbliche.

In questo settore molto è stato fatto, forse più ancora che negli altri settori, ma molto rimane da fare: sedi comunali, scuole... Ieri abbiamo sentito il collega Cappellini che ha fatto, diciamo così, un'offensiva contro la costruzione di troppe chiese. Ora, debbo dire all'onorevole Cappellini che nella zona della quale io mi occupo da anni molti paesi sono ancora senza chiesa. Debbo dire che la città di Cassino, che passa in Italia come un modello di ricostruzione, aveva 12 chiese, e ne sono state ricostruite due sole, e sono due chiese modeste: manca la cattedrale e l'episcopio.

Naturalmente non posso dimenticare che il Governo ha fatto un'opera veramente meritoria, con la ricostruzione dell'Abbazia di Montecassino. Tutti ricordano come l'Abbazia di Montecassino, quando venne distrutta, sollevò in tutto il mondo un coro di indignazioni, e

come la ricostruzione fosse invocata a gran voce. Il merito di questa ricostruzione è però unicamente del popolo e del Governo italiano; dobbiamo dirlo forte, perchè nessun'altra nazione è intervenuta al riguardo; questo meraviglioso sforzo è unicamente del Governo e del popolo italiano. Desidero però che non si confonda questa ricostruzione, di un così alto valore spirituale e storico, con il problema della ricostruzione delle chiese, perchè, dicevo, ci sono comuni — e posso ricordare ad esempio Piedimonte San Germano, Sant'Andrea Vallefredda, Roccasecca Scalo — che attendono ed invocano da molto tempo la ricostruzione della chiesa.

Ci sono ancora tante altre opere da eseguire. Ricorderò tra l'altro la ricostruzione del secondo binario della linea ferroviaria Roma-Napoli via Cassino. Il secondo binario, nel tratto Ceprano-Sparanise, venne asportato dai tedeschi e, a distanza di 12 anni dalla fine della guerra, non è stato ancora rimesso al suo posto.

CORBELLINI. È un problema che riguarda le Ferrovie!

RESTAGNO. Lo so, ma siccome siamo nel settore della ricostruzione, penso di essere nel tema ricordando anche questo particolare. Di fronte a questa situazione (e potrei continuare) si impone, a mio parere, una direttiva che corrisponda a criteri di equità e di giustizia: cioè si stabilisca una certa priorità nelle opere di ricostruzione di fronte alle opere nuove. Mi sembra questo un concetto che tutti possono sottoscrivere. Bisogna poi fare una politica di comprensione a favore delle popolazioni maggiormente colpite dalla guerra, che appartengono a zone depresse, perchè, cari colleghi, si tratta di zone del basso Lazio, del Molise, dell'Abruzzo, ecc., che erano già veramente depresse nel passato; poi la guerra ha distrutto tutto, e quindi la situazione economica di quelle popolazioni si è fatta ancora più grave e merita, da parte di quelli che hanno la responsabilità del governo, che se ne tenga conto. Si deve sviluppare una politica nei confronti di queste popolazioni, che hanno sofferto tutto il soffribile, per assicurare loro almeno i mezzi per la vita, il pane, una fonte di lavoro.

Purtroppo ci sono delle lacune, che non rientrano completamente nel campo del Ministero dei lavori pubblici, ma che vanno denunciate. Abbiamo ancora comuni che stanno pagando, nonostante le loro proteste, la spedalità di guerra del periodo bellico per decine di milioni: comuni poverissimi. Questo modo di procedere non può essere giustificato in nessuna maniera. Anche nel quadro della creazione di nuove industrie bisogna tener conto delle terre dove la guerra ha tutto rovinato e dove la popolazione, assieme alla casa, invoca i mezzi per vivere e progredire.

Onorevole Ministro: chiudo questo mio breve intervento dicendo che, di fronte alla morte, di fronte alle tragedie che si sono verificate in queste terre, non bastano i riconoscimenti, ma occorrono provvidenze concrete in maniera che non si realizzi soltanto la bella facciata dello edificio ricostruttivo, ma che questo edificio sia vivo, pulsante e che quelli che lo abitano possano trovare il modo di apprezzare quello che è stato fatto per loro dalla collettività.

Mi auguro che questo mio modesto richiamo sia tenuto presente dal Ministero dei lavori pubblici e che la ricostruzione venga completata, in tutta Italia, perchè la ricostruzione è stata una grande benemerita per la nostra Repubblica, ma non bisogna lasciarla incompiuta.

Se continuiamo col ritmo dei finanziamenti di questi ultimi esercizi, tra 30 anni la ricostruzione non sarà ultimata, ed allora si ripeterà quello che purtroppo dobbiamo constatare ora e, cioè, che, a distanza di 50 anni dal terremoto di Messina e di Reggio Calabria, siamo chiamati a votare nell'odierno bilancio degli stanziamenti per opere connesse a quella sciagura. (*Approvazioni*). Mi auguro che questo non debba ripetersi per le conseguenze della seconda guerra che ha distrutto il nostro Paese, per merito di coloro che oggi hanno la responsabilità del potere. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

FOCACCIA. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi occuperò brevemente del problema dell'energia in Italia, trattandosi evidentemente di un settore fonda-

mentale dell'attività economica del Paese. Pensate che, attualmente, consumiamo già circa 50 milioni di tonnellate equivalenti di carbone; che nel 1965 ne consumeremo, secondo previsioni piuttosto prudenti, 75 milioni; e nel 1975 detto consumo salirà a 110 milioni. Non è il caso di fare un lungo discorso; farò tuttavia alcune considerazioni conclusive sulla ripartizione dell'energia consumata e sul programma di utilizzazione delle varie fonti.

Un'azione politica, concretata in opportuni provvedimenti amministrativi ed economici, può efficacemente intervenire in questo settore. Per esaminarne la possibilità, è opportuno distinguere le fonti di produzione in due parti: fonti nazionali e fonti di importazione. Le fonti nazionali comprendono le risorse idriche e geotermiche, i giacimenti di lignite e di carbone, i combustibili gassosi o liquidi, estratti dal sottosuolo nazionale; le fonti di importazione sono costituite, essenzialmente, dai combustibili solidi o liquidi. Le risorse idriche e geotermiche e le ligniti possono essere convenientemente utilizzate, salvi piccoli consumi locali, solo per la produzione di energia elettrica; i combustibili gassosi, liquidi, solidi — nazionali od importati — possono essere utilizzati, invece, o per usi specifici — nei quali cioè ciascuno di essi è insostituibile — o per usi generici, quali la produzione di energia elettrica o di calore, ottenibile anche da altre fonti.

Difficilmente si potrà, con provvedimenti legislativi che non vogliano turbare gravemente altri settori economici ed industriali, influire sul consumo di quella parte di questi combustibili che è destinata agli usi specifici e caratteristici di ciascuno di essi. Sarà possibile invece variare opportunamente il rapporto tra le fonti di produzione dell'energia elettrica rappresentate da: risorse idriche e geotermiche; ligniti; combustibili gassosi nazionali; combustibili liquidi nazionali, estratti all'estero da industrie nazionali e importati; combustibili solidi importati. A queste fonti si aggiungono infine i combustibili nucleari.

Da un esame anche sommario delle singole voci si può osservare che:

1) è opportuno e necessario utilizzare al massimo, salvo qualche caso di evidente incongruenza economica, le rimanenti risorse

idriche e prevedere anche l'eventuale modifica di vecchi impianti già abbondantemente ammortizzati, per ricavarne una maggiore o meglio regolata produzione: non bisogna infatti dimenticare che l'energia idrica, oltre a costituire l'unica fonte perennemente rinnovantesi, offre anche le migliori possibilità per la regolazione;

2) la produzione geotermica può eventualmente essere forzata: occorre però valutarne accuratamente la convenienza economica e tener conto, d'altra parte, che essa non avrebbe mai una sensibile influenza percentuale;

3) per l'utilizzazione delle ligniti è indispensabile un ancor più accurato esame economico, in quanto si possono avere notevoli sorprese sia nel valutare l'estensione dei giacimenti, sia nella costanza delle caratteristiche del materiale estratto: questa fonte, perciò, si presta poco a considerazioni di carattere generale, ma va esaminata caso per caso;

4) è conveniente spingere al massimo la estrazione dei combustibili gassosi dal territorio nazionale: potendo però il metano essere meglio utilizzato per specifiche applicazioni, è forse più opportuno non tenerne conto ai fini della produzione di energia elettrica;

5) poco assegnamento sembra si possa fare sui combustibili liquidi nazionali, pur essendo consigliabile intensificare la ricerca di essi: ai fini di questo esame possono essere considerati insieme con i combustibili di importazione, dei quali rappresentano finora una trascurabile percentuale;

6) è prematuro tener conto, in un programma di prossima scadenza, dei combustibili estratti all'estero dalle industrie nazionali, per i quali, d'altra parte, occorre tener presente lo inconveniente della esposizione di capitali allo estero;

7) i combustibili solidi e liquidi di importazione presentano i ben noti problemi di esborso di valuta, di trasporto e di politica internazionale;

8) l'utilizzazione dei combustibili nucleari, infine, è oggi soltanto una questione economica, che potrà, come si ha ragione di ritenere, essere risolta presto ma non immediatamente.

L'azione dell'Euratom potrà essere particolarmente efficace a questo scopo, e si può ri-

tenere che, non appena raggiunta la comparabilità tra i costi dell'energia nucleare e di quella termica, anche a costo di qualche antieconomico ma necessario esperimento, l'adozione degli impianti nucleari sarebbe particolarmente facilitata in Italia dalla possibilità di affidare ad essi i servizi di base, riservando alle risorse idriche i servizi intermittenti o di punta, stagionali o giornalieri.

Circa il programma di utilizzazione si può pensare che sarebbe conveniente per l'Italia: 1) riservare la maggior parte dei combustibili solidi, liquidi e gassosi, estratti dal sottosuolo nazionale, o all'estero da industrie nazionali, oppure importati, agli usi specifici, per i quali ciascuno di essi è insostituibile o particolarmente conveniente; 2) produrre l'energia elettrica utilizzando le risorse idriche e gli impianti nucleari, opportunamente collegati in un organico programma di costruzione ed esercizio.

Come si è detto però l'impiego economico dei combustibili nucleari non è immediato, pur essendo lecito aspettarsi il raggiungimento di questa convenienza in un periodo probabilmente inferiore al decennio, specie se l'Euratom potrà veramente dimostrare la sua efficacia. L'Italia, come è noto, non può, prima di cinque anni, contare sulla produzione di energia nucleare, anche supponendo di ordinare tra breve i primi impianti, senza tenere un eccessivo conto delle considerazioni economiche. Un'ulteriore attesa in queste ordinazioni se, da una parte, permetterebbe di avere più sicure notizie di esercizio e quasi certi miglioramenti economici, rischierebbe dall'altra parte di provocare un periodo di crisi a causa della insufficienza della produzione rispetto alle esigenze di consumo. Questo inconveniente potrebbe forse essere facilmente superato concentrando, negli anni immediatamente prossimi, lo sfruttamento al massimo delle rima-

nenti risorse idriche, ed iniziando la revisione dei vecchi impianti.

È necessario tener presente una particolarità del programma proposto, dal punto di vista dell'impiego dei capitali: sia gli impianti nucleari che gli impianti idrici con ampie possibilità di regolazione presentano, rispetto agli impianti termici convenzionali, la caratteristica di richiedere una spesa di impianto molto maggiore, compensata da una minore spesa di esercizio.

La realizzazione di questo programma richiederebbe quindi uno studio accurato del problema degli investimenti, che si presenta oggi particolarmente difficile in Italia, a causa della scarsità dei redditi, della concomitanza di numerose richieste di capitali e della diffusa e poco frenabile tendenza al rapido consumo, giustificato in parte da timori più o meno fondati, ma forse, per la maggior parte, da una ingiustificata euforia collettiva.

Spetterebbe quindi al Governo il compito immediato di: 1) studiare ed emanare i provvedimenti atti a favorire la rapida utilizzazione delle rimanenti risorse idriche e la trasformazione degli impianti già esistenti, per il migliore sfruttamento e la possibilità di produzione regolata; 2) esercitare, attraverso il Consiglio nazionale per l'energia nucleare, una attiva collaborazione all'Euratom ed una efficace azione di coordinamento all'interno allo scopo di accelerare le possibilità di utilizzazione dei combustibili nucleari.

Il Governo dovrebbe curare nel frattempo: 1) la preparazione di un piano su base nazionale, per il coordinamento e l'integrazione tra impianti idrici e nucleari; 2) lo studio dei provvedimenti amministrativi atti a garantire la graduale e tempestiva esecuzione del piano; 3) l'eventuale impostazione di una politica economica, atta ad assicurare il regolare e conveniente finanziamento del piano stesso.

Presidenza del Vice Presidente DE PIETRO

(Segue FOCACCIA). Mi permetto ora di chiedere al Senato se esiste nel nostro Paese un organismo atto a disciplinare e a coordinare tutto questo vasto ed importante settore dell'attività nazionale. Io penso di no. Infatti il Ministero dei lavori pubblici, come è noto, ha il compito di dare le concessioni per la costruzione e l'esercizio degli impianti idroelettrici, e ne fa il collaudo; inoltre dà le concessioni per i grandi elettrodotti; il Ministero dell'industria si interessa della costruzione e dello esercizio di impianti termici e delle altre fonti di energia; il Comitato interministeriale dei prezzi tratta dei prezzi e delle tariffe; il Ministero dei trasporti ha giurisdizione sulla produzione di energia delle centrali proprie e principalmente su quella geotermica; il Ministero delle partecipazioni statali vorrà, a buon diritto, sovrintendere alle attività dell'I.R.I. e in particolare della Finelettrica; l'E.N.I., con tutte le sue attività riguardanti ogni fonte energetica, riceve le direttive da un Comitato di Ministri; e tutte queste amministrazioni agiscono indipendentemente, o quasi, l'una dall'altra.

È indispensabile quindi un organo coordinatore di tutte le attività energetiche nazionali.

In tutti i Paesi industrialmente sviluppati (Francia, Germania, Inghilterra, Russia, Stati Uniti, ecc.) esistono Ministeri per l'energia, oppure sono in funzione Consigli nazionali dell'energia, presieduti da un Ministro o da un Comitato di ministri.

In Italia, da questi banchi, fin dal 15 giugno 1949, un mio ordine del giorno, accettato dal Ministro dei lavori pubblici del tempo, proponeva l'istituzione del Comitato superiore dell'energia per il coordinamento, la disciplina e il controllo del settore. Successivamente, il 21 aprile 1950, l'11 luglio 1951, il 27 aprile 1954, furono ancora presentati da me ordini del giorno per lo stesso scopo; ed anche nell'altro ramo

del Parlamento l'onorevole Lombardi ebbe a proporre, durante la discussione del bilancio del Ministero dell'industria per l'esercizio 1952-53, l'istituzione di un analogo Comitato, ed anzi il 27 ottobre 1953 lo stesso deputato presentò, di sua iniziativa, la proposta di legge n. 306, per la istituzione del Comitato nazionale dell'energia.

Sono ormai trascorsi 8 anni dall'inizio di questa proposta, ma ancora non abbiamo fatto nulla in merito. Bene ha fatto l'onorevole collega relatore ad insistere nella sua diligente ed intelligente relazione, perchè sia accolta la mia vecchia proposta.

Onorevole Ministro, non presento più ordini del giorno, convinto, come sono, per diretta esperienza, che essi servirebbero soltanto a far perdere tempo a lei ed al Senato; tuttavia mi permetto di insistere perchè il mio invito sia accolto.

Onorevole ministro Togni, lei, che è così ricco di iniziative e di attività, che ha ancora nelle sue mani l'80 per cento circa della produzione di energia elettrica in Italia, si faccia centro promotore di un disegno di legge, atto a risolvere questo problema.

Ho fiducia che lei compirà questo miracolo. Renderà un grande servizio al Paese. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, vista la recente legge 29 luglio 1957, n. 634, recante "Provvedimenti per il Mezzogiorno";

considerato che l'articolo 3 di detta legge stabilisce che la spesa per opere pubbliche com-

prese negli stati di previsione dei singoli Ministeri non può essere — nel complesso — rispetto alla spesa da effettuarsi nel territorio nazionale percentualmente inferiore al rapporto tra le popolazioni dei territori del Mezzogiorno e delle Isole e l'intera popolazione nazionale;

che tale norma, sostanzialmente, ribadisce il concetto del carattere aggiuntivo e non sostitutivo delle opere che lo Stato attua a mezzo della Cassa per il Mezzogiorno nelle regioni del Sud e delle Isole;

impegna il Governo alla osservanza della norma anzidetta, per quanto riguarda le opere disposte dal Ministero dei lavori pubblici e dagli altri Ministeri, eliminando — ove fossero in atto — criteri diversi di ripartizione della spesa tra le varie parti d'Italia. »;

« Il Senato,

premessò che da circa quindici anni il fiume Ofanto è in continuo straripamento dal settembre al marzo di ogni anno;

che, per effetto di tale grave fenomeno, imponenti zone di terreno vengono allagate, lavori e produzioni vengono distrutti e viene mutata la stessa costituzione dei terreni;

che lo scorso anno migliaia di ettari nei comuni di Canosa, San Ferdinando di Puglia, Trinitapoli, Margherita di Savoia e Barletta furono soggetti a piene rovinose;

che le inondazioni ostacolano e compromettono anche il traffico ordinario e ferroviario;

che lo Stato sta provvedendo alla sistemazione idraulica del fiume, ma i lavori procedono a piccoli lotti;

che consta essere pronti i progetti per l'arginatura del fiume, per l'ampliamento delle luci del ponte ferroviario nonchè per la sostituzione del vecchio ponte ed in posizione più adatta sulla statale 16;

fa voti che il Governo voglia disporre i finanziamenti ed attuare i provvedimenti necessari perchè al grave fenomeno sia prontamente ovviato. ».

PRESIDENTE. Il senatore Jannuzzi ha facoltà di parlare.

JANNUZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Presento al Senato due ordini del giorno, uno di carattere generale, l'altro di carattere particolare.

L'ordine del giorno di carattere generale vuol richiamare l'attenzione del Senato sulla disposizione di una legge recentemente approvata dalla Commissione finanze e tesoro. Parlo di un articolo della legge sui provvedimenti per il Mezzogiorno, legge approvata il 29 luglio 1957, n. 634, e precisamente sull'articolo 3, il quale recita: « Per il periodo di applicazione della legge sul Mezzogiorno la spesa per le opere pubbliche compresa negli stati di previsione dei singoli Ministeri da effettuarsi nei territori di cui all'articolo 3 della predetta legge, successive modificazioni e integrazioni non può essere nel complesso, rispetto alle spese da effettuarsi nell'intero territorio nazionale, percentualmente inferiore al rapporto tra la popolazione dei territori predetti e l'intera popolazione nazionale ». Ciò significa che il criterio di ripartizione della spesa pubblica in tutti i Ministeri, compreso anche il Ministero dei lavori pubblici, deve essere in rapporto alla popolazione delle diverse parti d'Italia. Il che ribadisce il carattere aggiuntivo e non sostitutivo degli stanziamenti per la Cassa del Mezzogiorno; perchè fino ad ora era accaduto che gli stanziamenti, che il sud aveva attraverso la Cassa per il Mezzogiorno, venivano posti in detrazione agli stanziamenti che i singoli Ministeri facevano.

L'articolo 3 risolve questo problema e stabilisce che la sproporzione tra nord e sud sia data dalle rispettive popolazioni, sicchè quello che deve avere il Mezzogiorno deve averlo in di più.

Questa legge non è stata discussa in Senato in Assemblea, ma è stata discussa e approvata, come ho accennato, in Commissione, con il parere della Giunta consultiva del Mezzogiorno. Il secondo ordine del giorno che ho presentato al Senato si richiama invece ad una questione particolare che riguarda l'arginatura del fiume Ofanto, in stato di continuo straripamento per un periodo che comincia in settembre e dura per qualche mese.

Per gli straripamenti di questo fiume vengono allagate e distrutte vastissime zone agricole con danni gravissimi. Lo Stato va provve-

dendo, ma procede a piccoli lotti; i progetti, sia per l'arginatura del fiume, sia per la sostituzione del vecchio ponte con un altro più idoneo ed in posizione più adatta sulla stradale 16, sono pronti. Occorrono i finanziamenti. Una preghiera e una sollecitazione al Governo perchè questi finanziamenti siano disposti e perchè i problemi che tanto interessano la agricoltura siano risolti. (*Vivi applausi dal centro*).

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

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

MERLIN ANGELINA, Segretaria:

« Il Senato, constatata la difficoltà che incontrano le Cooperative edilizie nel contrarre mutui anche dopo ottenuto il contributo dello Stato;

invita il Governo a realizzare opportuni accordi con gli Istituti finanziatori al fine di garantire alle Cooperative edilizie, cui sia stato concesso il contributo statale, il mutuo necessario all'attuazione del loro programma. »;

« Il Senato, considerato che, date le crescenti correnti di traffico sulla via Aurelia, il Governo nella seduta dell'8 novembre 1956 accettò l'ordine del giorno per il raddoppio della strada nel tratto Roma-Livorno.

invita il Governo a provvedere intanto, nell'attesa della completa realizzazione della opera, all'esecuzione del raddoppio dell'Aurelia per il tratto Roma-Civitavecchia-Montalto di Castro ».

PRESIDENTE. Il senatore Angelilli ha facoltà di parlare.

ANGELILLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il Ministero dei lavori pubblici è stato nel dopoguerra chiamato a sostenere gravissimi ed onerosi compiti e bisogna obiettivamente riconoscere che ha operato con grande efficacia alla ricostruzione del Paese, in questo settore convogliando il massimo degli sforzi. Oggi tuttavia che il pia-

no di ricostruzione può dirsi completo, i problemi che si presentano sono altrettanto difficili, ardui ed urgenti.

La dinamicità e la sensibilità del ministro Togni non mancheranno di imprimere un ritmo celere ed organico alla soluzione di questi problemi e in particolare a quelli che possono dirsi di fondo per lo sviluppo civile e sociale della Nazione: e tra questi quello dell'edilizia popolare e quello delle strade.

Anzitutto, desidero richiamare l'attenzione del ministro Togni sulla necessità di coordinare in modo organico e razionale i criteri e le graduatorie di assegnazione di alloggi da parte dei vari Istituti ed Enti edilizi. La mancanza di una certa uniformità di principi e di un collegamento tra gli Istituti, mentre rende più complesse e vischiose le varie pratiche, determina un certo senso di perplessità tra quanti hanno fatto richiesta di alloggio, perplessità che non raramente si trasforma in diffidenza e scontento e che ovviamente si ripercuote sfavorevolmente sul funzionamento dei vari Enti.

È necessario che sia il Ministero dei lavori pubblici a dare orientamenti inequivocabili e precisi e a promuovere un collegamento coordinato tra tutti i settori dell'edilizia popolare.

È anche da sottolineare la particolare situazione delle cooperative edilizie. Indubbiamente lo Stato ha fatto molto in favore e per il potenziamento delle cooperative edilizie, la cui funzione e i cui principi sono a mio avviso fondamentali per assicurare a tutti la proprietà della casa. Frequentemente tuttavia accade che le cooperative che abbiano ottenuto il finanziamento da parte dello Stato non ottengano il mutuo necessario alla costruzione da parte degli Istituti finanziari, il che praticamente rende nullo ed inefficace l'intervento dello Stato. Prenda dunque il Ministero dei lavori pubblici l'iniziativa di un coordinamento con gli Istituti finanziari in modo che essi assicurino alle cooperative, contemporaneamente al contributo dello Stato, l'erogazione dei mutui. Solo in questo modo si potranno le cooperative edilizie nelle condizioni di costruire e si eviteranno molte lungaggini e dispersioni irrazionali di fondi. Su questo argomento ho presentato un ordine del giorno che mi auguro ottenga l'approvazione dell'Assemblea e l'adesione del Governo. Lo stesso snellimento proce-

durale dovrebbe applicarsi anche in favore dei Comuni.

Richiamo poi l'attenzione dell'onorevole Ministro sulle difficoltà in cui si trovano le cooperative per l'acquisto dell'area. Le disposizioni sulla congruità del valore non hanno dato quei risultati cui il Ministero tendeva; sarebbe pertanto opportuno che l'onorevole Ministro rivedesse tali disposizioni facilitando le cooperative nel reperimento delle aree.

Per l'edilizia popolare, lo Stato ha in questi anni fatto molto, ma le esigenze sono tali e tante che dobbiamo purtroppo constatare che il molto non è stato abbastanza. Bisogna quindi insistere e dare sempre più vivo impulso alla costruzione di case popolari, in questo settore cercando di convogliare anche l'iniziativa privata. Ma bisogna anche coordinare le varie e molteplici iniziative attraverso un piano organico e razionale che tenga conto delle esigenze concrete e reali della vita moderna. È necessario pertanto accentrare su questo settore dell'edilizia le capacità e le abilità dei tecnici più preparati ed allo scopo il Ministero potrebbe, tra l'altro, farsi promotore di un concorso a carattere nazionale per « case tipo » che con la minor spesa consentissero di raggiungere il massimo conforto. Il concetto di casa popolare deve essere integrato da quello di casa razionale e, in uno Stato sensibile al progresso sociale qual'è il nostro, molte delle conquiste della tecnica non possono continuare ad essere ritenute privilegi, ma debbono essere estese a tutte le categorie sociali.

Particolare sviluppo dovrebbero anche avere le case giardino da costruirsi in quartieri residenziali alla periferia delle grandi città. Non è il caso che io mi soffermi sull'importanza che sul piano sociale ed igienico hanno queste case giardino, tanto sull'argomento si sono chiaramente e ripetutamente espressi tecnici e sociologi; desidero soltanto sottolineare l'aspetto di rivalutazione umana che in queste case trovano la famiglia e l'individuo, e che, in aggiunta a tutti i fattori di carattere funzionale che esse presentano, ne suggerisce il potenziamento, anche se la loro costruzione sia più costosa che non la costruzione intensiva. Il fatto è che il problema della casa va inteso in proiezione verso il futuro, non soltanto come

una questione da affrontarsi per l'immediatezza del momento, o almeno seguendone l'uno e l'altro aspetto. Indubbiamente la costruzione di quartieri giardino o addirittura di villaggi alla più lontana periferia investe anche il grande problema del traffico e della comunicazione con i centri maggiori che va pertanto esaminato alla luce di un programma di miglioramento della rete stradale e soprattutto delle vie irradianti dalle città, in modo che l'inserimento di nuove correnti costanti non provochi ulteriori intasamenti nel già difficile movimento del traffico ordinario.

Si tratta, evidentemente, di un problema molto complesso, di vaste proporzioni ed irto di difficoltà, ma è tuttavia un problema che bisogna realisticamente affrontare con precisi orientamenti e sia pure gradualmente nel tempo attraverso soluzioni parziali che tengano conto delle situazioni più critiche. A questo proposito, desidero richiamare l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici sulla necessità di costruire un'autostrada Roma-Civitavecchia o di provvedere con la massima urgenza possibile al raddoppio di una delle più congestionate strade nazionali, l'Aurelia, almeno nel tratto di più intenso e pericoloso traffico: quello che congiunge Roma a Montalto di Castro.

Già lo scorso anno ebbi occasione di sottolineare l'importanza della questione e presentai un ordine del giorno per il raddoppio della strada da Roma a Livorno. L'ordine del giorno fu allora accolto dal Governo, ma, se mi rendo conto delle difficoltà che si frappongono alla soluzione di questo problema che è un problema innestato su quello più vasto e difficile del riordinamento di tutta la rete stradale italiana, desidero tuttavia sollecitarne la più rapida soluzione almeno parziale. È per questo che ho presentato un ordine del giorno per il raddoppio del primo tratto dell'Aurelia, Roma-Civitavecchia-Montalto di Castro, raddoppio questo veramente indispensabile per il volume del traffico, notevolmente aumentato in conseguenza della riforma fondiaria dell'ente Maremma, e per la pericolosità della strada.

Ma se ogni giorno più evidente si palesa la necessità di provvedimenti per il traffico sull'Aurelia, come del resto sulle altre grandi strade consolari, mi sia consentito richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro anche sulla

necessità di un miglioramento di tutta la rete stradale del Lazio. La strada è la condizione prima ed essenziale di ogni sviluppo economico e pertanto il futuro delle industrie, del commercio, dell'agricoltura, del turismo laziali è correlativo alla realizzazione di una efficiente rete stradale che corrisponda alle esigenze regionali e locali. Grande importanza avranno, ad esempio, sul piano turistico l'auspicato completamento della via circumlacuale del lago di Bracciano e l'ampliamento della Cassia per facilitare l'accesso al lago di Vico e alle attraenti alture dei Cimini, l'una e l'altra zone suscettibili di grande sviluppo. Voglio ancora sottolineare la necessità di sollecitare la costruzione della progettata e parzialmente finanziata strada Mazzano Romano-Calacata, di quella Civitacastellana-Castel S. Elia, dei raccordi Tolfa-Santa Severa e Allumiere-Santa Marinella, così come di migliorare la rete stradale di tutta la zona flaminia-tiberina, angoli del Lazio, questi, tra i più belli e suggestivi che potrebbero offrire molte possibilità alle correnti turistiche ed essere valorizzati sul piano archeologico e industriale, dando un particolare incremento anche ad una delle più tipiche e gloriose industrie del Lazio: quella della ceramica di Civitacastellana, un'industria che, sia detto tra parentesi, non essendo questa la sede per parlare, merita di essere particolarmente incrementata e favorita.

Desidero anche, onorevole Ministro, richiamare la sua particolare attenzione sui problemi di Civitavecchia. Lei stesso, in occasione di una recente visita alla città in compagnia del ministro Campilli, ha potuto rendersi direttamente conto delle esigenze di questo importante centro laziale per quanto riguarda soprattutto il ripristino e l'ampliamento delle opere portuali e il rifornimento idrico oltre che lo sviluppo industriale. Sono più che certo che Civitavecchia troverà in lei la comprensione necessaria alla soluzione dei suoi molti problemi, onde poter assumere quella funzione di emporio commerciale che la sua stessa posizione geografica e la sua caratteristica di porto di Roma le assegnano. È pertanto necessario colmare con provvedimenti particolari la troppo lunga attesa affrontando concretamente il problema del suo sviluppo portuale e risolvendo l'annosa questione del rifornimento idrico.

A tanti anni dalla fine del conflitto e della conseguente distruzione, il porto di Civitavecchia non è stato ancora ripristinato, con grave danno dello sviluppo economico della zona e con progressivo declino delle attività mercantili di questo che potrebbe e dovrebbe essere il naturale centro economico del Lazio ed in particolare di Roma.

Il rammodernamento e l'ampliamento del porto di Civitavecchia e lo sviluppo che ne deriverà non è pertanto soltanto un problema di carattere locale e limitato, ma investe un più vasto settore di tutta l'economia nazionale, nel cui ingranaggio può inserirsi attivamente ed efficacemente il meccanismo che in Civitavecchia potrà trovare il suo moto propulsore, smistando i traffici della zona umbro-laziale e della Sardegna, traffici che saranno indubbiamente incrementati col previsto servizio delle navitraghetto.

Altro problema laziale su cui richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro è quello del rifornimento idrico. In questo settore molto è stato fatto anche mercè le provvidenze della legge per il Mezzogiorno, gli stanziamenti per il Centro-Nord e l'opera del Comitato dei ministri, presieduto dal ministro Campilli, il quale porta alla soluzione dei vari e complessi problemi la sua sensibilità e la sua competenza. Molto, tuttavia, resta ancora da fare.

Potrei farle, onorevole Ministro, un lungo elenco di Comuni che necessitano di acquedotto o che lamentano la deficienza del rifornimento idrico o che hanno urgente necessità di sistemare la rete di distribuzione, o che sono sempre in attesa di autorizzazioni o provvedimenti ministeriali per il completamento delle opere, ma mi limiterò a citarle i casi di Tarquinia, di Civitavecchia, di Santa Marinella, di Formello, di Nepi, di Campagnano-Magliano, di Moricone, di Carbognano, dei comuni della zona Tiberina-Flaminia, nonchè di Civitacastellana cui si impone il rifacimento del primo vecchio acquedotto.

Mi rendo perfettamente conto, onorevole Ministro, che le esigenze che vengono proposte alla sua attenzione e per le quali s'invoca da più parti l'intervento del suo Ministero sono tante e così onerose che non possono rapidamente e contemporaneamente trovare il loro accoglimento, ma gli argomenti su cui mi sono soffer-

mato non possono essere procrastinati, non soltanto perchè la loro soluzione è indispensabile alla vita civile ed al progresso sociale ed economico di ogni singolo Comune, ma anche perchè il Lazio, con il sempre più vasto dilatarsi di Roma, è chiamato ad assumere e ad assolvere compiti particolari. Oggi non esistono limiti ad una grande metropoli, ma la sua zona di influenza e di gravitazione si fa ogni giorno più grande: questo crea problemi che fino ad ieri non esistevano, ma che oggi sono legati a catena. Risolvere i problemi di traffico e di residenza civile nelle zone che si trovano adiacenti alla Capitale, significa in parte risolvere anche taluni problemi della Capitale; significa, ad esempio, alleggerirne il peso anagrafico, se parte della popolazione potrà trovare dimora in centri vicini, rapidamente collegati con la città madre; significa facilitare le correnti di traffico e di smistamento; significa coordinare i movimenti commerciali ed industriali della grande città.

È anche per questo, onorevole Ministro, — perchè la situazione che le ho esposta già per la sua gravità merita particolare considerazione, per i riflessi evidenti che la soluzione dei problemi di miglioramento stradale e di rifornimento idrico del Lazio avrebbe sulla vita della Capitale e sul suo sviluppo economico e turistico, — che sollecito la massima urgenza nell'esame delle istanze che ho avuto l'onore di illustrare e dei conseguenti provvedimenti, nonchè il più rapido espletamento dei progetti già predisposti.

Roma attende da anni la legge speciale: in questa legge, oltre ad un più adeguato ordinamento amministrativo e ad un concreto contributo statale per le sue funzioni di Capitale, dovranno, a mio avviso, essere tenute presenti le esigenze di tutta la regione che su Roma s'impenna e gravita. Non esistono più mura intorno alle città, ma ad una città come Roma non si possono praticamente tracciare neppure i confini, dato che questi confini si dilatano fino ai più lontani angoli del Lazio. È per questo che quanto si fa e si farà per Roma, si fa e si farà per il Lazio, così come quanto si fa e si farà per il Lazio, si fa e si farà per Roma.

È sotto questa prospettiva che vanno esaminati ed affrontati i singoli aspetti della situazione romana e laziale, giungendo all'impo-

stazione di un Piano regolatore intercomunale e regionale, un Piano regolatore, però, che non sia soltanto urbanistico, viario ed edilizio, ma prima di tutto e soprattutto umano e sociale, che tenga ossia conto dei fattori di progresso civile, di sicurezza del lavoro, di sviluppo economico delle popolazioni.

Sono certo che lei, onorevole Ministro, apporterà il contributo della sua esperienza alla soluzione di questi problemi, mentre mi compiacio vivamente con lei, con l'onorevole Sottosegretario e con i suoi collaboratori per la concretezza e il realismo con cui sono stati impostati i programmi del suo importante Dicastero e per il fervore e la tenacia che questi programmi accompagnano. Un particolare compiacimento ed un vivo ringraziamento anche al relatore, senatore Canevari, che ha saputo con limpida chiarezza e obiettività sintetizzare il bilancio dei Lavori pubblici nella sua relazione. (*Applausi dal centro*).

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

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, convinto che la risoluzione del problema della viabilità costituisce un elemento di primaria importanza per lo sviluppo economico della Nazione ;

ritenuto che il problema stesso si presenta con carattere di urgenza e di perentorietà specie in conseguenza del vertiginoso aumento del numero degli autoveicoli in circolazione e dell'aumentata intensità di traffico ;

invita il Governo :

1) a elaborare un piano integrale della viabilità comprendente ogni tipo di strade e un relativo programma di attuazione che preveda un settore di immediata attuazione e un altro dislocato nel prossimo decennio ;

2) a studiare un sistema di attuazione a carattere equilibrato tra le esigenze puramente economiche e quelle sociali specie nei riguardi delle zone depresse e montane ;

3) a includere nel programma di autostrade di immediata attuazione l'autostrada Bologna-Ancona-Pescara;

4) a elaborare un programma di adeguato collegamento trasversale tra l'Adriatico e il Tirreno comprendente la Salaria, la Tiburtina Valeria, l'Appula Sannitica, con specifico riguardo alla Pescara-Roma ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Angelo ha facoltà di parlare.

DE LUCA ANGELO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nell'altro ramo del Parlamento, in occasione della discussione avvenuta sul bilancio di questo Dicastero, autorevoli colleghi della mia Regione hanno trattato ampiamente i problemi dell'Abruzzo e del Molise.

Io non ripeterò quel che è stato detto con tanta competenza e profondità specialmente dall'onorevole Spataro e mi associo completamente alle conclusioni alle quali sono pervenuti questi nostri colleghi.

Ricordo a lei, onorevole Ministro, che ci ha dato l'onore di visitare la nostra Regione anche recentemente, i problemi che più ci assillano e soprattutto quelli riguardanti i danni per le alluvioni e per le frane, gli spostamenti degli abitati, le abitazioni malsane e i danni bellici, la viabilità. Mi limito a questa breve elencazione perchè ogni parola aggiuntiva sarebbe superflua.

Una domanda vorrei rivolgere all'onorevole Ministro. Prevede lei che quel miliardo che il Ministero dei lavori pubblici ha a disposizione per l'attuazione della legge Aldisio, ossia quel miliardo che è andato a rendere concreto il Fondo incremento edilizio, possa essere utilizzato a breve scadenza, vincendo così le difficoltà di scelta che indubbiamente sono serie, difficoltà derivanti dalla esiguità dello stanziamento? Prevede lei che la sua azione certo decisa, tendente ad ottenere altri congrui stanziamenti per rendere operante questa legge concettualmente tanto importante ed indovinata e praticamente tanto vantaggiosa, possa ottenere risultati positivi?

È una legge che stimola il risparmio ed il suo impiego, è una legge che sostiene la pic-

cola attività individuale volta a costruire una casa, secondo l'aspirazione di tutti; e il lasciare deluse tante aspettative è un errore psicologico e un danno economico enorme che bisogna evitare senza ulteriori ritardi.

Ed ora vorrei fare qualche considerazione sul problema che è stato trattato tanto ampiamente da tanti valorosi colleghi, e specialmente dall'onorevole Amigoni, che ne ha fatto veramente una così vasta disamina. Farò delle considerazioni aggiuntive, delle considerazioni che interessano alcune zone d'Italia, ed esprimerò alcuni punti di vista in materia. Io posso ricordare al Senato, con soddisfazione, che la consistenza dello sviluppo stradale italiano dal 1952 ad oggi è sensibilmente aumentata. Siamo passati da 170 mila 683 chilometri complessivi nel 1952 a 177 mila 553 alla fine del 1956: quindi vi è stato un incremento abbastanza confortante, abbastanza significativo.

Alcuni dati più espressivi e significativi possono essere desunti dalla considerazione dello sviluppo unitario in rapporto all'estensione territoriale e in rapporto alla popolazione: siamo passati da 567 chilometri per 1.000 chilometri quadrati di superficie territoriale del 1952 — ometto le cifre degli anni intermedi — a 569 alla fine del 1955 e a 589 chilometri per 1.000 chilometri quadrati di superficie alla fine del 1956. E per quanto si riferisce alla popolazione abbiamo i seguenti dati: 353 chilometri per cento mila abitanti alla fine del 1952; 361 chilometri per cento mila abitanti alla fine del 1956. Ove si tenga conto dell'incremento demografico della popolazione, anche questo miglioramento è abbastanza significativo.

Si sono quindi fatti progressi indubbi in questi anni, ma questi progressi debbono continuare con ritmo più intenso, se si fanno peraltro alcune considerazioni: specialmente se si considerano quelli che sono gli indici e i dati relativi ad altri Paesi. I 569 chilometri per mille chilometri quadrati di superficie dell'Italia alla fine del 1955 stanno di fronte ai 1.551 chilometri del Belgio, ai 1.235 della Danimarca, ai 1.360 della Francia, ai 927 dell'Olanda, ai 1.114 della Svizzera. Se cito questi dati non è per trarne motivo di sconforto o per fare delle considerazioni poco attinenti,

ma è per avere uno stimolo maggiore a continuare in questa che è veramente una azione di progresso economico, e che intendo sottolineare in modo particolare.

Questi dati d'altra parte non sono di natura assoluta, perchè bisognerebbe considerare altri elementi, ad esempio le consistenze agglomerative dei singoli centri abitati, per poter avere veramente un riferimento completo e per poter trarre da tutti gli indici statistici, da tutti i riferimenti unitari, delle conclusioni valutative sulle condizioni di inferiorità o di superiorità dello sviluppo stradale dell'Italia nei riguardi degli altri Paesi. Ma nello interno del nostro Paese non può non osservarsi come, anche nel settore della viabilità, l'Italia meridionale si presenti in condizioni di inferiorità.

Mi consenta il Senato di leggere brevemente solo qualche cifra: mentre si ha uno sviluppo totale di strade, tra statali, provinciali e comunali, di 95.643 chilometri nell'Italia settentrionale, ossia di 798 chilometri per mille chilometri quadrati di superficie e di 441 chilometri per 100 mila abitanti, nel Mezzogiorno d'Italia le cifre sono le seguenti: 46.476 chilometri complessivi corrispondenti a 377 chilometri per mille chilometri quadrati di superficie ed a 251 chilometri per cento mila abitanti. Quindi siamo ad una consistenza che è circa la metà. Ometto di citare le cifre del mio Abruzzo e Molise. Comunque questi elementi fondamentali dimostrano che lo sviluppo unitario totale delle strade nel Mezzogiorno è nettamente inferiore a quello medio nazionale, ed è quasi la metà di quello delle strade dell'Italia settentrionale.

C'è una seconda considerazione da fare, ed è che il rapporto fra lo sviluppo delle strade comunali e quello complessivo delle strade provinciali e statali è superiore in tutta Italia all'1. Precisamente è di 1,52, per tutto il territorio ed è più che doppio nell'Italia settentrionale passando a 3,35, mentre scende a circa un quinto nel Mezzogiorno d'Italia ove assume il valore di 0,35. Ciò significa che le strade comunali sono molto deficitarie. Quando questo elemento si mette in rapporto alle scarse possibilità che hanno i nostri Comuni di provvedere alle deficienze di sviluppo stra-

dale, si evince la necessità di provvedervi, di provvedervi tempestivamente ed anche adeguatamente da parte dello Stato. Io conosco alcuni comuni della mia provincia, alcune frazioni di questi comuni dove nell'inverno si rimane bloccati dalla neve: Civitella Messer Raimondo, Pizzoferrato, Gamberale, Borrello, Rosello, Roio del Sangro. Eppure lì c'è della popolazione che lavora e che lavora nell'attesa fiduciosa che certamente si arriverà anche a loro, perchè questa gente che io ho visitato anche in condizioni peggiori, ossia quando il fango e la mota rendono impossibile il cammino, ritiene che il nostro Governo prima o poi risolverà anche i loro problemi.

La legge del 1918, che è tanto provvida per i nostri Comuni e che attribuisce allo Stato l'onere del 75 per cento della spesa e alle Province l'onere del 25 per cento per questo tipo di strade, è pressochè inoperante per l'esiguità degli stanziamenti. Nel Provveditorato alle opere pubbliche dell'Aquila vi sono elenchi di strade di tale gruppo, ossia strade già riconosciute indispensabili e classificate, per una spesa totale prevedibile di 20 miliardi, mentre negli ultimi esercizi gli stanziamenti sono stati di 100, 60, 80 milioni. Quindi di fronte ai 20 miliardi, siamo ad una distanza non dirò astronomica, ma quasi. La legge Tupini e quella successiva, che si potrebbe utilizzare da un punto di vista legislativo e che pure potrebbe essere risoltrice, non è operante, sia per l'esiguità degli stanziamenti, sia perchè i nostri poveri Comuni non hanno la possibilità di pagare le rate di ammortamento e di interessi.

Io invoco l'intervento suo, onorevole Ministro, per questo atto di giustizia riparatrice. Questa cosiddetta viabilità minore, che ha grande contenuto, innanzi tutto umano oltre che sociale ed economico, è quella a cui bisogna porre la maggiore attenzione. Occorre provvedervi con provvedimenti generali per la viabilità, provvedimenti generali ed integrali che invoco proprio da lei, onorevole Ministro, per lo meno come parte dirigente. Possiamo noi migliorare sensibilmente i 589 chilometri, per mille chilometri quadrati di superficie, ed i 361 chilometri per centomila abitanti, in un adeguato periodo di tempo? Io

penso che dobbiamo proporci questa mèta, e tener presente quanto riguarda le altre nazioni, e ancora quelle che sono le prospettive ormai prossime del Mercato comune.

I 1400 chilometri di autostrade previsti dalla legge per le autostrade sono certamente la metà del necessario. Dobbiamo quindi completare il programma e raddoppiarlo. Dobbiamo fare in modo che il Mezzogiorno abbia la sua quota, già prevista nella legge che destina al Mezzogiorno il 25 per cento degli stanziamenti, ma questo 25 per cento, nell'attuale momento, non è nemmeno utilizzabile.

Si potrebbe conseguire lo scopo facendo in modo che alle autostrade del Sud sia attribuito il massimo del contributo dello Stato, (40 per cento) e per quelle dell'Italia settentrionale ci sia una congrua, razionale riduzione del contributo stesso, ossia che non si superi il 25 per cento.

Dobbiamo sviluppare la viabilità minore, come ho detto, e sistemare ed allargare quelle strade che sono insufficienti e pericolose per il traffico. Dobbiamo dare ai nostri Comuni i mezzi necessari e sufficienti per provvedere subito alle loro aspirazioni. Il piano esposto dal senatore Amigoni, elaborato con molta competenza e diligenza, sia da un punto di vista tecnico che economico e finanziario, mi trova perfettamente consenziente. Spendo una parola soltanto per dire che occorre sostenere questo piano con una programmazione integrale e coordinata e che occorre altresì una attuazione coordinata, con gradualità. Alcuni programmi debbono essere di attuazione immediata, altri dislocati in un prossimo futuro, altri ancora in un futuro più vasto, e con intervallo di tempo più lungo.

Nel primo gruppo di opere non bisogna dimenticare il miglioramento delle visuali e la eliminazione dei passaggi a livello. Si pensi che tra Chieti e Pescara, in uno spazio di 20 chilometri, vi sono 7 passaggi a livello. Bisogna pensare alla sistemazione degli incroci, dei bivii, ai segnali di guida, alle traverse di circonvallazione di tutti i centri abitati. Questo programma ha una perentorietà, non si può differirlo, non è possibile, per considerazioni non soltanto sociali, ma anche umane e dolorose, quelle che tanto efficacemente ha svolto il senatore Amigoni.

Al secondo gruppo di lavori appartengono gli allargamenti, i raddoppi delle strade statali, specie in alcuni tratti, con costruzione di piste ciclabili. E poi, c'è da completare il programma delle autostrade.

Quando questa nostra invocazione scende dalla richiesta di bisogni a quelle che sono le necessità finanziarie, il nostro linguaggio certo si fa più cauto e consapevole, poichè i rilievi che abbiamo fatto, le notizie, i dati, postulano in definitiva una invocazione dei provvedimenti atti ad eliminare situazioni ed inconvenienti, sperequazioni ed insufficienze, condizioni di inferiorità.

Passando quindi alle cifre, anche se dobbiamo guardare la realtà con senso di responsabilità, non possiamo tuttavia tacere che il piano Vanoni, tante volte ricordato in questa Aula, attribuiva al settore della viabilità, una destinazione di fondi abbastanza sensibile. È necessario che siano messi in cantiere questi fondi, con le leggi relative, e si faccia opera perequatrice, almeno tra il programma in atto delle autostrade ed un programma supplementare di esso, e quello interessante la viabilità minore.

Questo problema della viabilità, onorevole Ministro, non è un problema che interessi solo il suo dicastero, non può essere circoscritto all'ambito pur vasto dei lavori pubblici, ma è un problema che interessa tutta la vita nazionale ed anche internazionale, è un problema di politica generale, un problema di fondo come si suol dire, che io considero, specialmente, di alto e primario interesse economico e sociale.

Tutto questo spiega il grande interesse del Paese alla sua trattazione ed in questo si deve veder l'origine di tanti congressi, conferenze, di pregevolissimi studi, pubblicazioni, di tanti voti e risoluzioni e di tante richieste. Il Parlamento italiano se ne è fatto sempre eco ed interprete, propugnatore tenace nei suoi due rami, e specialmente in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici. Quasi tutti i colleghi, nell'altro ramo del Parlamento e in questo, hanno trattato il problema, che a sua volta aveva avuto ampia e pregevole trattazione, nella precisa, documentata, completa relazione dell'onorevole Canevari, con il quale mi compiaccio vivamente.

La nota dominante in tutte le discussioni è costituita dalla grande sproporzione, direi, tra domanda e offerta, dal divario immenso tra le esigenze reali del Paese e delle singole regioni e le possibilità concrete di soddisfarle, certo non per difficoltà tecniche ed organizzative, perchè ormai queste difficoltà sono superate, e allo stato quasi inesistenti, ma per le limitate possibilità finanziarie che condizionano non solo le varie impostazioni di bilancio, ma soprattutto e sostanzialmente i programmi concreti di attuazione.

Eppure, non dirò nel nostro subcosciente, ma nel ricordo memore, il pensiero è portato a considerare quelle che sono state in un'epoca lontanissima ed in un'epoca relativamente vicina, due grandi realizzazioni. Prima di rievocarle, dico subito, non trarrò delle facili e seducenti illusioni, ma considererò come termine di riferimento nel confrontarne gli aspetti positivi e negativi, e per valutare soprattutto quanti utili ammaestramenti e concreti suggerimenti potremmo trarre dai ricordi stessi.

Alludo anzitutto alle grandiose strade realizzate dalla Roma antica, che non sono solo un ricordo, ma qualcosa che ancora oggi rappresenta quelle linee di traffico ormai consegnate alla storia e ai secoli, che si chiamano: Aurelia, Flaminia, Cassia, Salaria, Tiburtina, Valeria, Casilina, Appia, che da Roma e con Roma collegavano a raggiera tutti i centri della Penisola e si inoltravano in tutta Europa. Non penso che ad ispirare queste arterie siano state solo esigenze militari o quelle della potenza o del prestigio di Roma, ma sono state le reali e permanenti necessità di collegamento per assicurare servizi e traffici e scambi di merci tra le varie zone. Eppure, se si volessero fare considerazioni statistiche comparative tra intensità del traffico di quell'epoca e quello di oggi, se si volessero stabilire confronti tra lo sviluppo unitario dei veicoli per abitante tra quell'epoca e questa attuale, si constatarebbero distanze abissali.

Un'altra rievocazione balza spontanea alla nostra considerazione, è quella delle grandi costruzioni ferroviarie che si sono realizzate nel nostro Paese, e che costituiscono un titolo di onore, sia per la tecnica che per l'ingegneria,

sia perchè rappresentano una grandiosa opera organizzativa ed uno sforzo economico finanziario degni della più alta e ammirata considerazione. Questo sforzo economico finanziario in realtà fu realizzato in un'epoca, certo di non prosperità e floridezza del nostro Paese, ma sotto l'impulso non solo di una esigenza pressante, dovuto all'applicazione dell'energia termica come mezzo di locomozione e di trasporto, ma anche per considerazioni economiche, poichè fu giustamente ritenuto che gli investimenti anche audaci per quel settore sarebbero stati largamente produttivi e anche di altissimo rendimento economico, come in realtà i fatti hanno confermato. Non vorrei essere indotto alla seducente conclusione che ancora oggi con la stessa ponderata audacia e facilità si potrebbe fare altrettanto nel settore stradale. In quell'epoca lo sforzo fu enorme, ma certo molte esigenze generali venivano messe a tacere mentre oggi tutto si esige: si esige la strada, la casa, la macchina, il televisore, si esige l'abbigliamento perfetto, l'illuminazione raffinata; queste sono tutte esigenze rispettabili in una civiltà civile che deve sempre avanzare sulla via del progresso. Comunque occorre sempre considerare il problema della viabilità come fattore sociale, come mezzo per il superamento dell'arretratezza di talune zone e come premessa e strumento per la industrializzazione del nostro Mezzogiorno. Ho questa persuasione intima, e ne ho parlato in sede di bilanci finanziari, sia come intervento, sia come relatore.

Ora concludo invitando il Senato ad approvare il mio ordine del giorno.

Lo affido all'onorevole Ministro, al suo dimostrato dinamismo; lo traduca in realtà, onorevole Ministro, esso sarà uno degli strumenti più validi ed efficaci per lo sviluppo ed il progresso del nostro Paese. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Poichè non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Debbono ancora essere svolti molti ordini del giorno. Invito pertanto i presentatori alla massima concisione in quanto lo svolgi-

mento degli ordini del giorno deve assolutamente terminare questa sera.

Si dia lettura dei tre ordini del giorno presentati dal senatore Russo Salvatore, il primo insieme con i senatori Sanmartino e Grammatico; il secondo ed il terzo insieme con i senatori Nasi, Caristia, Sanmartino, Spagna, Asaro, Grammatico e Condorelli.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, convinto dell'importanza della strada statale n. 192 "Valle del Dittaino", di recente classificazione, unica arteria che mette in comunicazione il centro della Sicilia con la zona di Catania, oggi in fase di intenso sviluppo;

considerato che per il completo adattamento a strada statale è necessario procedere alla sistemazione del tratto che va da Catenanuova a Gerbini, per la quale sistemazione è da anni preventivata una spesa di 256 milioni;

impegna il Governo a procedere con sollecitudine all'esecuzione dei lavori preventivati per il completamento della strada. »;

« Il Senato, considerato che:

1) una diminuzione di stanziamenti per lavori pubblici in Sicilia si constata nel bilancio 1957-58 rispetto ai precedenti bilanci;

2) lo stanziamento per danni alluvionali, previsto dalla legge 9 agosto 1954, n. 636, è assolutamente inadeguato a soddisfare le domande istruite e giacenti per mancanza di fondi;

3) nessuna assegnazione è stata fatta sinora per la Sicilia sui fondi destinati alla sistemazione dei fiumi e dei torrenti;

4) nessuna assegnazione è stata fatta per la Sicilia in base alla legge 10 agosto 1950, n. 647 (opere straordinarie per le zone depresse) poichè tali assegnazioni sono affidate *in toto* alla Cassa del Mezzogiorno;

5) nessuno stanziamento per opere autorizzate da leggi speciali figura nel bilancio a favore della Sicilia, nè a favore delle Università siciliane;

6) in Sicilia nell'ultimo anno si è verificata una notevole flessione nell'occupazione operaia e che i lavori pubblici costituiscono

la provvidenziale e necessaria risorsa per lo assorbimento della mano d'opera disoccupata;

invita il Governo a provvedere con opportune variazioni di bilancio e con particolari assegnazioni sugli stanziamenti globali a migliorare la situazione dei lavori pubblici in Sicilia. »;

« Il Senato invita il Ministro dei lavori pubblici ad intervenire sollecitamente perchè siano rimossi gli ostacoli che impediscono l'inizio dei lavori per l'autostrada Palermo-Catania. »

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

RUSSO SALVATORE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio primo ordine del giorno è stato preceduto da una interrogazione presentata l'anno scorso, in cui si domandava perchè mai una strada statale non venga completamente sistemata, dal momento che mancano soltanto 17 chilometri. Ora, io chiedo e chiedo di nuovo anche oggi che si proceda alla sistemazione completa di una delle più importanti strade della Sicilia, e cioè della strada statale che congiunge il centro della Sicilia con la piana di Catania.

Nel secondo ordine del giorno lamento il fatto che siano diminuiti quest'anno gli stanziamenti dei lavori pubblici in Sicilia di ben 160 milioni, e questo in un momento in cui la disoccupazione, cifre alla mano, cresce nell'Isola. Infatti nel 1955 avevamo il 91,5 delle forze di lavoro occupate, mentre nel 1956 abbiamo avuto il 90...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È dell'altro ieri la notizia che gli stanziamenti per la Sicilia sono cresciuti di 4 miliardi.

RUSSO SALVATORE. Ringrazio il Ministro di questa notizia. Però mi permetto di ricordare che da diversi anni ci sono delle pratiche istruite per danni alluvionali che comportano la spesa di 600 milioni. A questo scopo si danno sì e no 240 milioni.

Nello stesso ordine del giorno accenno anche al fatto che, per esempio, nessuna assegnazione è stata fatta per la Sicilia in base alla

legge 10 agosto 1950, concernente le opere straordinarie per le zone depresse. Questo ci fa pensare che siccome c'è la Cassa del Mezzogiorno, si ritiene che non sia necessario fare opere straordinarie in Sicilia. Allora abbiamo ragione noi che diciamo che gli stanziamenti della Cassa del Mezzogiorno sono sostituiti e non aggiuntivi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma il nuovo programma dobbiamo ancora farlo! Quindi lei non può affermare che non si è stanziato nulla.

RUSSO SALVATORE. Ma nel bilancio tutto questo non appare, ed è perciò che invito il Governo a provvedere con particolari assegnazioni sugli stanziamenti globali e a tener conto appunto di questa particolare necessità.

Il mio terzo ordine del giorno, che è brevissimo, riguarda l'autostrada Palermo-Catania, della quale sento parlare da ben dieci anni. Qualche anno fa pensavamo tutti che fossero già iniziati i lavori, ma ora sentiamo dire che ancora gli stanziamenti il Governo non li ha fatti; anzi, pare che vi siano stati degli storni verso altre autostrade.

Ora, noi sappiamo che per la legge 21 maggio 1955, il 25 per cento degli stanziamenti per le autostrade è dato al Mezzogiorno, per il quale figurano soltanto due autostrade: la Napoli-Bari e la Palermo-Catania. Io desidero che il Ministro ci dica qualcosa in proposito, ci incoraggi almeno.

In tutta Italia abbiamo 520 chilometri di autostrade, ma in Sicilia ancora non ne abbiamo nemmeno un chilometro. L'autostrada Palermo-Catania è attesa anche perchè, iniziata la costruzione della ferrovia Palermo-Catania, questa giunta a Regalbuto si è sospesa, motivandosi la sospensione con il fatto che tra qualche anno si sarebbe costruita l'autostrada. Ma oggi non abbiamo nè la ferrovia, nè l'autostrada Palermo-Catania.

Detto questo, concludo nella speranza che il Ministro ci dia qualche affidamento circa questi lavori.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, constatata la necessità di ovviare alla minaccia di gravissimi danni che deriva dal costante progresso delle erosioni marine in molte zone del litorale dell'alto Adriatico e che pone in pericolo lo sviluppo di attività balneari e di zone residenziali,

invita il Ministro dei lavori pubblici a far procedere urgentemente ad uno studio organico del problema ed a disporre per la progettazione delle opere che risulteranno necessarie, stanziando nei futuri bilanci i fondi necessari ».

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

CERUTTI. Con tono di accorata preghiera, con tono di aspra critica, tutti gli oratori, parlando delle questioni che interessano le rispettive Regioni, hanno chiesto al Ministro di provvedere e di erogare somme. Con il mio ordine del giorno chiedo qualcosa di meno per quanto attiene ai fondi; ma di estremamente importante: chiedo di studiare un problema e pertanto spero che esso sarà impegnativamente accolto.

Oggetto dell'ordine del giorno è di richiamare l'attenzione del Ministero e dell'opinione pubblica su un fenomeno molto grave, minaccioso più che dannoso, perchè noi dobbiamo non solo provvedere, ma anche prevedere. In tutto l'alto Adriatico, le spiagge sono soggette a correnti marine che si alternano secondo leggi ancora non ben note, per cui alcune spiagge sono erose, altre accresciute. In alcune zone come Iesolo si verifica addirittura una erosione di due metri all'anno.

Il fenomeno fino a qualche anno fa aveva un'importanza pratica relativa, tanto che si è provveduto solo con alcuni pennelli a difesa delle spiagge balneari di Venezia-Lido e di Grado e con una diga per l'abitato di Caorle. Oggi invece tutto questo arco marino è fervido di zone balneari, che hanno avuto uno sviluppo impreveduto specie per il turismo di massa. La sola Iesolo quest'anno ha avuto due milioni di presenze, di cui il 50 per cento di stranieri, dando un enorme apporto alla nostra bilancia commerciale, e piazzandosi al secondo posto fra le stazioni balneari di tutta

Italia. Tutta la ricchezza investita in impianti alberghieri e balneari ed in colonie, create anche dalla Pontificia Commissione di assistenza, può essere distrutta in pochi anni dall'erosione delle spiagge. I tecnici che hanno studiato il problema non si trovano d'accordo sul modo di ovviare all'imminente pericolo. Un grande tecnico, il professor Luigi Greco, è per esempio di opinione diametralmente opposta a quella dell'ufficio opere marittime del Provveditorato di Venezia. In questo dubbio non si è provveduto a nulla.

Gli Enti locali che si sono fatti carico della questione non possono agire concretamente perchè le opere sono di competenza dello Stato. Crediamo doveroso richiamare l'attenzione su questo fenomeno e chiediamo che il Ministero compia gli opportuni studi onde poter provvedere. Gli organi locali cui spetta di intervenire con il loro contributo, saranno ben lieti di erogarlo quando vi sia un piano organico di opere difensive. Le soluzioni proposte sono due, quella dei pennelli ortogonali alla spiaggia e quella delle dighe parallele; ma evidentemente non si possono attuare per iniziativa locale; occorre un piano che risolva il problema per tutto l'arco dell'Alto Adriatico.

Confido che il Ministro vorrà far studiare la questione, fino alla progettazione della soluzione migliore.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Merlin Umberto.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, preso atto che in applicazione della legge 13 luglio 1957, n. 554, sono già incominciati con soddisfazione generale i lavori di rifacimento e di rialzamento degli argini del Po in tutto il Delta Padano e ciò con plauso di tutti e per la spesa rilevante di 4 miliardi e mezzo;

premessò,

che tali lavori, ritenuti assolutamente necessari ed indifferibili, hanno reso necessario lo smantellamento e la soppressione delle principali vie di comunicazione che correvano sulle sommità arginali, l'inutilizzazione delle esi-

stenti derivazioni d'acqua dal Po con chiavi-
che o sifoni, il necessario conseguente sposta-
mento delle condutture metanifere, telefoniche
e telegrafiche;

considerato,

che i lavori provvisori effettuati per consentire la viabilità, lo smaltimento dell'aumentato intenso traffico, specie dei traini pesanti, e per porre riparo agli altri gravissimi inconvenienti, non hanno risolto il problema — che minaccia di divenire più grave con l'approssimarsi della stagione invernale — tanto che, sia le popolazioni di certi agglomerati civili che moltissime aziende di vario tipo, corrono pericolo di rimanere tagliate fuori da ogni via di comunicazione;

constatato,

lo stato di difficoltà e di penosa incertezza in cui sono lasciate le popolazioni e le imprese economiche interessate, i gravi imponenti pericoli costituiti dall'instabilità degli apprestamenti provvisori, la inefficienza dei provvedimenti adottati in misura spesso insufficiente, la mancanza di un piano definitivo dei lavori per il completo assetto della zona;

invita il Governo a disporre:

1) per una immediata progettazione di tutte le opere occorrenti per la definitiva sistemazione dell'intera plaga, quali le strade principali, le strade secondarie, da passare in gestione alla Amministrazione provinciale, i necessari collegamenti tra le diverse vie di comunicazione e tra queste e le aziende di vario tipo, le derivazioni d'acqua ed i rifornimenti idrici per gli usi civili ed aziendali rispettato il principio che gli argini rinnovati non possono servire da strade.

2) l'urgente approntamento della progettazione ed il conseguente immediato inizio dei lavori per le opere secondarie e sussidiarie, che dovrebbero essere portati a termine prima del sopraggiungere della stagione invernale, tenendo conto che le opere dovrebbero esser viste in funzione dell'assetto definitivo della zona e ciò per evitare la duplice spesa per la effettuazione delle opere provvisorie prima e per quelle definitive poi;

3) che sia posto termine allo stato di grave disagio, di costante incertezza e di continuo pericolo in cui sono lasciate le popolazioni e le categorie economiche, le quali si sentono in diritto di conoscere al più presto quale sarà la sorte loro riserbata dai provvedimenti che Autorità ed Enti intenderanno adottare ».

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

MERLIN UMBERTO. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Tartufoli e Carelli.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato sempre più preoccupato delle condizioni della viabilità sulla strada statale adriatica con l'incremento geometrico degli infortuni stradali,

confida che il Ministro dei lavori pubblici vorrà accelerare la presentazione di una legge che accresca utilmente le disponibilità finanziarie per le costruzioni di autostrade, onde portare a realizzazione vicina l'autostrada Bologna-Pescara iniziandone la costruzione simultanea da Pescara e da Bologna, e, nel caso che ciò sia impossibile, dare il via da Pescara per le condizioni più pressanti che l'attuale strada adriatica da Pescara verso il nord presenta al traffico coi suoi attraversamenti e la sua limitatezza e insufficienza funzionale ».

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

CARELLI. Lo svolgerò brevemente, perché l'argomento, onorevole Presidente, è già stato trattato da altri. Dal 1955 l'onorevole Tartufoli ed io abbiamo presentato sullo stesso problema diversi ordini del giorno; anzi dirò che l'ordine del giorno che presentiamo fa seguito ad un'interpellanza presentata dall'onorevole Tartufoli nel gennaio 1956, e ad un ordine del giorno svolto da me e dal senatore Tartufoli il 7 giugno 1956. E l'oggetto è sem-

pre lo stesso: strada del Sole, con la derivazione Bologna-Ancona-Pescara.

Mi interessa del tratto che riguarda la litoranea dell'Adriatico, onorevole Ministro; ella sa benissimo che la zona Adriatica è servita malissimo, specialmente da Ancona a Pescara anche dal punto di vista ferroviario. Manca infatti il doppio binario, mentre essa merita una particolare attenzione per il suo valore economico e per le notevoli esigenze sociali.

Detto questo, e considerato anche il fatto che sull'Adriatica avvengono purtroppo frequenti disgrazie a causa delle numerosissime strettoie che in essa si succedono, io invito lo onorevole Ministro a voler considerare la necessità di approntare una legge che possa aumentare gli stanziamenti, onde le utilissime autostrade possano essere accresciute nel nostro territorio, nell'interesse della nostra economia e nell'interesse dell'incolumità di tutti i cittadini. Per queste ragioni l'onorevole Tartufoli ed io abbiamo presentato questo ordine del giorno.

Onorevole Ministro, la prego vivamente di voler tenere in buona considerazione i desiderata espressi.

Signor Presidente, mi permetto anche di far mio l'ordine del giorno Menghi, Tartufoli, Focaccia, Buizza, De Luca Angelo e Di Rocco.

Lo raccomando pertanto all'attenzione dell'onorevole Ministro e dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Si dia allora lettura dell'ordine del giorno dei senatori Menghi, Tartufoli, Focaccia, Buizza, De Luca Angelo e Di Rocco.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, premesso che a sensi dell'articolo 3 della legge 28 marzo 1957, n. 222, deve essere determinato con la legge di bilancio del Ministero dei lavori pubblici l'impegno per il finanziamento delle costruzioni di case per senza tetto di cui alla legge n. 409 del 25 giugno 1949, articolo 10;

considerata altresì la necessità di rendere funzionale, in misura soddisfacente, la attuazione dei piani di ricostruzione di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, proro-

581ª SEDUTA

DISCUSSIONI

17 OTTOBRE 1957

gata al 1960 con la legge n. 222 del 1957 già citata,

fa voti che sia stanziato per ciascuno degli esercizi finanziari futuri previsti dalla stessa legge 28 marzo 1957 n. 222 un impegno in annualità di almeno un miliardo di lire, ripartito in seicento milioni al capitolo di bilancio relativo alla costruzione di case per senza tetto e di quattrocento milioni al capitolo relativo ai piani di ricostruzione e che siano dati i mezzi all'I.N.F.I.R. per continuare la sua attività ».

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Angelini Cesare.

RUSSO LUIGI, Segretario :

« Il Senato, accertato che ancora non sono stati ultimati i lavori per il completamento della strada per Terrinca (comune di Stazzema-provincia di Lucca) allacciata alla rotabile Forte dei Marmi, Arni, Castelnuovo, Garfagnana, la cui perizia ammonta a lire otto milioni;

considerato che ciò ha provocato il deterioramento del tratto già costruito senza alcun beneficio per quelle popolazioni;

considerato ancora che il Ministero dei lavori pubblici è rimasto insensibile alle sollecitazioni del Provveditorato delle opere pubbliche della Toscana che più volte ha sollecitato la esecuzione dei suddetti lavori,

impegna il Ministro dei lavori pubblici a provvedere senza ulteriori indugi al completamento della strada per Terrinca ».

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

ANGELINI CESARE. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, poche parole ad illustrazione del mio ordine del giorno. Alcuni anni fa furono stanziati 10 milioni, con i fondi di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 647, la legge cioè delle zone depresse, per la costruzione della strada per Terrinca (comune di Stazzema, provincia di Lucca), da allacciarsi alla rotabile per Arni. I lavori furo-

no limitati all'apertura di un tratto della sede stradale e alla costruzione di alcuni manufatti. Peraltro sin dal 6 febbraio 1956 il Genio civile di Lucca rimetteva al Provveditorato alle opere pubbliche di Firenze la perizia dei lavori di completamento per l'importo di 8 milioni; perizia approvata e rimessa al Ministero dei lavori pubblici in quanto trattasi di una opera qualificata « ammissibile a contributo » e pertanto da finanziarsi con i fondi di gestione ministeriale. Il Ministro dei lavori pubblici in data 9 giugno 1956 faceva presente al Provveditorato di Firenze che il finanziamento sarebbe stato possibile soltanto allorché si fossero rese disponibili, in sede di collaudo, le economie realizzate sulle opere di analoga natura. Poichè trattavasi di una opera con evidente carattere di urgenza, furono fatti passi presso il Ministero sin dal giugno 1956 perchè esaminasse, in via del tutto eccezionale, la possibilità di finanziare gli 8 milioni, usufruendo di economie non ancora definitivamente accertate. Da allora il Ministero non ha detto più nulla. E' evidente, onorevole Ministro, il danno subito dallo Stato per non aver completato la strada, in quanto i lavori iniziati hanno subito notevoli deterioramenti, tanto più che trattasi di una strada di montagna. Non voglio qui accennare alle deleterie ripercussioni politiche che si sono avute tra quelle popolazioni ancora prive della strada. Poichè penso che per tante ed ovvie ragioni non sia politica saggia iniziare e successivamente abbandonare i lavori di pubblica utilità, ho presentato l'ordine del giorno, nella certezza che il Ministro dei lavori pubblici vorrà senz'altro provvedere al finanziamento per ultimare questa strada, tanto più che trattasi della misera somma di 8 milioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Salari, Carelli e Angelilli.

RUSSO LUIGI, Segretario :

« Il Senato,

constatato che nella attuale rete stradale ordinaria e ferroviaria dell'Italia centrale, nel vasto spazio delimitato dalle direttrici Roma-

581ª SEDUTA

DISCUSSIONI

17 OTTOBRE 1957

Ancona e Livorno-Pesaro, non esiste una via che congiunga i due mari;

che già nella seduta del 29 luglio 1914, il Consiglio dei ministri — se nel frattempo non fosse scoppiata la prima guerra mondiale — avrebbe deciso la costruzione del tronco ferroviario, che inserendosi a Foligno sulla Roma-Ancona, veniva a colmare il vuoto di cui sopra;

ritenuto che allo stato odierno debba però preferirsi una camionabile che, quale naturale prosecuzione delle esistenti importantissime arterie convergenti dall'Adriatico su Foligno (Flaminia-Val d'Esino-Val di Chienti), non solo rappresenterebbe la via più breve tra i due mari ma anche il miglior raccordo tra la costruenda autostrada del sole e le due grandi strade litoranee (Aurelia e Adriatica);

considerato altresì che la Flaminia, la Val d'Esino e la Val di Chienti ai fini di un perfetto adeguamento ai traffici sempre più intensi non hanno bisogno che di modifiche e miglioramenti di lieve entità;

che anche la strada Foligno-Todi-Orvieto, in parte già asfaltata e quella Orvieto-Pitigliano-Orbetello non richiedono che rettifiche e perfezionamenti di non grande rilievo,

invita il Governo a predisporre quanto necessario per la sollecita realizzazione di tale arteria che, attraverso il centro dell'Umbria, l'alto Lazio, la Maremma Toscana e le zone di riforma collegherebbe al Tirreno l'Adriatico e tutte le Province marchigiane ».

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

SALARI. Signor Presidente, sullo stesso argomento ebbi a parlare anche in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici nel 1954. Del resto l'ordine del giorno è chiaro, e vi sono in esso tutti gli elementi necessari per la sua esatta comprensione.

Quindi rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Bolognesi e Ravagnan.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato,

mentre prende atto che sono in corso i lavori di rialzo degli argini dei vari rami alla foce del Po;

considerato però che il solo rialzo degli argini non costituisce garanzia sufficiente per il Delta polesano da nuovi sinistri provenienti dalle possibili piene del fiume e dalle mareggiate;

invita il Governo a presentare, entro la fine dell'anno in corso, un apposito progetto di legge con relativo stanziamento per la sistemazione idraulica definitiva, organica e razionale del Delta polesano per cui esistono i relativi progetti ».

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

BOLOGNESI. L'ordine del giorno presentato da me e dal collega Ravagnan interpreta una vecchia e più volte ribadita richiesta delle popolazioni del Delta polesano, più volte provate dal ripetersi inesorabile di sinistri, una, due ed anche tre volte l'anno.

L'ordine del giorno risponde altresì all'esigenza, non più prorogabile, di dare tranquillità e fiducia nell'avvenire agli abitanti della zona, garanzia e sicurezza di sottrarre il suolo del basso polesino alla invasione delle acque del fiume Po ed anche del mare.

L'ordine del giorno trova infine la sua giustificazione nel fatto che, per il Delta polesano, opera da alcuni anni la legge Stralcio di riforma fondiaria per la quale si sono già spesi vari miliardi, e inoltre è diventata operante la legge sul prosciugamento e la bonifica delle valli il cui stanziamento è di 20.500 milioni. A mio parere, che è anche il parere della popolazione del luogo, sarebbe un inspiegabile assurdo aver speso e spendere ulteriormente altri miliardi per il prosciugamento, la bonifica e la trasformazione di terreni sommersi dalle acque, quando non provvedessimo a difendere neppure quelli cui l'uomo dedica la sua opera e la sua fatica diuturna, da decine e decine di anni. Questa mia dichiarazione non deve assolutamente interpretarsi nel senso che si debba soprassedere all'applicazione della legge sul prosciugamento e la bonifica delle valli, legge da noi richiesta ed approvata.

D'altra parte, a sostegno di quello che ho affermato, vi è tutta una serie di azioni sviluppate dalle popolazioni dal 1949 in poi, tut-

ta una serie di convegni, di studi del problema che hanno servito di stimolo al varo della legge. Resta chiaro ed inequivocabile quindi che noi polesani chiediamo sia il prosciugamento delle valli che la sistemazione idraulica dei vari rami del Po, senza della quale si ripeteranno i sinistri fin qui lamentati. Se non vado errato, il Ministero dell'agricoltura, con apposito provvedimento, ha devoluto 800 milioni per la costruzione della difesa a mare del Delta polesano. Ma se contemporaneamente alla messa in esecuzione di quest'opera non si avrà la sistemazione idraulica, il beneficio che la zona ne ricaverà sarà molto ma molto relativo. Dai lavori fin qui eseguiti nel Delta polesano a carico dei dicasteri dell'agricoltura e dei lavori pubblici, si ricava l'impressione che ognuno vada per conto proprio, senza il coordinamento necessario al fine di risparmiare fondi e per una migliore funzionalità delle opere.

La situazione idraulica della zona non consente ulteriori dilazioni; a meno che non si dia per scontato che a quelle popolazioni sono ancora riservati anni tristi poichè il Governo insiste nella politica del solo tamponamento. Mi si dirà: ma abbiamo speso 4 miliardi e mezzo per il rialzo degli argini; d'accordo, ne siamo molto lieti, però insistiamo nuovamente a dire che il nostro Delta non sarà garantito se non si metterà in esecuzione almeno uno di quei tanti progetti che esistono al Ministero dei lavori pubblici.

A tale scopo io ed il collega Ravagnan abbiamo presentato il presente ordine del giorno. Mi voglio lusingare che l'onorevole Ministro lo accetterà e che il Senato lo conforterà con il suo voto favorevole.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Merlin Angelina.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato,

invita il Governo ad emanare precise disposizioni affinché siano asportati gli alberi che fiancheggiano le strade nazionali, provinciali e comunali, là dove, pur rappresentando essi una bellezza naturale, sono causa di in-

cidenti spesso mortali, perchè complicano gli inconvenienti derivanti dalla insufficiente larghezza delle strade stesse e dall'intensità di traffico, specialmente nelle zone nebbiose della Italia settentrionale ».

BARDELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARDELLINI. Faccio mio l'ordine del giorno e rinunzio a svolgerlo.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a disporre la costruzione della ferrovia Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto, attesa da tempo, indispensabile allo sviluppo in genere delle comunicazioni del Sud e particolarmente della vita economica della provincia di Matera, priva quasi totalmente di ferrovia a scartamento ordinario ».

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

CERABONA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Ora tarda, breve orazione; ma sono sicuro che il Ministro terrà conto di queste mie dichiarazioni, perchè ricordo con soddisfazione quello che egli ha detto alla Camera dei deputati: « Riconosco al Mezzogiorno e alle zone depresse un ruolo di priorità. Non saranno lesinati sacrifici perchè il Mezzogiorno abbia ciò che si merita, in relazione ad una fondata giustizia ». Ho apprezzato queste parole; ricordo anche quando altra volta egli ebbe a dire a favore del Mezzogiorno. Ma occorrono i fatti più che le parole.

Nell'ordine del giorno che ho presentato, chiedo ciò che ho già chiesto nel 1954 e nel 1956, vale a dire la realizzazione dell'ormai famosa ferrovia Bari-Matera-Metaponto.

La provincia di Matera, con 4.000 chilometri quadrati di territorio, ha appena 83 chilometri di Ferrovie dello Stato, ed una ses-

santina di chilometri di ferrovie secondarie, le Calabro-lucane. Si tratta di un vasto territorio che attende dal 1870 una ferrovia che non è riuscito mai ad avere. Non mi dilungherò su questa dolorosa realtà; richiamerò l'attenzione del Ministro su quello che è avvenuto nei riguardi di questa ferrovia.

Nel 1954 il Ministro allora in carica accettò un mio ordine del giorno, su parere favorevole della Commissione presieduta dal senatore Corbellini, e promise che si sarebbero eseguiti al più presto gli studi necessari per l'effettuazione dei lavori, secondo le proposte espresse nell'ordine del giorno. Essendomi accorto che nessuna concreta iniziativa era stata presa, presentai, nel giugno del 1956, un altro ordine del giorno, e lo stesso Ministro ebbe ad assicurarmi che non solo si erano affrontati gli studi, ma che vi era l'intenzione di costruire la ferrovia richiesta. La notizia giunse gradita alla provincia di Matera, certa che, dopo gli studi, si sarebbe dato inizio alla costruzione della ferrovia Bari-Matera-Altamura. Io avanzai, comunque, una proposta subordinata. Dissi infatti: poichè, per ultimare i lavori della ferrovia Bari-Matera-Altamura, occorreranno molti anni, mentre Matera ha urgente bisogno di essere congiunta alla rete ferroviaria dello Stato con scartamento ordinario, chiedo che si costruiscano, anzitutto, i 18 o 20 chilometri del tronco Matera-Altamura. Il Ministro condivise in pieno il mio suggerimento ed accettò la richiesta. Ma, trascorsi appena tre mesi, scoppia la bomba: si comincia a parlare di dilazionare non solo gli studi, ma anche la costruzione del tronco Matera-Altamura. E poi si comincia a dire che occorrerà rinviare la costruzione della intera linea a quando la trasformazione fondiaria della zona avrà raggiunto una fase avanzata. Si comprende che non si vuole più costruirla!

Ma non è per la trasformazione agraria che noi chiediamo da tempo la ferrovia. Si chiede la ferrovia per migliorare le comunicazioni, nell'interesse della provincia di Matera e del Mezzogiorno. Si tratta di una provincia che ha pochi chilometri di ferrovie e manca di strade rotabili. Di 400 chilometri di strade

provinciali, appena 180 sono asfaltati. Le condizioni di Matera sono veramente tristi. Tutta la popolazione a gran voce chiede la ferrovia, e con essa il Consiglio provinciale, l'Associazione dei commercianti, l'Associazione agricoltori e la stampa hanno insistito ed insistono continuamente. Il Comitato provinciale della Confindustria ha inviata a Roma una Commissione, che non so se sia stata ricevuta da lei, onorevole Togni. Per quanto l'onorevole Togni, su questa questione della ferrovia di Matera, non abbia mai fatto promesse...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Le ho ereditate e senza beneficio di inventario.

CERABONA. A me, comunque, onorevole Ministro, per insistere sulla richiesta, bastano le assicurazioni che lei ha dato alla Camera circa i lavori nel Mezzogiorno. Cerchi di venire sollecitamente incontro a quella popolazione, alla quale sono state fatte mille promesse, che mai sono state mantenute.

Che cosa è stato risposto alla Commissione venuta al Ministero per sollecitare la costruzione della ferrovia della quale discutiamo? Penso che si dovrà aspettare ancora un secolo perchè i cittadini di Matera possano andare in ferrovia, a voler prestar fede alle continue trovate ministeriali.

Eppure si tratta di una ferrovia di eccezionale importanza e di grande utilità per tutto il Mezzogiorno, perchè andrà da Bari a Matera e poi da Montescaglioso verso Metaponto, per inoltrarsi nelle Puglie e nelle Calabrie. Sono quindi sicuro che il Ministro accetterà l'ordine del giorno e rimetterà in carreggiata le promesse già fatte e da lui accettate senza beneficio d'inventario, riconoscendo che, in base alla sua concezione circa quanto occorre fare per il Mezzogiorno, Matera è l'unico capoluogo di provincia in Italia che, con 4.000 chilometri quadrati di territorio, non possiede ferrovie a scartamento ordinario ed ha urgente necessità di efficienti comunicazioni, per il suo avvenire economico e sociale.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che le condizioni igieniche degli acquedotti Lucani hanno dato luogo ad alcuni inquinamenti e a qualche infezione microbica;

considerato che la clorazione delle acque così come viene effettuata è appena sufficiente a garantire la potabilità per lo scarso numero di stazioni,

fa voti che negli acquedotti stessi siano istituiti altri punti di scelta per la suddetta clorazione ».

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

* MASTROSIMONE. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulle famose clorazioni che sono necessarie un po' per tutti, in quanto bisogna giustamente preoccuparsi dello stato delle acque.

In Basilicata, per quanto riguarda gli acquedotti lucani, ci troviamo come si trovò lo esercito di Garibaldi quando fu assorbito dall'esercito nazionale: tutti i generali passarono sergenti e tutti i colonnelli diventarono caporali; così l'acquedotto pugliese ci ha regalato tutta l'attrezzatura, ma ha preso da noi lucani degli acquedotti che bene o male funzionavano e mai si erano verificato casi di inquinazione di acqua o di infezione microbica.

Ora, il cloro viene immesso negli acquedotti in quantità tale da garantire fino ad un certo punto contro l'inquinamento o l'infezione microbica, ma da rendere quasi impotabile la acqua. Nella zona di Bari l'acqua alcune volte non si può addirittura bere, tale e tanto è l'ipoclorito di sodio che si immette nell'acquedotto. Per questo domandiamo: perchè non si fa una regolamentazione della clorazione? È una cosa che si può affidare agli igienisti. Non solo, ma per esempio si potrebbe aumentare il numero dei punti di immissione del cloro, anzichè immetterlo nelle sedi principali, in maniera che venga diluito sulle correnti di irrigazione, onde nei piccoli paesi della Basilicata si possa bere dell'acqua potabile e salutare.

Non ho altro da raccomandare all'onorevole Ministro.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato,

discutendo il bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1957-58,

in considerazione che, con la erogazione di lire 520 milioni ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 647, i lavori per l'acquedotto consorziale che interessano i comuni di Portomaggiore ed Argenta in provincia di Ferrara, si sono arenati nel comune di Portomaggiore alla frazione di Portorotta e nel comune di Argenta alla frazione di Boccaleone, con grave e giustificata delusione della popolazione dei due importanti capoluoghi nei quali dovranno sorgere i principali serbatoi di distribuzione,

invita il Governo ad impegnarsi ad agevolare l'ulteriore richiesto finanziamento di 85 milioni perchè sia finalmente completata questa importante opera igienica e sociale ».

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

BARDELLINI. Con il mio ordine del giorno chiedo l'interessamento dell'onorevole Ministro e del Governo perchè sia concesso un ulteriore stanziamento di 85 milioni per la costruzione dell'acquedotto che interessa due grossi comuni della provincia di Ferrara: Portomaggiore ed Argenta.

Pare impossibile, eppure proprio nel centro dell'Emilia due grossi ed importanti comuni, tanto economicamente progrediti e nei quali sono sorte e vivono notevoli industrie accanto ad una rigogliosa agricoltura, hanno la loro popolazione priva di quell'importante e vitale elemento che è l'acqua potabile. Con la legge 10 agosto 1950, n. 647, furono erogati a questo consorzio 520 milioni che però non furono sufficienti altro che per le tratte principali Ferrara-Argenta e Ferrara-Portomaggiore, fermandosi quindi la costruzione delle condutture a pochi chilometri dalle sedi dei capoluoghi dei due Comuni. È facile quindi immaginare lo stato d'animo dei cittadini che ormai da sette anni attendono la costruzione

dei principali serbatoi di distribuzione. Pubbliche amministrazioni, sindacati operai, commissioni parlamentari, amministratori e giornali non hanno mai cessato di sollecitare l'interessamento dell'autorità centrale per la soluzione di questo problema, soluzione che interessa non soltanto il Ministero dei lavori pubblici, ma il Comitato interministeriale per le opere pubbliche, il Provveditorato generale per le opere pubbliche per l'Emilia e lo Ente per la colonizzazione del Delta padano.

Onorevole Ministro, ella in molte circostanze ha dimostrato un notevole dinamismo; ecco una occasione in cui io spero non vorrà negare il proprio interessamento per la definizione anche di questo problema e, accogliendo il mio ordine del giorno, vorrà appagare la lunga attesa delle laboriose popolazioni di questi due Comuni, che attendono il completamento, che non può più definirsi sollecito, di questa opera tanto importante dal punto di vista igienico e dal punto di vista sociale.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Braschi.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo ad affrettare la costruzione delle autostrade di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463, presentando, con la massima urgenza, il necessario disegno di legge di integrazione.

« Fa presente la necessità di dare immediato inizio ai lavori sul tratto Bologna-Rimini (secondo il grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463), tratto sempre più congestionato e pericoloso, specialmente nei mesi estivi, per il traffico sempre più intenso. »;

« Il Senato invita il Governo ad affrettare e a portare a termine nel più breve termine i lavori di correzione e allargamento della strada statale n. 71 nel tratto Cesena-Verghereto. Questa strada, che rappresenta il collegamento più breve fra Roma e la Romagna, si fa sempre più pericolosa e congestionata per il traffico in continuo incremento. »;

« Il Senato invita il Governo a dare immediatamente corso ai lavori di rafforzamento e

di difesa del litorale riminese, la cui spiaggia è sempre più minacciata e corrosa dal mare che mette in pericolo e già investe, in alcuni punti, i fabbricati prospicienti, specialmente nelle zone di Bellaria, Torre Pedrera, Rivabella e Viserba ».

PRESIDENTE. Il senatore Braschi ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

BRASCHI. Rinunzio a svolgerli.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Barbaro.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la particolare urgenza, che la zona industriale di Reggio Calabria sia messa in condizioni tali da potere ospitare i numerosi impianti industriali, per i quali se ne è fatta da tempo regolare richiesta;

considerato altresì lo stato di particolare disagio economico di quella benemerita provincia, che, purtroppo, è quasi agli ultimi posti nella scala dei redditi unitari, giacchè la sola agricoltura anche se molto progredita, non basta a riequilibrarne stabilmente l'economia;

invita il Governo a volere, senza ulteriori ritardi e tentennamenti, applicare integralmente l'articolo 14 della legge 4 aprile 1935, n. 454, il quale dispone, che " alla sistemazione ed alla gestione della zona industriale di Reggio Calabria provveda direttamente il Ministero dei lavori pubblici. " »;

« Il Senato considerato lo stato quasi di abbandono, in cui trovansi i pochi porti della Calabria, la quale pure, ha circa 800 chilometri di costa;

considerata la necessità che si proceda anche alla costruzione di piccoli porti pescherecci là, dove essi siano necessari e possibili;

invita il Governo a voler studiare nel suo complesso il problema, il cui onere è poco rilevante, a volere concludere i lavori iniziati a Catanzaro Lido, Soverato, Cetraro, Palmi, ecc., ecc., e soprattutto a porre le ultime necessarie " pietre " nei porti di Crotone, Vibo, Tropea,

Scilla, Villa San Giovanni e Reggio, dove specialmente occorre accogliere e realizzare la variante proposta dagli enti provinciali interessati, la quale farà di quel porto uno dei migliori, più sicuri e più importanti scali marittimi italiani.»;

« Il Senato, considerata l'opportunità ed anche la necessità e l'urgenza, che la rete autostradale si estenda sollecitamente, anche se gradualmente al Mezzogiorno d'Italia;

richiamandosi a quanto è indicato in proposito anche nel piano regolatore allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, sulle autostrade italiane;

invita ancora una volta il Governo a provvedere allo studio, al finanziamento ed alla concreta realizzazione del prolungamento, sia dell'autostrada Adriatico-Ionica, sia dell'autostrada Tirrenica, detta anche del sole, lungo i due litrali e fino all'estremo meridionale della Penisola, che coincide con lo Stretto, con la Sicilia e con il centro del Mediterraneo; ricordando soprattutto che tale autostrada sdoppiata è tanto importante che financo dai protocolli dell'O.N.U. è stata considerata come la arteria Europea numero uno e dal Piano Regolatore allegato alla legge è stata considerata di prima esecuzione ».

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

BARBARO. Onorevole Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli Senatori, il primo ordine nel giorno riguarda una questione un po' particolare, il secondo è molto più generale, il terzo è quanto mai generale:

Prima di dire qualche parola, su di essi, mi pare doveroso, onorevole Ministro, ringraziarla, a nome della mia città, per l'assegnazione di fondi alle cosiddette città satelliti. Ella ha fatto per la città di Reggio una assegnazione notevole, della quale io le sono grato.

Credo doveroso segnalare, inoltre, che nella stessa città di Reggio ci sono circa 700 appartamenti per due terzi danneggiati e per un terzo distrutti dalla guerra. Sarebbe opportuno che questo finanziamento comprendesse anche questi 700 appartamenti, che rappre-

sentano un tristissimo ricordo della recente guerra.

Non posso poi non farle notare, onorevole Ministro, che la casa deve essere viva se vuol essere veramente santa, feconda e nobile, altrimenti, e cioè se è senza vita, la casa è una tomba! E vado subito al primo ordine del giorno, che si riferisce alla zona industriale di Reggio, per la quale occorre, che si dia integrale applicazione all'articolo 14 della legge 4 aprile 1935, dovuta al compianto e indimenticabile Ministro Luigi Razza, che pone a carico del Ministero dei lavori pubblici la sistemazione di quella zona industriale.

C'è stata in questi giorni, e precisamente avanti ieri, una riunione davanti alle autorità di tutti gli industriali, che verranno da lei, onorevole Ministro, perchè la questione della nostra zona industriale è veramente vitale e deve essere, una buona volta e per sempre, risolta integralmente e urgentemente!

Noi, per quanti sforzi si faccia, con un'agricoltura quanto mai progredita, non possiamo equilibrare stabilmente e sistemare l'economia, se non attraverso una nuova affermazione di carattere industriale, per la quale stiamo invocando tutti gli aiuti necessari da tanti anni.

Ma ora dobbiamo realizzarla, e dovremo realizzarla per merito suo, onorevole Ministro: ci conto, e credo che si potrà porre la parola « fine » a tale questione semi secolare. Su questo problema l'onorevole relatore della Camera, che non ho il piacere di conoscere di persona, ma di cui ho avuto il piacere di ammirare la relazione, come del resto ho ammirato la chiara relazione del nostro collega onorevole Canevari, ha creduto molto saggiamente e opportunamente di far sua la questione di tale zona industriale ed ha dimostrato un acume veramente straordinario — anche perchè egli è di una zona molto lontana — nell'affrontare questo problema e tradurlo in espressioni veramente incoraggianti per noi; è cosa che fa piacere e ci porta a ringraziarlo molto vivamente. La Commissione prospetterà le conclusioni precise a cui siamo arrivati ed ella, onorevole Ministro, non potrà che accettarne i voti, perchè in questo caso non bisogna fare altro che applicare *sic et simpliciter* la legge vigente, e cioè la seconda legge perchè la

prima è del compianto onorevole De Nava, e cioè di circa 50 anni fa. Ed ho finito per quanto riguarda il primo ordine del giorno.

Il secondo riguarda i porti della Calabria, che sono in uno stato di abbandono. Bisogna completare quelli che sono stati di già iniziati. Porti per barche da pesca e anche per motopescherecci si debbono fare là, dove sono necessari e dove si possono fare. Ma altri porti, come quello di Reggio e quello di Crotona — li enumero nel mio ordine del giorno — devono essere completati; altrimenti ci stancheremo davvero di parlare sempre di questo stesso, importante e addirittura vitale problema! Per Reggio siamo rimasti veramente e stranamente in aria: è come aver costruito un grande edificio e non aver posto il tetto, dopo aver speso decine di miliardi in moneta attuale. C'è una proposta di variante, che gli enti locali (i quali hanno fatto studi molto seri in proposito: non si improvvisano questi problemi!) hanno presentato all'onorevole Ministro ed all'onorevole Commissione dei porti. Occorre accettare senz'altro la variante proposta e non fare altre cose, che possano compromettere la situazione del porto di Reggio, che rappresenta il migliore porto di rifugio del centro del Mediterraneo, perchè è un porto nel porto, come quello di Messina, in quanto questi due porti sono darsene sicurissime in un grande estuario di fiume, come è il nostro Stretto di Messina. Ed allora raccomandare che sia accolta la variante che si riferisce a Reggio, è come raccomandare, che ad un problema vitalissimo e urgente si ponga anche la parola « fine » una volta e per sempre, e che si spinga una delle più grandi città italiane verso il suo avvenire, che deve essere in tutto degno del suo grande passato!

E passo all'ultimo ordine del giorno, il quale (non potrei essere più breve di così; spero però di non dovere essere meno efficace) si riferisce alle autostrade. Secondo me, come ho detto più volte in questa altissima sede, le strade, le ferrovie, i mezzi di comunicazioni più importanti sono quelli che vanno lungo i meridiani e non lungo i paralleli, per le note differenze di clima, che determinano delle differenze nei prodotti specialmente agricoli e creano correnti di traffici proprio

nel senso dei meridiani e non dei paralleli. Ora, noi abbiamo questa grande strada già iniziata: la strada del Sole; viene detta così, come se fosse la sola strada del sole. Io la chiamo Tirrenica. Abbiamo poi l'Adriatica. Dicevo al carissimo amico Crollalanza ed anche al collega Cappellini, che questa deve essere l'Adriatica-Jonica, e non soltanto l'Adriatica. Queste due strade, che rappresentano lo sdoppiamento della strada Brennero-Reggio, come si deve chiamare (che è l'arteria europea numero uno, come previsto financo dai protocolli dell'O.N.U.), devono essere continuate fino allo Stretto, cioè al cuore del Mediterraneo, e alla Sicilia, altrimenti varrebbero meno al loro scopo, non solamente, ma potrebbero compromettere le zone, che non attraversano. E si badi che, tra le due strade, la Jonica è infinitamente più facile, perchè è pianeggiante per tutto il percorso ...

VACCARO. Poi ci metteremo d'accordo!

BARBARO. Ma noi siamo sempre d'accordo. Io le propongo tutte e due. Propongo, infatti, che tutte le litoranee vadano dal Nord al Sud d'Italia; altrimenti, dove non vanno, ci si assume la responsabilità di aver fatto decadere l'economia di tutta la zona relativa. Ed allora, completiamo e chiudiamo il circuito, e faremo opera saggia per l'avvenire della nostra popolazione e dell'Italia tutta! (*Approvazioni dalla destra*).

PRESIDENTE. Comunico che sono stati inoltre presentati due ordini del giorno, il primo a firma del senatore Lepore, il secondo a firma del senatore De Luca Carlo. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, constatato che esiste vivissimo malumore tra il personale del Ministero dei lavori pubblici perchè, con l'applicazione della legge delega e con l'inclusione in soprannumero di tutti i funzionari dei Provveditorati che erano fuori ruolo, si è verificato il blocco delle carriere e delle relative promozioni con stasi completa di tutta l'Amministrazione;

rilevato che tutto ciò è dipeso da errata interpretazione data, a suo tempo, alla legge delega,

invita il Ministro dei lavori pubblici a dar senz'altro corso allo schema di decreto per la regolarizzazione dei ruoli dei Provveditori e Vice Provveditori delle Opere pubbliche che si dice già predisposto. »;

« Il Senato invita il Governo a destinare il massimo dei fondi comunque disponibili alle regioni agricole della Nazione, maggiormente colpite dalle vicende atmosferiche avverse nel 1956 e 1957, provvedendo ad intensificare la esecuzione di opere pubbliche, in cui più specialmente possano essere impiegati i disoccupati ed anche i piccoli coltivatori, senza speciali capacità o qualifiche, a fronteggiare un preoccupante stato di indigenza, che giova sperare occasionale ».

PRESIDENTE. I presentatori di questi due ordini del giorno hanno rinunciato a svolgerli.

Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, Segretario :

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se l'Ispettorato per l'agricoltura della provincia di Savona ha dato parere favorevole alla nuova irrazionale delimitazione della fascia bianca, comprendente i Comuni nei quali i produttori di latte hanno l'obbligo di rifornire la Centrale del latte, escludendo dai comuni montani della provincia che lo esportano, includendovi comuni della pianura che debbono esserne riforniti; e se l'eventuale parere favorevole dell'Ispettorato si è esteso anche ad un accordo tra la Centrale del latte e una cosiddetta « Unione produttori latte » che

non comprende tutti gli interessati e che stabilisce l'esclusiva della raccolta del latte alla sopracitata Unione per il trasporto alla Centrale del prodotto dei comuni fuori della fascia bianca. L'interrogante osserva che specialmente l'ultimo provvedimento ha indignato buona parte dei contadini produttori di latte i quali intendono continuare a servirsi dei trasporti locali, che da lungo tempo assolvono il loro compito lodevolmente godendo la più ampia fiducia. Gli interessati insistono nel loro diritto di consegnare il loro prodotto per il trasporto a chi è di loro gradimento (3265).

ZUCCA.

Al Ministro del tesoro, per sapere :

a) se non ritiene che l'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 20, recante « Disposizioni sul trattamento di quiescenza del personale statale » abbia violato gravemente i diritti quesiti dei pensionati dei Corpi speciali militari (carabinieri, agenti di pubblica sicurezza, agenti di custodia, guardie di finanza), i quali in base a disposizioni speciali furono collocati a riposo con 25 anni di servizio utile e con il massimo della pensione.

Infatti con la riliquidazione effettuata a norme del citato decreto, ai pensionati suddetti è stato attribuito un trattamento non più corrispondente al massimo del servizio ed in conseguenza non hanno beneficiato dei miglioramenti attribuiti a tutti gli altri pensionati statali;

b) se non ritiene inoltre che sono stati violati anche i diritti quesiti degli appartenenti ai corpi suddetti, che, pur essendo ancora in servizio, furono assunti quando avevano vigore le norme precedenti il citato decreto n. 20 (3266).

FIORE.

Ordine del giorno per la seduta di venerdì 18 ottobre 1957.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani venerdì 18 ottobre, alle ore 10, 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 (2184) (*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 238 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 dal 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 della 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 21,15).