CCCXCIV. SEDUTA

GIOVEDÌ 20 APRILE 1950

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDI

del Vice Presidente ZOLI

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 15485

Disegno di legge di iniziativa parlamentare (Presentazione) 15485

Disegno di legge:

(Trasmissione) 15485
(Rimessione all'Assemblea) 15486

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (853) (Seguito della discussione):

BUIZZA 15495
RICCI Federico 15501
GENCO 15512
BOSCO. 15516
GHIDETTI 15518
MERLIN Umberto 15526
CASTAGNO 15530
TROIANO 15533

Interrogazioni:

(Annunzio). 15534
(Svolgimento):
VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione* . . . 15486, 15493, 15494
MILILLO 15486
BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 15487, 15488, 15491
MANCINI. 15488
DONATI 15489
GENCO 15491
PERSICO. 15493, 15495
BERGAMINI 15495

Verifica di poteri 15486

La seduta è aperta alle ore 16.

LEPORE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Caso per giorni 5, Oggiano per giorni 10, Platone per giorni 15.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Presentazione di disegno di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che la senatrice Giuseppina Palumbo ha presentato un disegno di legge concernente l'istituzione del servizio di assistenti sanitarie di zona (992).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Trasmissione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro degli affari esteri ha trasmesso un disegno di legge concernente l'esecuzione dell'Accordo sulle relazioni aeree civili tra l'Ita-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

lia e la Spagna, concluso a Roma il 31 maggio 1949 (993).

Anche questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che più di un quinto della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) ha chiesto, a norma del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge « Soppressione dell'Alto Commissariato dell'alimentazione e istituzione di una direzione generale dell'alimentazione presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (908), già assegnato a detta Commissione in sede deliberante, sia invece discusso e votato dal Senato.

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che la Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabile l'elezione a senatore del signor Edoardo Origlia, del collegio elettorale della Lombardia, e, concorrendo nell'eletto le qualità prescritte dalla legge, l'ha dichiarata valida.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e, salvo casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti fino a questo momento, dichiaro convalidata la suddetta elezione.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Prima è quella del senatore Milillo al Ministro della pubblica istruzione, « per sapere se ritenga conforme al principio della laicità della scuola di Stato il comportamento del Preside della scuola media di Matera, professor Giovanni Cacucci, il quale, dopo aver insediato per l'intera mattina del 6 dicembre scorso nei locali dell'Istituto quattro preti per procedere alla confessione degli alunni durante le ore di lezione, l'indomani non esitò a incolonnare scolaresche e insegnanti per guidarli in chiesa al rito della comunione » (1102).

Ha facoltà di parlare il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, senatore Vischia, per rispondere a questa interrogazione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. L'insegnante di religione della scuola media di Matera, sacerdote Vito Fontana, avendo appreso che doveva inaugurarsi lo anno scolastico, chiese, in data 4 dicembre 1949, al Preside, professor Giovanni Cacucci, che, in occasione di detta inaugurazione, fosse celebrata una cerimonia religiosa.

Il Preside, tenuto conto che la totalità, meno una, delle famiglie degli scolari avevano dato il proprio consenso per l'attuazione della proposta dell'insegnante di religione, ritenne che non vi fosse motivo per respingere la richiesta dell'insegnante stesso.

Conseguentemente, dovendosi procedere alla confessione degli alunni, il preside consentì al sacerdote Fontana di poter ascoltare la confessione degli alunni medesimi nelle ore antimeridiane del 6 dicembre, in quanto nelle ore pomeridiane i sacerdoti erano impegnati in altre opere del loro ministero.

È da tener presente che le confessioni non si protrassero per l'intera mattinata, ma durarono appena un'ora e mezza e si svolsero in locali indipendenti dalle aule scolastiche, e che furono due e non quattro i sacerdoti coadiuvatori dell'insegnante di religione.

La mattina dell'inaugurazione (7 dicembre), alla prescritta ora, gli scolari entrarono nelle singole aule, vi depositarono le loro cartelle e risposero alla chiamata; dopo, si riordinarono nel corridoio e vi ascoltarono le parole del Preside sul significato e sul valore della cerimonia. Infine, accompagnati dai professori delle prime due ore, gli alunni si recarono in ordine alla Cattedrale per fare la comunione e assistere alla cerimonia religiosa celebrata da S.E. l'Arcivescovo di Matera. Ultimata la celebrazione, gli alunni ritornarono in ordine alla scuola dove attesero alle ultime tre ore di lezione.

Alla stessa manifestazione si associarono le scuole tecniche.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Milillo per dichiarare se è soddisfatto.

MILILLO. Onorevole Sottosegretario, la sua risposta era facilmente prevedibile. Ma io non avevo chiesto al Ministro una cronaca di que-

sto episodio che per altro acquista rilievo proprio attraverso la sua risposta. Io avevo chiesto di conoscere il pensiero del Ministro sul comportamento di codesto Preside di un istituto scolastico di Stato ed ella signor Sottosegretario doveva dirci se ritiene naturale e conforme al principio della laicità della scuola che un Preside, con la scusa di una cerimonia inaugurale inesistente, perchè non è affatto vero che in quel giorno si inaugurasse l'anno scolastico che fino a prova contraria non si inaugura in dicembre, con la scusa di una richiesta dell'insegnante di religione, ammetta nelle ore di lezione nelle aule scolastiche dei sacerdoti per compiere un ufficio che evidentemente non ha nulla a che fare con la scuola e successivamente incolonni gli alunni e li guidi egli stesso alla Cattedrale.

Oggi c'è ben poco da meravigliarsi di queste cose nel processo di progressiva clericalizzazione della scuola al quale assistiamo; tuttavia non dobbiamo nasconderci l'enormità di simili episodi, non dobbiamo nasconderci come tutto questo finisca, onorevole Sottosegretario, e dovrebbe rendersene conto lei per primo, per rendere ridicola la scuola e abbassare la stessa religione. Perchè, che vi siano degli uomini abituati al servile conformismo verso quelle che credono le direttive generali del Governo purtroppo è una constatazione dolorosa che dobbiamo fare sempre di più, man mano che il Governo persegue la sua politica di intimidazione che invigliacchisce gli italiani; ma per darvi un'idea di quali uomini siano quelli cui voi affidate l'insegnamento, nelle vostre scuole, ai quali credete di affidare il potenziamento dello spirito religioso degli alunni, vi riferirò un altro episodio concernente lo stesso Preside di cui si parla. Il 15 dicembre, quando ci fu lo sciopero della scuola media, questo signor Preside scioperò come tutti gli altri, si recò prestissimo a scuola; gli insegnanti non ci andarono ed andò via anche lui. Ma l'indomani che cosa fece? Chiamò gli insegnanti e disse sentite, qui ci facciamo tutti una brutta figura; è meglio che firmiamo ugualmente il foglio di presenza di ieri. E fece firmare da tutti il foglio di presenza salvo poi, naturalmente, a fare la sua brava relazione al Ministro in cui si affermava che la sua scuola si era distinta dalle altre perchè non aveva partecipato allo sciopero.

Signor Sottosegretario, questi uomini abbassano la dignità della scuola e vi rendono anche un cattivo servizio, perchè se voi credete con questi mezzi di coartare la coscienza degli italiani, io vi dico che non riuscirete a soffocare la loro protesta che si fa sempre più forte e più decisa. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione del senatore Spezzano al Ministro delle poste e telecomunicazioni, circa l'impianto del telefono nel comune di Belcastro (1110).

Poichè l'onorevole Spezzano non è presente, questa interrogazione si intende ritirata.

Segue una interrogazione del senatore Mancini al Ministro dei trasporti, « per conoscere come furono spesi quei 900 milioni concessi alla Società delle Ferrovie Calabro-Lucane per la rinnovazione del materiale ferroviario, se ancora nessuna nuova automotrice è apparsa per rendere meno disagevole il viaggio ai cittadini pazienti e tribolati » (1145).

Ha facoltà di parlare il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti, per rispondere a questa interrogazione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È in corso di perfezionamento il decreto che, in conformità dell'articolo 2 della legge 6 aprile 1949, n. 168, approva la convenzione stipulata con la Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, nella quale vengono stabilite le modalità e le garanzie relative all'anticipazione rimborsabile di 900 milioni per l'acquisto delle nuove automotrici delle ferrovie Calabro-Lucane.

La Società concessionaria provvederà in conseguenza alla ordinazione, già concretata in ogni dettaglio, del nuovo materiale costituito da 24 automotrici a carrelli tipo Breda e 8 rimorchiate delle Officine Reggiane, da costruirsi secondo progetti già regolarmente approvati.

Il detto materiale sarà consegnato dalle fabbriche costruttrici nel termine massimo di 18 mesi dall'ordinazione e si prevede che parte di esso potrà entrare in servizio entro il corrente anno.

È superfluo aggiungere che l'erogazione dell'anticipazione di 900 milioni prevista dal-

la legge sarà fatta in relazione all'avanzamento della costruzione e alla conseguente entrata in servizio delle nuove automotrici e che quindi, come è ovvio, nulla è stato finora corrisposto alla Società concessionaria.

In parole povere si tratta di ordinarie commesse di 24 automotrici: già i progetti sono stati approvati e sono stati concordati i prezzi con le ditte che le dovranno costruire, che sono le Officine Reggiane. Si sta stipulando la convenzione e man mano che queste automotrici saranno consegnate saranno pagate in base ai prezzi stabiliti con queste ditte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mancini per dichiarare se è soddisfatto.

MANCINI. Prendo atto della risposta dell'onorevole Sottosegretario e lo ringrazio. La sua risposta semplice trova rispondenza in un fatto semplicissimo. Le automotrici sono invisibili. Di chi la colpa? Se non della Società almeno del Ministero. Sempre così per le cose di laggiù. La Società in attesa delle nuove automotrici ha sistemato nelle vecchie carcasse la radio. Un modo allegro per rendere meno tribolato il viaggio di quei poveri compaesani. E andiamo avanti, che la vita è gioconda. Onorevole Sottosegretario abbia la cortesia di sollecitare queste automotrici, chè il ritardo è colpa.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Donati, al Ministro dei trasporti, « per sapere se risponde a verità la notizia secondo la quale la Società anonima tranvie elettriche bresciane sarebbe stata autorizzata dai competenti uffici a sostituire con torpedoni il servizio tranviario a trazione elettrica della linea Brescia-Orzinuovi-Soncino. La notizia, che ha creato allarme e malcontento nelle Amministrazioni comunali delle numerose e grosse borgate in collegamento con Brescia per il fatto che le rispettive popolazioni verrebbero a perdere la disponibilità di un convoglio stabile, sicuro e più agevole, sia per il trasporto delle persone che delle cose, è stata motivo di grave turbamento nel personale della società interessata in quanto l'attuazione del progetto di sostituzione importerebbe il licenziamento di oltre un centinaio di dipendenti » (1155).

Ha facoltà di parlare il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti, per rispondere a questa interrogazione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per la tranvia Brescia-Soncino la trasformazione del servizio recentemente autorizzata non riguarda l'intero percorso, ma soltanto il tratto da Travagliato a Soncino. Detta trasformazione di servizio assentita in applicazione dell'art. 2 del decreto legge 14 ottobre 1932, n. 1946, non ha carattere definito ma provvisorio e di esperimento per il periodo di un anno, e soltanto dopo scaduto detto periodo sarà deciso, in relazione ai risultati dell'esperimento, se ripristinare il servizio tranviario i cui impianti non vengono intanto rimossi o mantenere il servizio automobilistico, ora autorizzato. L'applicazione nel caso dell'indicata disposizione di legge, la quale consente ai concessionari di richiedere a questo Ministero di autorizzare le trasformazioni dei servizi delle quali si ravvisi la convenienza, è stata motivata da considerazioni di ordine tecnico ed economico e vagliata attraverso risultati di serie istruttorie.

Sul tronco di che trattasi il volume del traffico è assai limitato, ed è stato dimostrato che può essere ben servito da automezzi e non si è potuto rifiutare alla società esercente di attuare, seppure in via di esperimento, una diversa organizzazione dei servizi atta, secondo quanto essa prevede, ad eliminare l'attuale *deficit* di esercizio, di 28 milioni annui, che non è risultato che gli enti locali sarebbero stati disposti a coprire: questi 28 milioni annui quindi sono integrati dallo Stato e dal Ministero dei trasporti.

Mi è gradito in ogni modo assicurare che la assentita autorizzazione non ha trascurato di tenere nella dovuta considerazione gli interessi, sia delle popolazioni servite, sia dei lavoratori addetti alle tranvie. Sono state difatti assicurate le comunicazioni verso Brescia; immutate sono rimaste le tariffe; è stato prescritto che il numero delle corse (non inferiore, in ogni caso, a quello del servizio tranviario) sia tale da assicurare un soddisfacente servizio.

Nessun licenziamento di personale è infine previsto. La società non solo si è attenuta a tali prescrizioni, ma ha portato da 5 a 10 il numero delle coppie di corse che consentono

— si noti bene — una abbreviazione di 40 minuti del tempo di percorrenza da Soncino a Brescia, rendendo così possibile assicurare le coincidenze con gli altri automezzi facenti capo a Soncino. Inoltre, col materiale tranviario resosi disponibile, si è intensificato il servizio tranviario tra Brescia e Travagliato, portando da 5 a 7 il numero delle coppie di corse.

In ogni modo — ripeto — trattasi soltanto di esperimento, nel corso del quale gli Enti locali potranno formarsi un convincimento sulla idoneità del nuovo servizio e formulare osservazioni e rilievi che non si mancherà, a suo tempo, di tenere nel conto dovuto. Sono costretto ad aggiungere tuttavia che le aspirazioni degli Enti locali e le eventuali pattuizioni tra essi e i concessionari non possono in senso assoluto vincolare lo Stato. Esso infatti, tranne che gli enti stessi non siano in grado di assicurare con sussidi propri l'esercizio di tranvie deficitarie, non può costringere i concessionari a mantenere un esercizio passivo quando una disposizione di legge, a questo fine emanata, consente loro di tentare di raggiungere, attraverso una diversa organizzazione di servizi, un risanamento economico delle proprie aziende. Inoltre, trattandosi di trasformazione consentita dalla legge, nessuna inadempienza gli enti locali possono imputare ai concessionari i quali non sospendono il servizio, ma soltanto sostituiscono a quello esistente un servizio in linea tecnica equivalente, fermi restando tutti gli altri patti di concessione. È infine da far presente che, secondo le prime segnalazioni qui pervenute, l'attuata trasformazione dell'esercizio, non solo non ha dato luogo ad inconvenienti di sorta, ma ha riscosso il consenso degli enti pubblici locali per il miglioramento derivatone alla rapidità dei trasporti interessanti la classe operaia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Donati per dichiarare se è soddisfatto.

DONATI. Sono dolente di dover dichiarare che non sono soddisfatto della risposta data dall'onorevole Sottosegretario. La questione si trascina da parecchio tempo. Le Tranvie Elettriche Bresciane avevano in animo di trasformare il servizio da parecchi anni ed avevano tentato di far ciò fin dal tempo del regime estinto, ma, per l'opposizione di parlamentari, non sono riuscite ad attuare il loro disegno. Che questo corrisponda a un interesse economico della società non voglio discutere; è certo però che tale progetto viene a ledere o a compromettere rilevantemente gli interessi delle comunità servite da questo mezzo di trasporto. Non è serio che le Tranvie Elettriche Bresciane vengano al Ministero a lamentare un *deficit* quando esse stesse, al fine di precostituirsi una situazione favorevole all'attuazione del loro progetto, istituiscono una linea automobilistica in concorrenza al mezzo su rotaie, come non è serio che questa società voglia giustificare con bilanci deficitari, peraltro mai controllati, mai fatti conoscere a nessuno degli enti interessati, la necessità della trasformazione...

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non sono interessati gli Enti.

DONATI. Parlo della provincia e dei comuni.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non paga la provincia, paga il Ministero.

DONATI. Non si può far credere che vi è necessità di sostituire il mezzo su rotaie con autocorriere su strada comune, perchè noi abbiamo sul percorso di questa linea molte borgate che sono tributarie alla città capoluogo di centinaia, se non di migliaia, di operai che al mattino d'ogni giorno si portano al lavoro in città e la sera devono tornare alle proprie case. Che cosa avviene di essi? In pratica il servizio automobilistico potrà servire per le borgate capo-linea, ma quando nei paesi intermedi si vedono arrivare queste autovetture già piene gli interessati debbono provvedere con mezzi propri a raggiungere la città.

Costretti poi, per loro sfortuna, a viaggiare in abiti da lavoro, stipati sugli stretti sedili e nelle troppo anguste corsie, i medesimi creano, sia pure involontariamente, motivo di disagio non lieve ai viaggiatori avventizi.

Ancora: il servizio automobilistico non può provvedere al trasporto di merci povere; orbene, i produttori di questi paesi che mandavano ortaggi, latticini, pollame ecc. in città debbono ora provvedervi con mezzi propri. Il servizio tranviario era stato salutato 30-40

anni fa, in quelle borgate, come apportatore di civiltà e di progresso ed era stata installata allora una tranvia a carbone che, proprio per il contributo della provincia e dei comuni, è stata da pochi anni elettrificata. A quel tempo la provincia ha contribuito con 750.000 lire circa, e 250.000 lire circa sono state date dai comuni, il che costituirebbe oggi un sussidio di centinaia di milioni, proprio perchè fosse mantenuto questo servizio di trasporto popolare, tanto necessario alle comunicazioni delle borgate fra loro e col capoluogo della provincia.

Di tutto questo, purtroppo, non si è tenuto il minimo conto da parte degli organi superiori, come non si è ritenuto nemmeno di interpellare l'Amministrazione provinciale, quelle dei comuni interessati e nemmeno i sindacati degli stessi dipendenti di questa società, i quali potevano avere tante ragioni contrarie da segnalare in proposito. E che questo non sia stato fatto è documentato da una lettera che mi permetto di ricordare allo stesso onorevole Sottosegretario, una lettera del 22 marzo 1950 inviata al Ministro dei trasporti in cui si legge tra l'altro: « È giunta notizia a questa amministrazione — la provincia di Brescia — che codesto onorevole Ministero avrebbe autorizzato la sostituzione della tranvia elettrica con servizi automobilistici. Ove ciò risponda a verità debbo far presente che nessun parere al riguardo è stato chiesto a questa Amministrazione e ai comuni interessati che hanno contribuito con somme rilevantissime alla sistemazione stradale e alla elettrificazione della ferrovia. I rapporti tra le società esistenti sono sanciti da regolari convenzioni portate a suo tempo a conoscenza di codesto onorevole Ministero » ! !

Ma vi è un'altra considerazione da fare, onorevoli colleghi: la bassa bresciana è purtroppo soggetta nella stagione invernale a giornate di nebbia fittissima e persistente. Il mezzo automobilistico che deve percorrere la strada pubblica può essere impedito nel funzionamento; in parecchi giorni dell'inverno le strade sono scivolose, gelate, o coperte di neve: in ogni caso esso è più esposto a pericoli e difficoltà di varia narura. Noi dobbiamo tendere ad alleggerire le pubbliche vie dell'eccessivo traffico che le va sempre più congestionando. Facciamo, quindi, che tale servizio resti nella sua sede. Le vetture tranviarie, se recano 80 sedili, possono trasportare in casi di necessità fino a 100-120 persone, altrettanto non possono fare le autocorriere le quali, semmai, dovrebbero essere aumentate di numero rendendo così ancora più difficile la circolazione con crescente minaccia all'incolumità delle persone.

Le ragioni, perciò, sono tali e tante, nè io voglio ulteriormente abusare della benevolenza della Assemblea che mi ascolta, che potrebbero servire alla trattazione di una opportuna interpellanza. Mi auguro, tuttavia, che l'onorevole Ministro voglia rivedere questa decisione, sentire gli enti più direttamente interessati: Provincia, Comune e gli stessi sindacati dei dipendenti dalla Società, perchè alla fine voglia far luogo alla revoca del provvedimento, non importa se esso sia anche solo di natura provvisoria, favorendo, se del caso, l'eventuale provincializzazione di questi mezzi. D'altra parte, le Tranvie Elettriche Bresciane si erano impegnate al servizio fino a tutto il 1960 e non vi è motivo perchè vengano esentate dal continuare la gestione su rotaia di un servizio pubblico di tanta necessità, dando loro la possibilità di conseguire il realizzo di quel materiale che, in confronto a quanto è costato all'epoca dell'impianto, venduto oggi, potrebbe ripagare abbondantemente tutte le spese di trasformazione facendo anche residuare degli utili buoni alla Società esercente.

Confido, ripeto a conclusione, che il Ministero voglia riesaminare la pratica per impedire che altri provvedimenti del genere e che si dice siano già stati richiesti, vengano emanati per altre linee in gestione alla società Tranvie Elettriche Bresciane e perchè venga revocata l'autorizzazione in dibattito, al fine di restituire la tranquillità alle popolazioni alle amministrazioni comunali interessate e alla maestranza della società, giustamente allarmata dal gravissimo pericolo di perdere, col passaggio alla nuova gestione, il diritto acquisito col lungo servizio prestato per decenni, al cosiddetto equo trattamento che è frutto e conquista di lunghe lotte sindacali, riconosciuto e stabilito per i soli tranvieri non anche per gli autisti.

PRESIDENTE. Segue all'Ordine del Giorno una interrogazione dei senatori Genco e

Ciasca al Ministro dei Trasporti, « per sapere quando vorrà far cessare la grave anomalia dei servizi con automotrici termiche classificate quasi tutte di II classe in zona esclusivamente agricola ad economia povera, nella quale i viaggiatori non possono e non debbono sopportare l'elevato onere del pagamento del biglietto di II classe.

Ritenendo che su quelle linee i servizi dovrebbero essere tutti di III classe, pur mantenendo l'attuale materiale rotabile, si prega di attuare subito il richiesto declassamento. In particolare si fa riferimento alle linee: Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle-Spinazzola; Spinazzola-Barletta; Spinazzola campagna-Spinazzola città; tutte del compartimento di Bari e che sono le uniche in tutta Italia a subire l'ingiusto ed ingiustificato trattamento » (1175).

Ha facoltà di parlare il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Battista, per rispondere a questa interrogazione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La possibilità di ammettere al servizio di terza classe i treni con sola seconda classe effettuati da automotrici sulle linee del compartimento di Bari era già stata esaminata dalla Amministrazione ferroviaria, nella intenzione di adottare il provvedimento, almeno inizialmente, soltanto su quei treni per i quali la limitata frequentazione dei viaggiatori avesse consentito l'attuazione del servizio di terza classe senza richiedere l'aumento dei mezzi attualmente impiegati e dei quali ancora non si ha ulteriore disponibilità. Pertanto già dal 1° marzo u.s. sulla linea Rocchetta -Gioia del Colle tutti i treni effettuati con mezzi leggeri hanno il servizio, mentre dalla stessa data sulle linee Barletta-Spinazzola, Spinazzola campagna-Spinazzola città e Foggia-Manfredonia, il servizio di terza classe viene attuato su quasi tutti i treni ad eccezione di quelli che per la loro maggiore utilizzazione richiederebbero con il nuovo servizio un maggiore impiego di mezzi. Un'ulteriore estensione del servizio di terza classe potrà essere man mano attuato quando, con le successive consegne delle automotrici da parte dell'industria privata, o di quelle in riparazione nelle officine ferroviarie, si potrà avere una maggiore disponibilità di mezzi.

Assicuro, dunque, l'onorevole interrogante che man mano che ci saranno maggiori mezzi saranno sostituiti ancora tutti quei servizi di seconda classe che attualmente ci sono con treni misti di seconda e terza classe.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Genco, per dichiarare se è soddisfatto.

GENCO. Onorevole Presidente, dopo le dichiarazioni del Sottosegretario per i trasporti, dovrei dichiararmi soddisfatto, ma non lo sono affatto. Sono state accolte le mie richieste e, pertanto, non dovrei aggiungere altro. Consentitemi però, onorevoli colleghi, che io esprima qui la mia meraviglia ed il mio rammarico, perchè, per risolvere un problema di questa specie, io sia stato costretto ad aspettare nove mesi, a scrivere delle lettere, a salire delle scale, a disturbare più di un ufficio e a litigare finanche con l'ex Ministro Corbellini, il quale, ad onor del vero, la sera del 17 dicembre del 1949 mi dichiarò che io avevo ragione e che egli perciò aveva dato disposizioni energiche per eliminare l'inconveniente. Il Ministro Corbellini anzi ebbe ad aggiungere che, mentre prima pensava che la mia richiesta fosse alquanto errata, avendo, invece, visto i particolari della mia richiesta, si era accorto che avevo perfettamente ragione. Mi disse anche che aveva fatto una certa strapazzata all'ingegnere preposto al servizio, di cui dirò il nome.

Ebbene, onorevole Sottosegretario, ho dovuto attendere il 1° marzo per vedere attuate quelle richieste da me fatte. Mi sento dire ora che l'anomalia — io dico l'ingiustizia — da me riscontrata era dovuta al fatto che l'impiego delle automotrici non consentiva la declassazione di queste vetture. Stia ora a sentire, onorevole Sottosegretario, i particolari, e consenta l'onorevole Presidente che io mi dilunghi un pò più del necessario. È stata fatta nei giorni scorsi un'eccezione ad altri colleghi, spero che vorrà usare la cortesia anche a me, di permettermi di dilungarmi un pò.

La mia città natale, altri comuni del mio collegio, altri comuni della provincia di Bari ed altri della provincia di Potenza del collegio del senatore Ciasca, che ha firmato con me la interrogazione, sono serviti dalla ferrovia Rocchetta-Spinazzola-Gioia del Colle. Ebbene nel giugno 1949, constatato come di dieci coppie di treni circolanti complessivamente nei due

sensi; e non per l'intero tracciato, ve ne fossero solo alcune di III classe e tutte le altre di II classe (specifico che per percorrere i 140 chilometri di questo tronco Rocchetta-Gioia si impiegano 4 ore e mezzo ; sembra di essere nel secolo passato), considerando l'inopportunità di costringere i contadini che dai nostri paesi si recano nelle campagne limitrofe della fossa premurgiana — la ferrovia ha 6 stazioni che servono 6 paesi e 11 stazioncine che servono le campagne — chiesi al Compartimento di Bari e al Ministero dei trasporti il declassamento oggetto di questa mia interrogazione.

Ottenni in un primo momento un grande successo ! ! Altri treni composti di vetture di terza classe furono superclassati e divennero così quasi tutti di seconda classe (*Ilarità – Commenti*).

Scrissi alla Direzione Generale delle Ferrovie. Infine ebbi un colloquio con il Ministro Corbellini che per la verità in un primo momento si arrabbiò per darmi poi ragione. Sono passati altri due mesi e mezzo prima di avere la soddisfazione di vedere declassati questi treni. Voglio segnalare al Senato il danno economico che ne è venuto a quelle popolazioni costrette a pagare un biglietto di seconda classe 400 lire in media invece delle 200 che si pagano per la terza classe, quando i nostri contadini hanno una paga che non raggiunge le 500 lire. In condizioni quasi identiche si trovava la linea da Spinazzola a Barletta e da Spinazzola-città a Spinazzola-campagna, che avevano tutti treni di seconda classe. Pure alcuni anni fa quelle linee erano classificate linee economiche ed avevano tariffe speciali. Ma devo aggiungere che nel 1949 erano le uniche in tutta l'Italia ad avere treni quasi tutti di II classe. Ho qui gli orari del 1949-50 e sfido lei, onorevole Sottosegretario, a trovare una linea in tutto il resto d'Italia in queste condizioni, con treni in gran parte di seconda classe. Lascio immaginare agli onorevoli colleghi la mia sorpresa quando, in un giorno del febbraio scorso, dovendo fare il percorso Casalmonferrato-Mortara, vidi che questa linea era servita da bellissime automotrici, con comodi sedili di velluto, classificate di terza classe.

Ho portato con me gli orari ferroviari e, ripeto, non vi erano, nel periodo 1949 - primi mesi del 1950, altre linee in nessuna parte d'Italia trattate in maniera così ingiusta e, aggiungerò, punitiva, solo per il capriccio di questo famoso ingegnere che si chiama Sottile e che evidentemente è uno dei padroni delle ferrovie.

Altro che problema del Mezzogiorno! Numerose sono state le proteste dei sindaci dei comuni interessati, degli studenti, degli operai costretti a servirsi di questi treni. Ma vi pare davvero che per un problema di così scarsa importanza si debba perdere tutto questo tempo e consumare tutto questo fiato ? Presenterò questi giorni altre due interrogazioni relative alle linee joniche ed alle tariffe per il trasporto di derrate nelle linee joniche e dell'Italia meridionale : lasciate che al riguardo vi dica ora due sole cose. Per percorrere i 433 chilometri tra Bari e Reggio Calabria occorrono 17 ore! Sabato scorso passavo nella Piana di Sibari ed ho visto con i miei occhi sovesciare con trattori ed aratri 10 ettari di terreno coltivato ad insalata, non potuta spedire in Svizzera, dove pure ce n'è una grande richiesta, solo perchè le autorità ferroviarie avevano richiesto un supplemento di acceleramento eccessivo. Ho qui il giornale che si occupa della faccenda.

Capitai per caso quel giorno in quella magnifica pianura, che è una delle parti più belle della Calabria : ebbene su quelle linee mancano i treni per il trasporto derrate, eppure si tratta di merci deperibilissime. L'amministrazione ferroviaria pretende un supplemento di acceleramento dei treni di lire 25-30 mila a carro. Di chi è il danno se non della economia nazionale in genere e di quella della Calabria in particolare ? Ma di questo problema mi occuperò in sede di bilancio dei trasporti.

Onorevole Battista, non faccia anche lei il burocrate e soprattutto non si faccia guidare dai burocrati. Parlerò tra poco sul bilancio dei lavori pubblici e vi dirò onorevole colleghi, come vedo il problema della burocrazia. Per questo finisco col rinnovare la mia protesta più vibrata per l'ingiusto torto inflitto ai miei paesi, affermando che mi dichiarerò soddisfatto solo quando avrò saputo in qual maniera avrete punito i funzionari responsabili di questa ingiustizia ed in qual modo ritenete di riparare al danno recato alle mie zone ed alla nostra

economia agricola. Per questi motivi, se non avrò soddisfazione, trasformerò la mia interrogazione in interpellanza. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno una interrogazione del senatore Persico al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro della pubblica istruzione « per sapere se non sia giunto il momento di sciogliere il voto, che è nel cuore di tutti gli italiani, perchè sia eretto in Roma un monumento che consacri l'eterna gratitudine della Patria verso Dante Alighieri, padre immortale di nostra gente » (1128).

Ha facoltà di parlare il senatore Vischia, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, per rispondere a questa interrogazione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Ministero ritiene che, con ogni probabilità, l'iniziativa proposta dal senatore interrogante non suonerebbe oggi del tutto attuale ed opportuna. Sembra infatti che il criterio di ricorrere alla erezione di statue o di altri vistosi ricordi marmorei, per celebrare insigni personaggi, richiamerebbe un ormai abusato costume celebrativo, tanto più che Dante è degnamente commemorato dalla esistenza in Roma di alcune istituzioni culturali che ne mantengono viva l'alta fama poetica ed il culto nell'animo degli italiani; basti pensare infatti alla Società nazionale Dante Alighieri ed alla istituzione (anche a Roma) della « Lectura Dantis ». Molto più opportunamente perciò gli ingenti fondi che sarebbero richiesti per la erezione di monumenti, potranno eventualmente essere destinati a scopo di concreto incremento culturale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Persico, per dichiarare se è soddisfatto.

PERSICO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, « *paulo maiora canamus* »: dopo l'insalata dell'amico Genco, un po' più elevate parole.

Devo confessare che la presenza al banco del Governo del mio carissimo amico e collega Vischia, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, e non del Ministro, come mi sarebbe parso doveroso, mi ha già dato la sensazione che la risposta sarebbe stata evasiva, ironica e direi quasi poco rispondente alla dignità dell'argomento.

Ironica, onorevole Sottosegretario di Stato, perchè quando io ho adoperato la parola « monumento », che ha valore sopratutto architettonico, non pensavo ad un blocco di marmo di Carrara, ad una semplice statua di Dante. *Exegi monumentum aere perennius*: creai un monumento duraturo per i secoli. Ciò non significa solo una figura. Ma d'altra parte le dirò, onorevole Sottosegretario, che quando in città come Parigi, come New York, come Buenos Aires e come tante altre in tutto il mondo si innalzano statue a Dante Alighieri, è vergognoso che la città di Roma, dopo una quantità di voti di Congressi che avevano chiesta la erezione di un tal monumento, sia ancora oggi mancante di un simbolo che ricordi perennemente agli italiani tutti che Dante è il vero padre della Patria, colui che ha esaltato la potenza e la gloria di Roma antica e di Roma cristiana, colui che ha vaticinato la Roma moderna.

È veramente inconcepibile che mi si risponda che c'è una società che nelle domeniche invernali fa delle letture di Dante; dove sì, qualche volta si ha la parola solenne ed elevata di Vittorio Emanuele Orlando, ma dove molte volte abbiamo simpatici e bravissimi professori di liceo, che vengono a leggere il loro commento, davanti ad un pubblico di alcune nobili dame e di alcuni uomini amanti di rinfrescare i loro studi classici. Non credo e non posso credere che sia questo il solo modo con cui l'Italia debba onorare il suo sommo poeta! Nè mi si dica che io chiedo un inutile monumento; Roma dovrebbe avere un monumento a Dante, ed ha invece un orrido piazzale non lastricato dove i bambini vanno a giocare alla palla tutti i giorni. Ciò è intollerabile perchè anche una semplice statua può essere qualcosa di solenne e di degno. A Trento Zocchi ha eretto un monumento che è veramente un simbolo, un magnifico simbolo di italianità.

Ma io intendevo — dicendo monumento — una grande istituzione culturale, che consacri nei secoli il culto del poeta, che è il costruttore della lingua italiana, l'espressione più pura dell'italianità, il creatore spirituale di questa nuova umanità che oggi finalmente si avvera, o si sta per avverare, perchè ancora non è ve-

nuto il « secolo » da lui vaticinato. Comunque, io volevo la creazione di un istituto di alta cultura internazionale, di una biblioteca, di un centro di studi ; la casa per gli studiosi di tutto il mondo che verrebbero qui a rinfrescare la loro mente nella più nobile e serena latinità, perchè Dante, come Shakespeare, come Goethe è uno di quei geni universali, che sono di tutte le nazioni, pur restando una gloria soprattutto italiana. Casa di cultura, iconografia dantesca, biblioteca dantesca, corso di letteratura dantesca di cui — voi lo ricordate — Giosuè Carducci, nominato professore, non volle assumere l'incarico dicendo : *non sum dignus*. Ma si potrebbe pur trovare, tra tutti i dotti d'Italia, chi avesse il coraggio di illustrare Dante. Ecco perchè la risposta dimessa e sbrigativa dell'onorevole Sottosegretario di Stato mi è parsa quasi ironica. . .

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Ma siamo d'accordo !

PERSICO. Non posso capire come uomini del valore dell'attuale Ministro della pubblica istruzione e dell'attuale Sottosegretario di Stato mi vengano a rispondere dicendo che la mia iniziativa non è attuale, nè opportuna.

Non avrei infastidito il Senato per chiedere soltanto una statua. Senta, però, Roma la riconoscenza ; senta l'Italia il dovere di onorare degnamente il poeta, il pensatore, il cittadino più rappresentativo di nostra gente.

Ieri il signor Torres-Bodet, ex-ministro messicano, finendo a Palazzo Venezia la sua conferenza sull'U.N.E.S.C.O., e spiegando che cosa è l'U.N.E.S.C.O., questo grande istituto di cultura internazionale a cui aderiscono 56 nazioni e che ha lo scopo di infrangere le barriere tra i popoli e di creare quella pace durevole che voi volete (*rivolto alla sinistra*) e che noi vogliamo come voi, finiva il suo discorso citando Dante e diceva : mai la pace, la cultura, lo spirito, hanno avuto un'affermazione più rigorosa che nelle ammirevoli parole di Dante, e leggeva, se non erro, un brano del « De monarchia ».

Egli, che rappresentava in quel momento la cultura universale di 56 Stati nel mondo, non trovava parole più alte di quelle di Dante per affermare la volontà di pace e di unione tra tutti i popoli.

Onorevole Sottosegretario, io ripresenterò l'interrogazione sotto forma di interpellanza con la speranza che venga il Ministro a rispondermi, e mi ripeta lui, uomo di cultura quale è, quelle generiche frasi che voi, purtroppo, avete dovuto leggere come inadeguata risposta alla mia interrogazione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Non ho inteso offendere nessuno, nel modo più assoluto. Richiamo l'attenzione del Senato sul contenuto dell'interrogazione dell'onorevole Persico, la quale domanda se non si ritenga opportuno « erigere un monumento a Dante in Roma ». Erigere un monumento, nella accezione comune, significa elevare una statua. Ed io ho risposto all'onorevole Persico dicendo che noi non riteniamo opportuno erigere una statua perchè, aggiungo all'onorevole Persico, se si facesse una cosa di questo genere succederebbe quello che è avvenuto in una città d'Italia dove era stato elevato un monumento ad una delle figure più grandi dell'arte italiana, e gli studenti, una mattina, l'hanno fatto trovare con una croce di cavaliere al collo. La stessa cosa avverrebbe in Italia se si erigesse a Roma un monumento a Dante. E poi ho soggiunto: noi siamo...

PERSICO. In questo modo si offendono gli studenti. Essi non metterebbero mai una croce di cavaliere sul petto di Dante ; si offende la gioventù italiana.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Io le ho risposto dicendole che, piuttosto che spendere soldi per un monumento a Roma bisognerebbe destinarli ad una altra opera di cultura dantesca e con questo non ho offeso in nessun modo nè l'onorevole interrogante, ne il Senato che mi ha ascoltato (*Commenti, approvazioni*).

MANCINI. Ma Dante è una figura così gigantesca che non deve essere nè esaltata nè difesa ; non ce n'è bisogno, perchè è una figura universale.

PERSICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERSICO. Onorevole Presidente, dichiaro di tramutare in interpellanza questa interrogazione e chiedo che venga il Ministro a rispondere.

BERGAMINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERGAMINI. Non oso dire che ho chiesto la parola per fatto personale giacchè la grandezza di Dante, come ha detto, e ha detto bene, l'onorevole senatore Mancini, è così alta che fa spavento e quindi arrossirei se intendessi parlare per fatto personale a proposito del divino poeta.

Ma, quale membro del Comitato direttivo della « Casa di Dante », debbo dire all'onorevole Persico che, se anche posso lamentare, insieme a lui, che a Roma non vi sia un monumento marmoreo per questo genio universale, onore infinito e perenne del nome italiano e della nostra stirpe, non sono d'accordo e anzi devo amichevolmente protestare per ciò che l'onorevole Persico ha detto sulle letture alla « Casa di Dante ». Egli ha detto che il corso di questo anno è stato bensì inaugurato dalla eloquente parola dell'onorevole Orlando, ma ha aggiunto che altri oratori sarebbero mediocri professori di liceo.

Innanzi tutto, io conosco professori di liceo che, per rigore e ampiezza di studi e coscienza letteraria e artistica, spesso non sono inferiori ad altri dell'università. Del resto per arrivare alla università si passa dal liceo: Giosuè Carducci fu professore nel ginnasio di S. Miniato al Tedesco. A parte questo, le conferenze alla « Casa di Dante » sono fatte da uomini di vasta e profonda cultura dantesca, i quali hanno dedicato lungo studio e grande amore alla immortale opera del poeta: basta ricordare insigni maestri come il prof. Pietrobono, il prof. Nardi, il prof. Chimenz, Balbino Giuliano ecc. L'oratore di domenica scorsa è stato un dotto francescano, il padre Leone Cicchitto, che ha commentato e interpretato il Canto IV dell'Inferno in modo acuto, originale, spirituale. Seguiranno oratori di indiscutibile e onorata autorità negli studi danteschi.

Perciò, debbo dire al mio collega, onorevole Persico che la « Casa di Dante », fondata da Sidney Sonnino, risponde al nobile spirito che le impresse il suo creatore e mantiene elevata e degna la sua tradizione. È il vero monumento consacrato, in Roma, a Dante Alighieri.

PERSICO. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERSICO. Volevo soltanto fare osservare che non si onora sufficientemente Dante con delle conferenze stagionali, sia pure dovute a uomini di altissimo valore. Non è questa l'onoranza permanente, duratura, eterna, che il popolo italiano deve dare al suo Poeta.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (853).

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

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

BUIZZA. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono dolentissimo di dover richiamare la vostra attenzione su problemi che non sono certo della spiritualità di quello impostato dal senatore Persico. Io mi limiterò comunque ad alcune osservazioni che mi sono state suggerite e dalla relazione del senatore Corbellini e dagli interventi degli altri egregi colleghi. Seguirò pressappoco la struttura e l'ordine della relazione Corbellini e innanzi tutto richiamerò l'attenzione vostra su quelli che il senatore Corbellini chiama i residui di cassa.

Quando — tanto per riferirmi alle ultime leggi — noi abbiamo approvato le quattro leggi Tupini e queste leggi sono diventate operanti, il Ministero ha distribuito i fondi che aveva a sua disposizione; li ha distribuiti con maggiore o minore celerità a seconda delle domande che erano pervenute. Io penso che le ultime assegnazioni siano state fatte dal Ministro Tupini in gennaio, e dico questo perchè al Ministero dei lavori pubblici, in febbraio, mi è stato dichiarato che non c'erano più disponibilità. Ora, nel dare comunicazione agli interessati che il Ministero accordava il contributo a termini di una data legge, si dava carico all'interessato di presentare il progetto

e la documentazione entro tre mesi dalla data della comunicazione. Questo periodo di tempo è stato prorogato di altri due mesi. Vi sono certamente quindi delle domande che non sono ancora istruite e che verranno completamente istruite e potranno iniziare a spendere le assegnazioni ed i finanziamenti ottenuti, soltanto alla fine dell'esercizio in corso.

Ora, i residui dei quali parla la relazione hanno questa origine: se seguiamo lo svolgimento dei lavori, questi lavori alla fine dell'esercizio o sono finiti e pagati o sono in corso di esecuzione o non sono ancora iniziati. Comunque, sta il fatto che i fondi, stanziati dalla legge, alla fine dell'esercizio sono per lo meno impegnati. Di questi residui ne ha fatto una chiarissima illustrazione il senatore Ricci nel suo intervento nella seduta del 20 maggio 1949: « Fatto lo stanziamento di previsione — dice il senatore Ricci — tutto quel che non viene impegnato nell'esercizio viene residuato. I residui constano di due grandi rami: residui propri, cioè somme dovute e non ancora pagate, e residui impropri che corrispondono a somme stanziate ma non ancora impegnate.

Possiamo citare come esempio — continua il senatore Ricci — lo stanziamento fatto nel 1908 relativamente alla direttissima Genova-Milano. Il lavoro non fu mai eseguito; quella somma passò prima a residuo e poi dopo parecchi anni in economia ». Ora, data la situazione della disoccupazione in atto, noi ci auguriamo che di residui da passare in economia non ce ne siano e che viceversa tutti gli enti interessati si facciano diligenti in modo da evitare che ci siano questi residui da passare in economia.

D'altra parte abbiamo tutti lamentato, approvando le quattro leggi, che gli stanziamenti previsti dalle leggi stesse erano deficienti. Come si può accelerare l'investimento dei fondi? Ho accennato ai cinque mesi concessi per l'istruzione delle pratiche. Questi cinque mesi sono tutti a carico degli enti interessati, ma abbiamo visto che tutte le pratiche che si riferiscono alle leggi Tupini partono dagli uffici provinciali del Genio Civile e vanno direttamente al Ministero. I Provveditorati non sono considerati per nulla; siano o no i progetti entro i limiti della competenza dei Provveditorati i progetti finiscono tutti a Roma. Mi pare che, almeno nella competenza dei Provveditorati, si dovrebbe limitare l'istruttoria delle pratiche ai Provveditorati.

Ma non basta; io insisto ancora. come ho già insistito nella discussione dei bilanci 1948-1949 e 1949-50, perchè ai Provveditorati sia finalmente aumentata la competenza. Ricordo, onorevoli colleghi, che gli Uffici provinciali del Genio Civile hanno la competenza di approvare progetti fino ad un importo di 20 milioni. I Provveditorati, che devono deliberare con la riunione di tutti gli ingegneri capi della regione, con l'intervento del rappresentante della Corte dei Conti, con l'intervento del rappresentante dell'Avvocatura dello Stato, del Soprintendente alle antichità e Belle Arti e di tutte le altre persone previste per il loro funzionamento, hanno una competenza di 30 milioni.

E c'è un'altra possibilità di rendere più rapido lo svolgimento della procedura coprendo le vacanze nei posti di ruolo del personale, rilievo che ormai è stato già fatto da altri colleghi e che io riassumo limitandomi solamente agli ingeneri del Genio Civile: il bilancio 1948-1949 prevedeva 789 posti di ruolo per ingegneri del Genio Civile. Ne erano coperti 462 e ne restavano vacanti 327.

Nel bilancio 1949-50 i posti di ruolo sono saliti a 1030: coperti 487, vacanti 543. Nel bilancio 1950-51 i posti di ruolo sono ancora 1030 ma coperti 444 e vacanti 586. Le vacanze continuano ad aumentare mentre un rilievo che io ho fatto nella discussione del bilancio 1949-50 è rimasto senza evasione: nel 1948-49 ci siamo trovati con 789 posti in ruolo per ingegnere; nel 1949-50 ne abbiamo trovati 1030. Come è avvenuto questo aumento di posti di ruolo? È necessario provvedere alla copertura dei posti vacanti nel Genio Civile perchè è soprattutto con la copertura di questi posti e con l'aumento della competenza dei Provveditorati che si potranno accelerare, senza provvedimenti di carattere straordinario, le istruttorie dei progetti.

Ricorderò ancora un servizio importantissimo che è demandato al ruolo tecnico del Ministero dei lavori pubblici: il servizio idrografico. Si discutono qui provvedimenti per l'industria idroelettrica e giustamente ieri il

collega Alberti ha illustrato molto bene la necessità di portare ovunque l'acqua. Io trovo che lo stanziamento fatto nel bilancio del 1949-50 di 12 milioni, aumentato per il 1950-1951 a 14 milioni, è troppo esiguo. Bisogna che questo servizio sia ricostituito in piena efficienza se vogliamo che la sorveglianza dello sfruttamento dei bacini idrici a scopi industriali e igienici possa ottenere quei risultati che noi auspichiamo.

E passo alla parte della spesa straordinaria. Mi soffermo sul capitolo 169 « opere idrauliche, lavori a cura dello Stato, concorsi e sussidi », Nell'esercizio 1948-49 questo capitolo, allora n. 151, portava 850 milioni di spesa che furono ridotti nel 1949-50 a 560 milioni e nel 1950-51 a 240 milioni. Così come sono redatti questi capitoli non vi si trovano elencate, specificandole, le opere che, con quei fondi che vengono stanziati, saranno eseguite. Ma io ricordo che, nella discussione del bilancio del 1948-49, ho rilevato che nella relazione al bilancio, presentata alla Camera dei deputati, si diceva questo : « Gli 850 milioni della spesa straordinaria per opere idrauliche sono assorbiti per ben 760 milioni da opere nuove di ristabilimento delle vie navigabili e per la restante parte da costruzione, sistemazione e riparazione delle opere idrauliche delle cinque categorie ». E, aggiungeva ancora il relatore della Camera dei deputati: « Le opere nuove riguardano quasi esclusivamente la sistemazione dell'alveo di magra del Po al fine della navigazione per natanti di 600 tonnellate. Esse si ispirano al criterio ecc. ecc. » (e dà una descrizione elegantissima di queste opere) e conclude: « Le opere riguardano il tratto del Po dalla foce dell'Adda al Mincio, (chilometri 129) ; mentre dal Mincio al mare la sistemazione è già effettuata. Si è eseguito il 50 per cento delle opere longitudinali ed il 40 per cento delle trasversali. Occorrono circa 14 miliardi in sei anni ».

Io ho rilevato allora che era inutile la spesa che si prevedeva nel programma cioè era inutile prevedere una spesa di 14 miliardi in sei anni, vale a dire due miliardi e mezzo all'anno, dato che era ormai pacifico che il Po non si sarebbe mai potuto trasformare in linea navigabile per natanti di 600 tonnellate, e il Ministro Tupini mi rispose che gli organi tecnici del suo Ministero stavano esaminando il problema. Ma del risultato di questo esame non ho mai avuto conoscenza ; rilevo solo ora che gli 850 milioni di quel capitolo, dei quali 760 — secondo quanto diceva la relazione citata — erano destinati a rendere navigabile il Po, sono stati diminuiti prima a 560 e quindi a 240. Io domando all'onorevole Ministro che mi voglia confermare che con queste riduzioni di spesa si è rinunciato a rendere navigabile il Po, destinando lo stanziamento alle sole opere idrauliche necessarie a contenere l'alveo del fiume, a opere cioè di ordinaria manutenzione, e che non sono per nulla affatto opere che si prefiggono trasformare in canale navigabile l'alveo del Po.

E passo all'esame della rimanente parte straordinaria facendo precedere alcune considerazioni di carattere generale. La tabella n. 7 allegata alla relazione del senatore Corbellini, che vuole dare un criterio della distribuzione, dello sviluppo delle strade ordinarie, nelle varie regioni d'Italia, è una tabella che ormai è fatta con criteri superati. A questa tabella si è appoggiato anche il senatore Mancini il quale l'aveva già prospettata due anni or sono. Anche nel calendario De Agostini c'è una tabella di questo genere. Essa stabilisce che per ogni milione di abitanti nell'Italia settentrionale ci sono 4820 chilometri di strade, nell'Italia centrale ce ne sono 3.940, e nell'Italia meridionale e insulare 2.470. Ciò non vuol dire niente perchè la popolazione può essere più o meno numerosa più o meno densa e non avere bisogno di un grande sviluppo chilometrico di strade.

CORBELLINI, *relatore*. Allora a scuola insegniamo delle sciocchezze.

BUIZZA. Voi insegnate a scuola quello che credete sia il non plus ultra della verità : ma è altresì vero, è logico, che non si può confrontare l'Italia settentrionale, con tutto lo sviluppo chilometrico di strade che si snodano nella valle Padana, con la Calabria, per esempio, che — come ha ricordato il senatore Mancini — è montuosa. Dovremmo fare il confronto fra la parte montuosa dell'Italia settentrionale e la Calabria. Dovremmo fare il confronto fra la Calabria e gli Appennini, cioè ci dovrebbe essere...

CORBELLINI, *relatore*. E in Svizzera ? È la economia che è diversa.

BUIZZA. Comunque io credo che in questa sede dobbiamo considerare invece, la situazione dei centri isolati che non sono ancora allacciati alla rete stradale e che proprio in questa sede dobbiamo dire se si vogliono o no allacciare.

Io penso che bisogna progredire, che perciò bisogna anche preoccuparsi di quei tronchi di strada che sono percorsi da un'intensità di traffico tale da non poter essere smaltito.

E poichè sono su questo argomento delle strade, ricordo le strade ex militari. Ne ha fatto cenno l'onorevole Fazio. Nella mia provincia, che era ai confini con l'Austria, durante la guerra del 1915-1918, fu costruita una notevolissima rete di strade militari.

Queste strade, per il trapasso di certe sezioni del Genio militare al Genio civile, sono passate contemporaneamente dal Ministero della difesa a quello dei lavori pubblici, il quale provvede sì e no alla loro manutenzione.

Ora io mi auguro che si faccia finalmente uno studio su queste strade ex militari in modo da stabilire quali sono quelle che possono servire e essere rimesse in efficienza, consegnarle ai comuni, facendole diventare strade comunali o consorziali o provinciali coi conseguenti obblighi agli enti interessati.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si sta facendo.

FAZIO. State facendo, ma non fate mai niente.

BUIZZA. Per quanto si riferisce alle strade statali io domando che si fissi un programma di soppressione delle traverse interne degli abitati. Queste rappresentano sempre un ostacolo al traffico e bisogna che sia studiata, prima ancora di far diventare statali altre strade, la situazione di questi attraversamenti costruendo i tronchi stradali necessari per portare il traffico fuori degli abitati.

E — sempre su questo argomento — sappiamo tutti che si sta combattendo una lotta in concorrenza tra la rotaia e la gomma. Dichiaro che non ho nessun preconcetto a questo riguardo, anzi sono del parere che, se vi sono linee ferroviarie da ricostruire, linee che portano aggravi considerevoli al bilancio dello Stato, debbano essere soppresse ; però occorre un programma, occorre stabilire un programma sulla sistemazione di tutta la parte di rete stradale interessata alle autolinee. Noi abbiamo visto che, dove sono avvenute sostituzioni alle ferrovie secondarie da parte di autolinee, queste sono costrette a percorrere molte volte strade comunali in condizioni poco buone, perchè di costruzione antica o perchè non hanno curve di raggio sufficiente alle dimensioni dei nuovi veicoli, perchè non hanno sezioni e curve sufficientemente ampie e perchè soprattutto non hanno massicciata idonea. Il transito sopra di esse di autoveicoli, data la velocità che raggiungono oggi gli automezzi, fa sì che le massicciate vengano rapidamente pompate e completamente distrutte. L'aggravio per i comuni è notevolissimo se vogliono conservare e mantenere la strada in buono stato e a questo non si può rimediare — ripeto — che venendo non dico ad una sistemazione di tutta la rete stradale, comunale e provinciale, ma allo studio, alla predisposizione ed alla esecuzione di una organica rete percorribile da automezzi di linea.

Sulla lotta fra rotaia e gomma, riparleremo a suo tempo.

Vengo ora agli impianti idroelettrici. Onorevole Ministro, io qui devo richiamare quanto già ebbi a dire nella discussione del bilancio 1949-50 nell'ottobre scorso, e scusatemi se entro in dettagli. La mia provincia per numero di disoccupati è la terza, dopo Napoli e Milano ; lavori di mole non ve ne sono. Vi è la Società elettrica bresciana che è concessionaria della sistemazione e dello sfruttamento del bacino dell'alto Chiese a scopo di produzione di energia elettrica, ma, nonostante la disoccupazione gravissima della mia provincia, questa concessione, già fatta da tempo, non si avvia ad esecuzione. Io domando il vostro intervento onorevole Ministro; vi è un decreto del 1937 che può essere invocato per accelerare la costruzione degli impianti idroelettrici. Il bacino dell'alto Chiese può dare 60 milioni di metri cubi di invaso e 500 milioni di kilowatt-ora all'anno. La sua sistemazione per la quale si prevedono dai quattro ai cinque anni di lavoro, darebbe un apporto notevole per l'incremento della produzione della energia elettrica e per l'incremento della occupazione operaia. E badate, onorevole Ministro, che qui io non vi domando dei fondi.

Mi si permetta inoltre di accennare ad un altro fatto. Questa stessa società, concessionaria di tale notevole impianto, mentre si dichiara impotente ad eseguirlo per deficienza di fondi, si associa alle famose società a catena, fra cui la Società bresciana degli idrocarburi. Così mentre essa non pone mano all'esecuzione dell'impianto idroelettrico, vuol esercitare una attività della quale lamenta una carenza di difesa. Il senatore Gortani, intervenuto in sede di discussione sulle comunicazioni del Governo, ha illustrato chiaramente la situazione di questo problema. La legge vigente è quella del 1927, che lascia completa libertà a chiunque di fare tutte quelle indagini che vuole, senza far obbligo di comunicarle poi allo Stato. Il disegno di legge che dovrebbe sostituire la predetta legge del 1927 si trova, secondo il senatore Gortani, (egli ha detto da dieci mesi) al C.I.R., mandatovi dal Consiglio superiore delle miniere, quindi ormai da un anno. Lo so, onorevole Ministro, che è di competenza del Ministero dell'industria; però, se questa legge è al C.I.R., voi potete intervenire e presso il C.I.R. e nel Consiglio dei Ministri; voi dovreste dare una spinta, perchè, quando io penso che andiamo verso l'esaurimento delle possibilità idroelettriche dell'Alta Italia, anche le ricerche per la determinazione di eventuali depositi di idrocarburi dovrebbero venire in aiuto a quel che potrà essere e che è già la deficienza dell'energia idroelettrica.

PALLASTRELLI. Non è esatto: la legge mineraria è quella che è e vuol impedire i monopoli.

BUIZZA. Ho riferito quanto è stato affermato dal senatore Gortani nella seduta del 24 febbraio. Ad ogni modo, vediamo di definire la questione e io invoco, appunto, che sia una buona volta definita.

Vengo ora al problema della ricostruzione e delle nuove costruzioni edilizie. Io rilevo al capitolo 213 che per le spese inerenti alla assegnazione di fondi al Provveditorato alle opere pubbliche di Milano, per quel che si riferisce all'alloggio dei rimasti senza tetto, lo stanziamento è diminuito; ed è stato diminuito da 750 milioni a 400 milioni, cioè di 350 milioni. Onorevole Ministro, ormai siamo di accordo nel ritenere che tutte le statistiche sul fabbisogno nazionale di vani, sono statistiche troppo discordanti alle quali non si può credere. Sappiamo che occorrono molti vani e che c'è da costruire per parecchi anni. Mi limito a farvi presente la situazione della mia città e vi do cifre incontrovertibili: nella mia città sono state costruite per i senza tetto sei case di 30 alloggi ciascuna e 12 case di 40 alloggi per 660 alloggi complessivi dall'Istituto autonomo delle case popolari. Nell'ultima assegnazione fatta per l'ultima coppia di case costruite, sopra 987 domande presentate e riconosciute aventi i requisiti previsti dalla legge, ne sono state evase 60. Quindi sono 927 le domande rimaste inevase, sono 927 famiglie ancora rimaste senza tetto. Presso l'Istituto autonomo delle case popolari vi sono altre 3500 domande che sono già documentate, cioè hanno la documentazione completa voluta dalla legge per aspirare alla assegnazione di alloggi dell'Istituto. Ce ne sono altre due mila giacenti presso la Prefettura di Brescia che attendono di essere documentate ed istruite.

Onorevole Ministro, io invoco il vostro intervento e devo pure riconoscere che le assegnazioni fatte al Provveditorato di Milano ci lasceranno ancora in una situazione dolorosa, in quella situazione dolorosa nella quale ci troviamo.

E passo alle opere igieniche e sanitarie. Sono state lamentate qui le deficienze dei fondi stanziati per le costruzioni di acquedotti e per la captazione e l'approvvigionamento dell'acqua potabile. Il senatore Mancini è stato un vibrante postulatore dell'approvvigionamento delle acque ed il senatore Alberti ha illustrato la necessità di acqua potabile in tutta l'Italia.

A questo proposito tutti hanno rilevato, come fu già messo in evidenza in sede di discussione di quelle leggi, le deficienze di disponibilità di fondi per le leggi Tupini, cioè legge per l'incremento delle costruzioni edilizie e legge sul contributo dello Stato per esecuzione dei lavori pubblici di interesse degli enti locali. Faccio presente al Senato che proprio stamane la 7ª Commissione ha approvato due disegni di legge, presentati dall'onorevole Ministro, nei quali è prevista l'anticipazione dal 1951-52 al 1950-51 di 1 miliardo per l'edilizia popolare, miliardo che però viene tolto

dal capitolo 303 « edilizia economica e popolare », riducendo lo stanziamento previsto da 6 miliardi...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è così, non si toglie niente.

BUIZZA. Il disegno di legge dice che viene tolto...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. È dal prossimo bilancio 1951-52.

BUIZZA. Ma per far fronte alla spesa relativa come si provvede? Questa mattina è stato spiegato così.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho spiegato tutto il contrario.

BUIZZA. Come si fa a prendere 1 miliardo dal bilancio 1951-52 quando ancora non abbiamo approvato il bilancio 1950-51?

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non si metterà più nel bilancio 1951-52.

BUIZZA. Noi questa mattina abbiamo detto che da questi 6 miliardi che sono destinati all'edilizia economica e popolare si toglieva un miliardo per far fronte allo spostamento.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. No.

BUIZZA. Allora come lo anticipate? Volevo far rilevare che, con quel provvedimento era tolta la lamentata rigidità del bilancio, ma lasciamo andare.

Vorrei fare ora un accenno agli aeroporti. Ho partecipato il 9 gennaio ad un convegno che ha avuto luogo a Genova, indetto da quella Camera di commercio, perchè si prendesse in considerazione la costruzione dell'aeroporto di Genova.

A quella riunione sono intervenuti i rappresentanti di Milano, dove, il giorno prima, era stato inaugurato un impianto di segnalazione notturna. Il rappresentante di Milano ha affermato che l'aeroporto della Malpensa era ormai attrezzato per funzionare come aeroporto intercontinentale. Il rappresentante di Torino è venuto ad affermare che l'aeroporto di Mirafiori in breve tempo sarebbe stato pronto per funzionare con tutte le caratteristiche di aeroporto...

CASTAGNO. L'aeroporto di Mirafiori non esiste più. Il nuovo aeroporto di Torino è da tutt'altra parte della città.

BUIZZA. Insomma, un aeroporto, a Torino, è in corso di completamento con tutte le caratteristiche di aeroporto intercontinentale, con l'intervento del Ministero della difesa.

CASTAGNO. È finanziato esclusivamente dal comune.

BUIZZA. Ho riferito quanto ha dichiarato in quel convegno il rappresentante di Torino; altro non saprei dire.

I rappresentanti di Venezia hanno inoltre fatto presente che anche loro avevano un aeroporto in progettazione. Sono sorti anche rappresentanti delle minori città, Reggio Emilia e Modena ed Imperia e Bergamo, per ricordare i loro aeroporti.

Ora, io riconosco ai colleghi genovesi anche le esigenze per le quali auspicano la costruzione di un aeroporto genovese come concorrente dell'aeroporto di Marsiglia. Ma poichè il relatore ha parlato di aeroporti, domando che, prima di decidere su spese in questo senso e cioè di aeroporti a carattere intercontinentale, si stabilisca un programma organico, perchè mi pare che sia eccessivo che nell'Italia settentionale ci siano ben 4 aeroporti intercontinentali, dei quali 3 lungo la linea del Po, senza contare quello di Treviso.

Per quanto attiene all'edilizia statale, accennerò brevemente solo a quello che interessa la mia città. Io ricordo all'onorevole Ministro che il palazzo degli uffici governativi è ancora in corso di costruzione: ne è stata ultimata solamente una parte ed è stato inoltrato al Provveditorato della Lombardia uno stralcio di progetto per l'ammontare di 200 milioni, al fine di continuare la costruzione del palazzo interrotta da oltre dieci anni. Vorrei che i colleghi dell'Italia meridionale, i quali lamentano i ricoveri, diremo così, degli uffici governativi che sono nelle loro città, vedessero come sono ricoverati gli uffici governativi anche a Brescia: ciò per giustificare questa mia insistente postulazione al Ministro dei lavori pubblici perchè provveda a che il palazzo degli uffici governativi di Brescia sia ultimato.

Non vi ho chiesto grandi cose, onorevole Ministro: so che laddove ho insistito perchè siano aumentate le disponibilità mi risponderete ricordandomi la linea Pella, mi risponderete per gli idrocarburi che c'è la linea Togni e soprattutto mi direte che c'è la linea Campilli. Con la mentalità che mi sono for-

mata nella scuola e in 40 anni di esercizio professionale, se avessi le equazioni di queste linee, potrei tentare di stabilire in precedenza se queste linee hanno dei punti comuni, se per lo meno si sfiorano, si baciano, secondo il bacio matematico, caro Corbellini. Parlo anch'io di bacio, come, del resto, il senatore Adinolfi ha parlato del bacio di Heine!

CORBELLINI, *relatore*. Noi le chiamiamo osculatrici.

BUIZZA. Ma determinerei almeno quel contatto. Invece le equazioni mancano e devo fare a stima e devo dire che la linea Pella, che la linea Togni, in questo caso, si baciano, come quei baci a lungo metraggio che ci fa vedere l'onorevole Sottosegretario Andreotti, perchè hanno uno sviluppo continuo di sovrapposizione e di concordanza nella tesaurizzazione. Date, onorevole Ministro, una spintarella e all'uno e all'altro e forse andremo meglio di quel che non siamo andati fino ad oggi.

E finisco. Poichè però il senatore Panetti ha qui ricordato, in tema di edilizia scolastica, la situazione nella quale si trovano i fabbricati del Politecnico di Torino, permettete che io, a nome degli antichi e nuovi allievi del Politecnico di Torino, aggiunga alla voce autorevole del professore Panetti la mia, perchè anche il Politecnico di Torino trovi finalmente la sua nuova sede e ritorni ad avere una sede degna delle sue gloriose tradizioni.

Onorevole Aldisio, io ricordo che nell'agosto del 1948 voi foste a Brescia per partecipare ad una di quelle attività nelle quali avete acquistato tante benemerenze. Porgendovi il saluto della mia città, io vi ho ricordato che avevo imparato ad amare la vostra terra, ancora sui banchi della scuola, dalla bocca del rapsodo dell'epopea garibaldina.

Onorevole Ministro, io vi ho esposto solamente qualche punto, i punti più salienti che mi interessavano. Ricordatevi della Valle Padana, ricordatevi della mia terra!

Badate che la disoccupazione vi è notevole, badate che vi sono opere importantissime che sono reclamate a gran voce. La sistemazione idraulica del Po si fa con la sistemazione di tutti i bacini e delle Alpi e dell'Appennino. Il Po deve dare le sue acque fluenti all'irrigazione dell'Emilia, che ha già un programma notevole di costruzioni di canali per l'irrigazione. Fondi stanziabili eventualmente per sistemazioni dell'alveo del Po devono essere postergati alla esigenza delle sistemazioni dell'Adige e del basso Veneto, della pianura rodigina. Io ho detto, onorevole Aldisio: ricordatevi, nella vostra opera, della Valle Padana, ricordatevi della mia terra! (*Applausi dal centro*).

Presidenza del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ricci Federico. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Dovrò anzitutto occuparmi di una veduta panoramica del bilancio dei lavori pubblici e della questione dei residui, essendo stato tratto in causa ieri dall'onorevole Macrelli e oggi dall'onorevole Buizza, che entrambi ringrazio.

Effettivamente la questione dei residui incide gravemente sul bilancio dei Lavori pubblici. Il residuo è ciò che alla fine dell'esercizio resta di uno stanziamento. Si deduce quello che è stato speso, cioè pagato effettivamente. Si deduce ancora, passandolo ad economia, quanto non occorre più spendere, quando sia raggiunto lo scopo dello stanziamento. Il resto, sia esso dovuto o no, sia esso impegnato o no resta conservato tutto nei residui passivi. Resta conservato per un certo numero d'anni (una volta cinque, ora credo tre), dopo di che non essendo utilizzato, lo si elimina portandolo ad economia. Ora, è chiaro che una forte quantità di residui passivi significa, in materia di lavori pubblici, che o si è stanziato più di quello che si poteva spendere ovvero non si sono fatti sufficienti lavori.

Forse la prima ipotesi corrisponde meglio alla realtà: essa va esaminata anche in relazione al bilancio del Tesoro, perchè una forte somma residuata significa in ultima analisi un finanziamento che lo Stato fa a se stesso, promettendo lavori e chiedendone il finanziamento sapendo di non poterli eseguire. A questa categoria appartengono tutte le spese che così facilmente vengono stanziate a scopo elettorale, perchè generalmente quando si stanziano si sa già che i lavori non si faranno. Sareb-

be molto interessante fare il calcolo di quel che può costare al bilancio dello Stato, sulla carta, una campagna elettorale. Si vede comunque quanto importi avere i rendiconti consuntivi e le situazioni patrimoniali, da anni arretrate.

Ma lasciamo queste considerazioni e veniamo ai residui. Nel 1938-39, lo stanziamento per il bilancio dei Lavori pubblici fu lire 1.444 milioni. Io non so quanto sia stato speso in quell'esercizio e quanto residuato, ma la cosa non ha importanza perchè, data la svalutazione della moneta, da circa 50 a 1, quando anche si fosse residuata una somma notevole, questa avrebbe oggi un valore evanescente.

Colgo l'occasione per rettificare talune osservazioni fatte da qualche collega: essere cioè il bilancio dei Lavori pubblici notevolmente inferiore a quello prebellico, tenuto calcolo della svalutazione della moneta. Non è esatto: lo stanziamento di questo anno è di circa 104 miliardi. Orbene, in confronto di 1444 milioni del 1938, noi abbiamo il coefficiente di 70 mentre quello di svalutazione è di circa 50. Dunque il bilancio dei Lavori pubblici, stando alle cifre stanziate, si è sviluppato più di quel che comporterebbe la svalutazione della lira.

Esaminiamo i bilanci del dopoguerra. Per l'esercizio 1945-46 furono stanziati 101 miliardi; se ne spesero 35 e ne residuarono 66. Inoltre si spesero 5 miliardi prelevati dai residui precedenti. La seguente tabella ragguaglia circa i successivi esercizi:

	Milioni stanziati	spesi	residuati	spesi su residui prec.	aumento dei residui
1945-46	101.583	35.280	66.303	5.774	60.529
1946-47	186.852	42.562	144.290	39.050	105.240
1947-48	232.348	55.319	177.029	85.828	91.201
1948-49	238.521	51.812	186.709	91.252	95.457
	759.304	184.973	574.331	221.904	352.467
1949-50	114.152	—	—	—	—
1950-51	103.607	—	—	—	—

Sopra 759 miliardi stanziati in 4 bilanci, dal luglio 1945 al giugno 1949 ne furono spesi 185 durante l'esercizio e 222 sui residui (compresi 5,7 provenienti da esercizi anteriori), e ne rimasero da spendere 352,5.

Per il 1949-50 e specialmente per il 1950-1951 come è ovvio non abbiamo ancora i dati.

Gli stanziamenti del 1949-50 sono inferiori a quelli del 1948-49 per 124 miliardi, e quelli del 1950-51 sono ancora più bassi (per ulteriori 10,5 miliardi) a causa di minori assegnazioni ai Provveditorati, e principalmente in relazione alla legge Tupini, relativa ai pagamenti differiti con annualità.

L'insieme di tutte le somme residuate, meno per ciascun anno quel che è stato pagato sui residui degli anni precedenti, dà adunque 352 miliardi alla fine dell'esercizio 1948-49. È però probabile che la Ragioneria abbia eliminato le somme corrispondenti a quei residui che via via vengono prescritti, come dianzi spiegato. Credo si tratti di circa 70 miliardi, il che spiegherebbe la differenza in meno che si trova nelle cifre del nostro relatore.

Ho criticato la scarsità di spese (cioè di lavori fatti) in confronto cogli stanziamenti. In questa materia v'è un continuo peggioramento, come risulta dal Bollettino di statistica dove si parla della « attività per opere pubbliche ». Orbene, nel 1946 vi furono 52 milioni 364.000 giornate di operai adibiti ad opere pubbliche. Nel 1949 (11 mesi, ma si fa presto ad aggiungere un undicesimo per arrivare all'intero anno) vi furono appena 32 milioni 207.000 giornate lavorative, quindi, circa 60 per cento; mentre si sarebbe dovuto lavorare di più, si è lavorato meno. Si è lavo-

rato meno nelle strade, da 19 milioni a 9 milioni di giornate; si è lavorato meno nelle opere idrauliche, da quattro milioni e mezzo a due milioni di giornate; si è lavorato un po' di più nelle opere marittime, da un milione e duecento cinquanta ad un milione e settecentomila; si è lavorato meno nell'edilizia, da 16 milioni a 12 milioni; un po' di più nelle ferrovie, ecc. I dettagli risultano dalla seguente tabella:

ATTIVITA' DI LAVORO IN OPERE PUBBLICHE
(migliaia di giornate di lavoro)

OPERE	1939	1946	1947	1948	1949 (11 mesi)
Stradali	7.850	19.065	16.927	12.975	8.939
Idrauliche	2.179	4.508	4.271	3.325	2.111
Marittime	1.851	1.253	2.030	2.450	1.697
Edilizie	3.843	16.218	14.403	14.240	10.351
Ferroviarie	491	114	517	631	295
Igieniche	2.234	7.435	7.222	6.593	5.424
Bonifiche	5.518	3.771	4.392	4.776	3.390
	23.966	52.364	49.762	44.980	32.207

C'è da chiedersi a che servano molti stanziamenti di natura generica talvolta non bene determinati. Forse solo a testimoniare della buona intenzione; ma ricordiamoci una località infinitamente distante, nella quale credo e spero non andrete mai, dove pure in tema di lavori pubblici, anzi più precisamente per la selciatura delle strade, si ricorre alle buone intenzioni!! Io devo prima di proseguire rivolgere i miei complimenti all'onorevole Corbellini, dal quale però dissento su qualche punto, ed è precisamente su questi punti che io parlerò; ma ho trovato nella sua relazione una guida preziosa per poter comprendere e seguire tutto il bilancio.

Io non la dirò pregevole perchè ho già una volta criticato l'abuso di tale aggettivo, che è quasi diventato un attributo obbligatorio delle relazioni. Ma la dirò accurata, diligente ed intelligente.

Tra le spese ed i lavori di cui ho fatto cenno menzionando le cifre, vi sono le spese marittime, le spese portuali. Approvo la politica portuaria, quale risulta dal bilancio sottopostoci ed approvo i commenti del relatore solo però per il fatto contingente, cioè per il momento. È evidente che dobbiamo ricostruire quello che non è stato ancora ricostruito in materia di porti; è evidente che dobbiamo attrezzare i porti in modo che rispondano alle esigenze del traffico navale odierno. Bene dice, per esempio, l'onorevole Corbellini che avendo le navi cisterne moderne maggiore pescaggio è necessario dragare taluni porti.

Ma quando si spinge lo sguardo più in là, quando si vogliono fare apprezzamenti sull'avvenire del traffico portuario, io faccio qualche riserva. Il traffico portuale come tutto il traffico marittimo, probabilmente non è destinato a svilupparsi o per lo meno non è destinato a svilupparsi con la rapidità ed ampiezza delle quali si parla. Ancora siamo lontani dalle cifre dell'anteguerra; e vi sono cause che probabilmente porteranno ad una diminuzione o a un ristagno. Su tounellate 18.347.000 arrivate dall'estero nei nostri porti nel 1948, circa la metà era carbone. L'importazione di carbone dall'estero per mare non credo dovrà aumentare, credo anzi che diminuirà. « Ma crescerà l'importazione di petrolio » dice giustamente il collega Cappa, ma il traffico degli olii minerali non si vale delle ordinarie attrezzature portuali delle quali si valgono le altre merci e sono spesso le compagnie petrolifere che provvedono agli impianti. Certo è che il petrolio utilizza pochi porti e rappresen-

ta un tonnellaggio, a parità di rendimento, molto inferiore al carbone.

Il traffico portuale è minacciato dall'aumento del traffico ferroviario coll'estero. Le nostre esportazioni saranno principalmente verso l'Europa colla quale comunicheremo per ferrovia. Vi è poi una fatale tendenza all'autosufficienza per quanto si voglia parlare di liberi scambi e di associazioni di Paesi europei. Quando si hanno circa 2 milioni di disoccupati è necessario dar lavoro e fabbricare in casa tante cose che forse si potrebbero importare dall'estero. Questa tendenza all'autosufficienza crescerà. Naturalmente ciò non può valere per le materie prime; ma ho già esclusa la possibilità di aumento nel traffico del carbone, perchè avremo un maggiore impiego di energia elettrica e di olii minerali, avremo il metano e, soprattutto, un perfezionamento delle macchine. Infine non abbiamo più la produzione di guerra che cagionava un notevole sviluppo della siderurgia e quindi una forte importazione di carbone. Quanto al grano spero che continueremo ad aumentare la produzione nazionale e potremo in grandissima parte, se non nella totalità, soddisfare con essa il nostro fabbisogno. Le altre materie prime rappresentano un tonnellaggio di ordine molto inferiore. Resterebbe il traffico passeggeri, ma questo traffico, come anche quello delle merci molto ricche, via via verrà assorbito dall'aviazione.

A giustificazione di queste mie previsioni posso citare le cifre del primo trimestre del 1950 relative al porto di Genova che pure sembrava in progresso. Gli imbarchi, cioè le esportazioni, confrontati col 1949 sono discesi, da 310 a 280 mila; gli sbarchi di carbone sono aumentati da 524 mila a 684 mila — ma per ragioni contingenti, tanto è vero che si è avuta una forte diminuzione nel mese di aprile —, quelli di olii minerali sono aumentati da 240 mila a 446 mila, ma quelli dei cereali sono diminuiti da 242 mila a 85 mila, e quelli delle merci generali, che rappresentano la parte più apprezzabile del traffico (non per quantità, ma per importanza commerciale), sono diminuiti da 624 mila a 450 mila.

Si parla della Svizzera: sono illusioni. Il traffico con la Svizzera rappresenta, per quanto riguarda il transito di carbone, una cosa contingente. Il carbone è arrivato a Savona per questi anni in quantità abbastanza notevole dall'America: ma adesso la cosa finirà perchè la Svizzera si provvederà dalla Ruhr. Altre merci passeranno da Rotterdam o Anversa come in passato. Il traffico normale con la Svizzera è minimo, e rappresenta circa 3 per cento di tutto il traffico di Genova. Per quanto principalmente concerne l'esportazione, quella fatta dalla Svizzera è di qualità e non di quantità, ed ha quindi bisogno di porti che possano dare un servizio accurato, preciso, rapido e diligente. Le tariffe di imbarco non hanno importanza, in questa materia. Che cosa contano le tariffe nel prezzo degli orologi che la Svizzera esporta? Interessa invece che quando si tratta di spedire, per esempio, in Cina, vi siano in partenza dall'Italia vapori che facciano questi trasporti presto e regolarmente. Altro traffico di transito da Genova dopo la Svizzera non può esservi, salvo casi occasionali, che non interessano.

La situazione sta dunque divenendo grave specialmente per Genova: il traffico armatoriale è in crisi, il traffico portuale minaccia di contrarsi; l'interno della regione è zona depressa che si spopola e le industrie van male.

Genova infatti ha sviluppato l'industria siderurgica e l'industria meccanica; ha sviluppato i cantieri navali e l'industria delle riparazioni navali. Tutte sono oggi in crisi; principalmente i cantieri. Non bisogna farsi illusioni: non è possibile mantenere attivi tutti i cantieri navali, che attivi non erano neanche quando prosperavano i traffici marittimi ed abbondavano le commesse di guerra. La carenza poi di ordinazioni non fa che rincarire i costi peggiorando la situazione: sicchè si rende inevitabile un procedimento di razionalizzazione e di riduzione del loro numero. Non possiamo fabbricare navi per metterle in disarmo.

Per contro cresce nel mondo il traffico aeronautico. A questo riguardo debbo deplorare che il Governo non abbia una coscienza aeronautica e che trascuri di occuparsi tempestivamente di questa materia. Infatti, stanziamenti per aeroporti non ve ne sono. Nel bilancio c'è uno stanziamento « per me-

moria » stanziamento sul quale non si fanno spese nè residui !!

Forse spese di questa natura potranno farsi, e certamente furon fatte, utilizzando i fondi ERP, ma nulla ci consta al riguardo.

Devo deplorare che non si possa avere una visione completa delle spese, degli impegni e delle singole disponibilità perchè, come detto dianzi, ci mancano i consuntivi, e tutto il movimento dei residui è appunto nel consuntivo. Così pure mancano le indicazioni (o almeno non ci sono state comunicate ufficialmente), riguardo le utilizzazioni e disponibilità del fondo ERP. È possibile infatti che nel bilancio del fondo ERP vi siano stanziamenti per gli aeroporti, ma nulla sappiamo. Una troppo piccola parte della pubblica cosa è portata a nostra conoscenza. Resoconti in ritardo di anni, nessuna notizia dei fondi ERP, nessuna dei lavori del CIR, nessuna quasi delle aziende autonome.

Mentre noi viviamo così agnosticamente in fatto di traffico aereo, potrei citarvi le cifre del movimento in tonnellate-kilometro, fatto in trasporti aerei dalle varie bandiere, confrontando i dati del 1938 con quelli del 1948.

Il movimento della bandiera italiana è aumentato dal 1938 al 1948 di 57 per cento raggiungendo 11 milioni di tonnellate-kilometro. Fatto eguale a cento il movimento dell'Italia nell'uno e nell'altro anno si vede, per quel che riguarda il traffico degli Stati Uniti, che nel 1938 era undici volte quello dell'Italia, e adesso è 126 volte. Quello dell'Inghilterra che era 3 volte quello dell'Italia sale a 11,16. Quello dell'Australia che era 1,14, oggi è pi ù di 10 volte. La Francia da 1,12 è passata a ben 9 volte. L'Olanda da 1 a 7,87. Il Canadà da 0,49 è passato a 5,78. L'India, che era 0,07 oggi è 2,77, e così via come dalla prima tabella di contro.

Marsiglia, città previdente, si occupò subito dopo l'altra guerra di sviluppare il traffico aereo, aiutata in questo dal Governo. Tutte le città francesi che hanno voluto sviluppare il traffico aereo furono aiutate e principalmente i porti di mare. Il traffico di Marsiglia da solo è arrivato quasi a pareggiare tutto il traffico dell'Italia. Nel 1938 il movimento di apparecchi a Marsiglia era di 9.176, in tutta Italia 16.148. Nel 1948 Marsiglia è a

1938		1948	
1 Stati Uniti . .	1.126	1 Stati Uniti . .	12.674
2 Gr. Bretagna .	321	2 Gr. Bretagna .	1.116
3 Australia . . .	114	3 Australia . . .	1.073
4 Francia	112	4 Francia	903
5 Olanda	107	5 Olanda	787
6 Italia	100	6 Canadà	578
7 Canadà	49	7 India	277
8 Belgio.	31	8 Belgio.	244
9 Cecoslovacchia .	31	9 Italia	100
10 Svizzera. . . .	18	10 Svizzera. . . .	73
11 India	7	11 Cecoslovacchia .	66
12 Irlanda. . . .	2	12 Irlanda	35

23.025, tutta l'Italia 29.122. I passeggeri furono nel 1938 a Marsiglia 34.355, in Italia 83.829 ; nel 1948 Marsiglia 201.643, Italia 211.767. Nelle merci la superiorità di Marsiglia è enorme : 1938 Marsiglia Tonn. 638 ; Italia 203 ; 1948 Marsiglia 12.109, Italia 2.726.

Dalla guida del traffico aereo per i viaggiatori vediamo che su 200 compagnie di navigazione aerea che elencano mille itinerari di aviolinee e che collegano i porti americani coi porti di Marsiglia Barcellona, Orano, Melilla, Pireo, Nizza, Cannes, Roma, Catania, Palermo, i varii porti dell'Olanda e del Belgio ecc. ecc. nessuna fa capo, nessuna ha uffici a Genova.

Io vi faccio grazia delle altre statistiche che ho qui. È soprattutto interessante quella del movimento degli aereoporti italiani, a pag. 53 del Bollettino di statistica di marzo. Tale movimento è cresciuto negli arrivi come segue :

	1938	1948	1949
Passeggeri . . . . . N.°	83.329	211.788	235.783
Posta e giornali . . Kg.	267.230	1.002.249	1.370.793
Bagagli . . . . . »	905.641	2.333.727	3.820.679
Merci . . . . . »	202.536	2.045.695	2.726.052

Il movimento è imponente nel complesso e in ciascuno dei maggiori nostri aeroporti: circa 4 volte l'anteguerra e per le merci più di 13 volte. Genova si mantiene nelle stesse proporzioni perchè era e resta zero ! Evidentemente tutto questo è umiliante e non può che preoccupare i genovesi, che si trovano con un traffico marittimo circa il quale le previsioni non sono rosee ; si trovano con l'industria siderurgica e meccanica e con i cantieri navali in crisi e si trovano, a differenza di tutti gli altri grandi porti del mondo, senza collegamento tra le linee marittime ed aeree, sicchè vi sono già importanti compagnie marittime che stanno abbandonando il nostro porto per impiantarsi in porti esteri, dove c'è collegamento tra le dette linee. Genova, in questo modo, resta indietro e io non posso che rinnovare le mie accorate lagnanze perchè un ordine del giorno da me proposto l'anno scorso a questo riguardo non sia stato preso in considerazione dal Governo e, sottoposto al voto del Senato, sia stato respinto. Ciò ha fatto pessima impressione negli ambienti genovesi perchè quello che poteva essere un compenso allá crisi pendente è stato loro negato. Il che è tanto più grave in quanto è venuto a mancarci anche l'idroscalo che avevamo prima della guerra e che andava sviluppandosi abbastanza. V'erano infatti servizi per Roma, Napoli, Palermo, Tripoli, l'Egitto ; e poi Marsiglia, Barcellona e poi Venezia, Trieste, Vienna, ecc. Colla scomparsa dell'idrovolante, il nostro traffico aereo è finito. Quando si fa il confronto tra il richiesto aeroporto genovese e quelli richiesti dalle altre città d'Italia si dimentica che noi domandiamo l'aeroporto non soltanto per non pregiudicare il nostro avvenire, ma in compenso di una crisi in gran parte causata dallo sviluppo dell'aeronautica a danno del traffico marittimo, che forse sarà più grave a Genova che altrove. Ebbene, io voglio sperare che il Governo rifletterà ancora su questa questione, voglio sperare che si ricorderà che come non si improvvisano le ferrovie, come non si improvvisano le strade, così non potranno improvvisarsi nè aeroporti nè linee di navigazione aerea. Il guaio della mancanza di aeroporti sarà più grave perchè, anche se non ci fossero i nostri, verrebbero gli aeroplani delle altre Nazioni, ma se non avremo aeroporti essi non verranno affatto. E per quanto riguarda il traffico dei passeggeri che si svolgerebbe sicuramente a Genova se ci fosse l'aeroporto, esso continuerà invece a svolgersi soprattutto a Marsiglia. Io non credo alla concorrenza di Marsiglia nel traffico marittimo, ma credo alla sua concorrenza per i passeggeri che vengono per via aerea. Spero che il Governo terrà conto di tutte queste osservazioni, che potrà controllare procedendo a uno studio ben condotto della questione.

Genova fu trascurata in questa come del resto anche in altre circostanze. Nel luglio 1937 il Governo approvò un progetto d'aeroporto (lo ricordai in un mio discorso del 25 ottobre, e già lo aveva ricordato l'on. Cappa) per lire 113,5 milioni. L'esecuzione, iniziata nel 1939, fu sospesa definitivamente nel 1946 in considerazione delle profonde mutazioni intervenute nella tecnica dell'aeronautica. I lavori eseguiti sono per circa 35 milioni cioè poco meno di 2 miliardi odierni. Nel maggio 1948 il Consorzio del porto presentò un progetto per aeroporto intercontinentale per quasi 20 miliardi. Furono favorevoli il Comitato di difesa e il revisore tecnico ; ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici fece difficoltà attesochè un programma studiato per la sistemazione generale degli aeroporti ne prevedeva per Genova uno di classe C. continentale. Genova ridusse allora il suo progetto e ne presentò uno nuovo nel 1949 di proporzioni più modeste. Esso fu nuovamente accolto dalle varie autorità, escluso il Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale affermò che occorrevano modificazioni tecniche, di lieve momento, ma che il progetto non poteva essere preso in considerazione perchè non vi era esposto il lato finanziario. Secondo quel responso una spesa di tal genere non doveva essere a carico nè del bilancio dei lavori pubblici nè del bilancio dell'aeronautica ; in altre parole la spesa di 17 miliardi, come progettata, avrebbe dovuto essere sopportata dai cittadini genovesi, novità curiosa per due motivi : innanzi tutto perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici veniva ad eccedere dalla propria competenza occupandosi di pubblica finanza e sentenziando quali spese posson essere sopportate dal Ministero dei

lavori pubblici e quali da altri, e in secondo luogo anche per ragioni di carattere tecnico. Il progetto fu ancora una volta modificato e la spesa ridotta a 15 miliardi, sicchè non vi sarebbe più nulla da eccepire per la parte tecnica, mentre resterebbe la questione finanziaria. Evidentemente il Governo non vorrà che, mentre per Roma e per altre città il finanzianento degli aeroporti è fatto dallo Stato, per Genova esso debba essere sostenuto dai cittadini. In questo caso la questione diventa impossibile, perchè le condizioni della città non sono tali da poter mettere assieme la somma richiesta (*Interruzione del senatore Cappa*). L'amico Cappa fa osservare che Genova è una delle città dove si pagano più imposte e che rendono di più allo Stato. Io non voglio ora portare la questione su questo terreno e mi limiterò a far osservare che i lavori pubblici vengono promossi oggi per due motivi: per l'utilità che rappresentano e per l'impiego di mano d'opera.

Orbene, l'aeroporto di Genova costerà pochissimo per materiali e macchine, mentre la massima parte della spesa servirebbe a dare lavoro alla mano d'opera locale. Infatti, come dissi altra volta si tratta di riempire un seno di mare asportando materiale dal fondo poco più discosto e da colline vicine. Con l'aeroporto di Genova non si fanno espropri, non si diminuisce di un metro quadrato il territorio nazionale, invece lo si accresce. È quindi un lavoro, sotto questo punto di vista, commendevole ed efficace contro la disoccupazione.

Ho voluto così riassumere la questione dell'aeroporto e l'affido all'onorevole Ministro.

Passo ora ad altro argomento: le case. Per occuparci delle case la prima cosa da vedere è quanti vani occorrono. Una certa commissione per lo studio del problema della casa, costituita nel 1947 o costituita (lo apprendo dalla rela zione) con decreto ministeriale 12 marzo 1948 avrebbe calcolato in nove milioni o secondo altri in dodici il fabbisogno di vani di abitazione.

Io non posso verificare quel calcolo, perchè dell'esistenza della Commissione nulla sapevo e non mi è dato conoscere le sue conclusioni, nulla essendomi stato comunicato. Colgo la occasione per lagnarmi che studi di commissioni abbastanza importanti come questo e come altri, non siano comunicati ai parlamentari o non siano per lo meno depositati nella biblioteca del Senato. Abbiamo avuto a suo tempo, per esempio, la Commissione della scure; è vero che non è servito a niente, ma sarebbe stato interessante conoscere quello studio. C'è stato anni prima uno studio sulla questione della burocrazia statale, e non è stato comunicato. Insomma, come desideriamo conoscere tutto quello che si riferisce ai bilanci e all'amministrazione dello Stato, così desideriamo sapere anche quello che si riferisce alle commissioni e agli enti statali, e (come dissi dianzi) all'ERP.

Orbene, io procedo in un modo empirico, visto che non disponiamo di rilevazioni statistiche sicure. È vero che in materia di statistiche non siamo molti forti, ma crediamo ci assista la ben nota genialità del temperamento italiano, perchè quando le statistiche mancano, si procede con il buon senso e forse si arriva a risultati più precisi di quelli che ci danno le dette rilevazioni!! Così il collega Canaletti Gaudenti ci ha spiegato che per la disoccupazione non si possono avere dati precisi, il che non significa affatto che non vi sia un gran numero di disoccupati. Noi italiani aborriamo dalle statistiche e dalle cifre: per esempio, il censimento non l'abbiamo ancora fatto. Tutti i Paesi nel dopoguerra si sono affrettati a fare il censimento perchè dal censimento dipendono una quantità di provvedimenti: noi no; e così procediamo a tastoni. Eppure siamo in grado di citare la popolazione di città e di borgate senza aver fatto il censimento, e in base a questi dati prendiamo disposizioni!!

Sono stimati 2 milioni 609 mila i vani distrutti dalla guerra. Prescindo da quelli semplicemente danneggiati perchè li ritengo tutti riparati. L'edificazione è stata sospesa dal 1943; ma già dal 1940 si costruiva poco e un censimento del 1931, pubblicato nel 1936, aveva assodato una gran fame di case. Calcolo che occorressero 200 mila vani all'anno per fronteggiare il bisogno normale. Dal 1940 al 1950 sono 11 anni; a 200 mila vani all'anno sono 2 milioni e 200 mila vani che si sarebbero dovuti costruire. Invece, come risulta

dal bollettino di statistica di marzo che ho sott'occhio a pagina 123, abbiamo il numero di vani costruiti annualmente: nel 1940, 126.859; nel 1941, 76.415; nel 1942, 70.388. Poi la pausa della guerra. Nel 1946, 99.406; nel 1947, 78.846; nel 1948, 121.034; nel 1949, 135 mila, per un totale di 707.948. Per arrivare a due milioni e 200 mila manca un milione e 492 mila vani, cui si debbono aggiungere i due milioni 609 mila vani distrutti dalla guerra. Sono quindi 4 milioni e 101 mila vani che mancano, più il fabbisogno preesistente. Bisogna inoltre aggiungere le case che si sfasciano a causa della cattiva manutenzione o che vengono demolite in base a piani regolatori o per altre ragioni. Infine v'è il maggior bisogno dovuto ai rimpatriati, che certo compensa la perdita demografica dovuta alla guerra. Calcolo in cifra tonda 5 milioni di vani occorrenti in tutto. Se vogliamo risolvere il problema in 10 anni con un piano decennale, è necessario costruire 500 mila vani all'anno. Di più bisogna tener conto delle nuove costruzioni via via occorrenti in ragione di almeno 200 mila vani all'anno che bisognerebbe aggiungere ai 500 mila; occorrerebbero dunque almeno 700 mila vani all'anno.

Io non posso consentire con una affermazione dell'onorevole relatore circa la non convenienza dal punto di vista economico della costruzione di abitazioni, cui sarebbero da anteporre altri lavori di maggior rendimento. Credo che l'abitazione sia il maggior bisogno dopo l'alimentazione e in un certo senso prima ancora del vestire. Del resto anche dal punto di vista economico, per quanto sia antipatico fare il bilancio del costo delle disgrazie e dei difetti umani, faccio osservare che il miglioramento delle abitazioni farebbe risparmiare moltissime spese ospedaliere, spese giudiziarie – perchè la cattiva abitazione suggerisce la malavita ed il delitto – e molte altre di carattere sociale. Ma, ripeto, non facciamo calcoli di questa natura. Certo è che si deve dare una abitazione a tutti i cittadini. Piuttosto si dovrebbe postergare se non reprimere la costruzione di case, botteghe, e cinematografi di lusso. Disposizioni di natura suntuaria in questo senso sarebbero l'unico rimedio: infatti quando avrete impedito al ricco di gettare il denaro in sciupii e in spese inutili, per forza egli dovrà rivolgerlo in opere utili e non darà cattivo esempio.

Quanto alle abitazioni di lusso si potrebbe permetterle solo a chi contemporaneamente si impegna a costruire case popolari.

Ad una parte di questo fabbisogno di vani avrebbe risposto il piano Fanfani che dovrebbe provvedere circa 170.000 vani all'anno per 7 anni a L. 400.000 al vano, con una spesa totale di quasi L. 490 miliardi.

Io criticai questo piano non nella forma in cui fu proposto, ma nella forma in cui fu definitivamente approvato, perchè vi si tolse tutta la parte più interessante ed importante. Il piano Fanfani come è oggi non presenta garanzia di assegnazioni di alloggi a coloro, operai ed impiegati, ai quali si trattiene un tanto del salario, nè garanzia di rimborso qualora non si procedesse all'assegnazione dell'appartamento occorrente, nè di edificazione ben distribuita nel Paese in proporzione ai versamenti fatti. Anzi c'è pericolo che succeda che si costruisca di più in località dove non c'è bisogno ed allora, ad esempio, un impiegato di Brescia avrà un alloggio a Messina e non so cosa se ne farà. Il piano Fanfani conteneva un impulso notevole verso il risparmio perchè introduceva il risparmio obbligatorio ma anche incitava al risparmio spontaneo, permettendo così ai modesti risparmiatori investimenti in beni reali. A chi sottoscriveva veniva dato un buono d'assegnazione per sorteggio d'un appartamento, che dopo 7 anni fruttava interesse e che poteva cedersi, e dopo un certo numero d'anni aveva diritto a rimborso. Ora nulla di tutto questo. La sorte di chi non ha l'assegnazione di casa resta incerta. Attendiamo fra pochi mesi, con grande interesse, la prima relazione dell'INA-CASA.

Dedotti dai 700 mila vani annui i 170.000 del piano Fanfani resterebbe un fabbisogno di 530.000, che a 400 mila lire per vano, rappresenta 2.120 miliardi. Lo Stato non ha stanziato, finora, prescindendo dal piano Fanfani, che 66 miliardi circa in 4 anni, cioè in media 16,5 miliardi all'anno, cioè meno di 8 per cento di quanto occorre. Evidentemente non possiamo aspettare che lo Stato da solo risolva la questione: occorre invece il concorso dei pri-

vati, occorre che di questa cosa si interessino i privati. Ma perchè non se ne sono finora interessati ?

Prima di ogni altra cosa consideriamo il tipo delle costruzioni. Ho sentito qui consigliare diversi tipi di case. Non qui, ma fuori di qui, si è sentito dire che anche le costruzioni di lusso giovano indirettamente alla risoluzione del problema della casa, in quanto chi si trasferisce in un appartamento di lusso, libera, un altro appartamento, che serve ad alloggiare altre persone e così via.

Questo rilievo mi ricorda il consiglio che la regina Maria Antonietta dava agli affamati di Parigi: « Invece di pane mangiate *brioches* ». Certamente, se potessimo dare a tutti i bisognosi di un alloggio, a tutti i senzatetto un appartamento di lusso, questi non si lagnerebbero. Ma è altrettanto vero che non possiamo costruire vani da un milione ciascuno, con appartamenti di 8 vani; non possiamo cioè dare appartamenti da 8 milioni quando, col piano Fanfani, facciamo appartamenti da un milione e 300 mila lire. Il problema quindi già difficile per la scarsità di mezzi, non dobbiamo renderlo ancora più difficile, moltiplicandolo per sei. Inoltre ci sarebbero altre osservazioni: non è, cioè, dividendo un appartamento di lusso (qualcuno dice che possono essere divisi) che voi venite incontro al bisogno. Occorrono appartamenti speciali di piccole dimensioni, dotati di appositi servizi i quali mal si ricavano da appartamenti grandi. Quindi non è l'apporto delle case di lusso che possa interessarci.

Taluni (e in particolare l'onorevole Conti) hanno consigliato case rurali. Va bene: bisogna costruire case rurali. Ma queste devono essere modeste, perchè non bisogna far fare salti improvvisi a coloro che sono abituati a vivere molto modestamente; non possiamo nemmeno far sentire una grande differenza a chi non saprebbe forse servirsi, per esempio, del bagno. Occorre inoltre in vista della grandissima richiesta servire il più gran numero possibile, e questo non può farsi, data la scarsa disponibilità di mezzi, che riducendo al minimo il costo. Dunque, case rurali. Ma chi le farà ?

L'Ente Ina-Casa ? Bisognerà pensarci perchè non pare finora attrezzato ed il problema non è facile.

Quanto alle Città giardino, esse vengono a costare troppo, perchè vi sono scomodità enormi, distanza dal centro, comunicazioni difficili spesso anche scarsità d'acqua, e poi si viene a porre a carico del Comune la spesa per le strade, per l'illuminazione, per le fogne, per l'acqua ecc.. Queste spese il Comune le fa in grave perdita, perchè la legge gli vieta di gravar la mano in qualunque modo, diretto o indiretto, sulle nuove costruzioni di tipo popolare.

Sono raccomandabili appartamenti piccoli, anche di un solo vano e di questi quasi mai si occupa la legge. Gli appartamenti di un vano sono quelli che meglio servono sopratutto per impedire la coabitazione.

Si consiglia la proprietà dell'appartamento. Qui c'è un po' da discutere. Io non credo che la proprietà dell'appartamento sia sempre desiderabile, salvo che per la casetta rurale. L'operaio in città può dover cambiare alloggio per variate esigenze familiari o professionali e non conviene che la proprietà d'un piccolo appartamento lo renda inamovibile. Nei grandi casoni si verrebbero a costituire condominii di amministrazione difficilissima e costosa, che darebbero luogo a questioni tra gli inquilini. Molto meglio la proprietà della casa in mano all'Istituto delle case popolari o a qualche altro Ente.

Vi sono inoltre richieste di accessori troppo costosi e non necessari. Ho già menzionato il bagno; inutile, almeno per le case rurali. Ricordiamo che il bagno rappresenta una spesa, soprattutto per l'esercizio, non indifferente, perchè non si può fare il bagno nell'acqua fredda, ma occorre l'acqua calda il che importa consumo notevole di carbone. Lo stesso dicasi per il termosifone e, sopratutto, per la ascensore. L'ascensore molto spesso non funziona per mancanza di energia o per guasti e in una casa popolare chissà quanti altri danni arrecherebbero i monelli. Facciamo piuttosto scale comode, con finestre esterne e munite sempre di ringhiera afferrabile, di modo che, se un invalido o anche un valido con una valigia in mano o un bambino in braccio, deve scendere le scale di sera, al buio quando manca l'energia non corra rischio di ruzzolare.

Premesse queste considerazioni sui tipi di casa occorrenti vediamo perchè non si è co-

struito. Non si è costruito perchè si attendevano ribassi nei costi che poi non vennero ; non si è costruito perchè c'eran promesse di disposizioni di legge contenenti agevolazioni le quali vennero con molto ritardo. Non c'è nulla di peggio che prospettare l'idea del ribasso del prezzo, o d'una legge che contenga agevolazioni, perchè allora nessuno più costruisce in attesa che vengano effettivamente i ribassi o le leggi. Vennero poi le attese disposizioni di legge, in verità un po' tumultuose e disordinate ma non vennero i ribassi. Vi fu un'assurda limitazione di fitto, di cui in prosieguo mi occuperò ; poi vennero i piani di ricostruzione di cui si sono occupati ieri alcuni oratori. Il piano di ricostruzione rappresentò in moltissimi casi una notevole remora. Si poteva in attesa del piano di ricostruzione permettere in molti casi la edificazione obbligando, quando le strade erano troppo strette, come nelle città antiche, ad arretrarsi di uno o due metri : non fu fatto e così si pospose la ricostruzione per diversi anni. Però taluni proprietari più audaci ricostruirono e si vede a Genova, per esempio, lo scandalo di case ricostruite in quegli stessi vicoletti di due metri di larghezza, come prima.

Per quanto riguarda le limitazioni dei fitti queste rendono impossibile la manutenzione delle case perchè il proprietario non incassa quanto occorre per la manutenzione stessa. Se prendete il numero indice del costo della vita, troverete che mentre tutti gli elementi sono aumentati di 41 e 54 volte quello che erano nel 1938, l'elemento fitto è aumentato di cinque volte solo. Questo significa che il padrone di casa non ricava quanto occorre per la manutenzione (il cui costo è 50 volte l'anteguerra) e la casa invecchia e deperisce ; ed infatti ad ogni tempesta abbiamo notizie di case che minacciano o addirittura diroccano e qualche volta anche vi sono vittime umane. Una gran parte del patrimonio nazionale a questo modo va scomparendo. Ora, non parlo nell'interesse dei padroni di casa (del resto, se la cosa è giusta, si può parlare anche nel loro interesse) ma è soprattutto dal punto di vista dell'interesse nazionale che bisogna impedire questi guai. Le limitazioni dei fitti debbono essere gradatamente soppresse.

MAZZONI. Avremo alcuni milioni di senzatetto in più quantunque teoricamente trovo che sarebbe anche giusto.

RICCI FEDERICO. No perchè il numero dei vani resterebbe invariato e poi crescerebbe. Inoltre si dovrebbe andare a gradi. Nessuno dice di procedere di un colpo. Quando invece del 5 per cento portassimo a 6 e poi a 7 e a 10 ecc. il peso dell'abitazione, gradatamente risolveremmo il problema.

Vogliamo un esempio di quelle che sono le limitazioni dei fitti ? Prendetevi i bilanci degli istituti di case popolari, prendetevi i bilanci dell'I.N.C.I.S.. Oltre a non rimunerare il patrimonio, essi sono in continuo disavanzo.Io volevo rendermene ragione esaminandone minutamente qualcuno, ma al solito tutti questi enti i quali devono per legge mandare bilanci e relazioni alla Biblioteca del Senato si fanno un dovere di venir meno alla legge stessa, e non mandano niente. Comunque, abbiamo un fatto palese. È in questi giorni pervenuta alla Commissione di finanze una domanda di istituti di case popolari per poter contrarre mutui con la Cassa Depositi e Prestiti allo scopo di coprire disavanzi di esercizio ! E allora come volete che questi istituti continuino a costruire, quando le case nuove dovranno affittarle in conguaglio con le case vecchie e quindi in perdita ? Ma si potrà arrivare a una cosa curiosa, che lo Stato darà in qualche caso la maggior parte del capitale (limitatamente a poche costruzioni) — e quindi la casa verrà a costare poco — ma le spese di esercizio della casa nuova sono molto minori di quelle della casa vecchia, e allora si troverà chi pretenderà per la casa nuova un fitto inferiore a quello della casa vecchia ! ! Questa è un'assurdità che nella sua inverosimiglianza mostra come sia stato male impostato il problema a furia di disposizioni lontane dalla praticità; la maggior parte delle quali furon patrocinate dall'associazione degli inquilini.

Abbiamo infatti l'importante associazione di inquilini, che si oppone all'aumento dei fitti. Dal loro punto di vista ciò è logico, chè ognuno è tratto a difendere egoisticamente i vantaggi di cui gode; ma il fatto curioso è che a questa associazione appartengano anche gli aspiranti inquilini, i quali hanno interessi assolutamente opposti. All'inquilino non importa se si costruiscono case nuove, perchè egli è già a

posto, ma ciò interessa agli aspiranti inquilini, che vanno per così dire a rimorchio. È bene che costoro si convincano che il basso fitto non può aversi che dall'abbondanza, ed abbondanza di case non può esservi se non rendono: e non rendono se i fitti non retribuiscono i costi, i quali costi non possono esser che molto limitatamente ribassati da sussidii dello Stato, causa le strette risorse di cui a questo fine esso può disporre; a prescindere dal fatto già notato che gli esoneri di imposta rovinano le finanze dei Comuni ai quali l'edificazione costa cara, chiunque la faccia, per le strade, fogne, illuminazione, ecc. ecc.

Fu studiata anche la sopraelevazione. È strano come molte amministrazioni non si siano accorte che la sopraelevazione va a vantaggio solamente delle case ricche, e che non è la casa economica che possa trarre vantaggio da una sopraelevazione. L'area in una casa economica rappresenta infatti una parte troppo bassa nel costo completo dell'alloggio. È la casa di lusso, la casa, come diceva un collega ieri, dove l'area può arrivare a rappresentare circa un terzo del valore del vano, cui interessa particolarmente la sopraelevazione. Orbene, che cosa ci voleva a chiedere a coloro che sopraelevano di pagare una somma in relazione al maggiore sfruttamento dell'area, da versarsi a favore delle case per i senza tetto? Ciò non è stato fatto, anzi quando fu proposto, fu respinto.

Inoltre, come è stato accennato, vi è il tormento, la confusione dipendente dai vari provvedimenti di legge emanati dal 1945 in poi. Sapete quanti sono? Sono 72.

LUCIFERO. Li elenchi tutti, perchè sarebbe un interessante panorama, in modo da capire a quale punto assurdo si è arrivati.

RICCI FEDERICO. Ne abbiamo 18 riguardanti l'edilizia popolare ed economica, 21 le locazioni e sublocazioni di immobili urbani, 8 il Piano Fanfani, 10 i provvedimenti per agevolare le costruzioni edilizie, 15 i provvedimenti per la ricostruzione. Ma mi consenta, onorevole Lucifero, di non seguire il suo consiglio, di elencarli cioè tutti, perchè non la finiremmo più: io parlo da oltre un'ora, e dopo di me vi sono parecchi oratori inscritti.

Sarebbe il caso di fare, io credo, un testo unico, sopprimendo certe disposizioni che non sono pratiche; per esempio, nei provvedimenti per la ricostruzione (decreto legislativo 10-4-47), quelle limitazioni in relazione al patrimonio del proprietario in caso di danni fino a 500.000 lire, nientemeno! Bisogna distinguere quanto possiede il proprietario, e quanto guadagna agli effetti della complementare, e il concorso dello Stato cessa se il patrimonio supera 1 milione e il reddito L. 200.000 quasi fossero grandi fortune! Così si dà una inutile fatica agli uffici, e si intralcia il lavoro; e le liquidazioni sono sempre in notevole arretrato.

Ma bisogna pensare ad un'altra cosa, cioè che interessa si ricostruisca non per il padrone di casa, ma per l'inquilino; ed è assurdo che un inquilino resti col suo alloggio danneggiato solo perchè il padrone di casa è ritenuto ricco. Per le cooperative di costruzione vi sono incoraggiamenti, vi sono stimoli, taluni dei quali ridicoli; per esempio, c'è la riduzione di un quarto nelle spese di annunzio sulla Gazzetta Ufficiale, il che rappresenta forse 1000 lire! C'è una riduzione delle spese di registro. Ma dia lo Stato un concorso più forte che assorba gli altri vantaggi e semplifichi le cose. Bisognerebbe anche armonizzare i varii sussidii. C'è per esempio il contributo di incoraggiamento di 30.000 lire per un appartamento piccolo, di 60.000 lire per un appartamento medio e di 80.000 lire per un appartamento grande, il che finisce per aiutare il grande relativamente più del piccolo. Tutto questo poteva assorbirsi nel sussidio generale.

Vi sono poi altri casi di pignoleria, per esempio è lecito talora usare carta semplice anzichè bollata il che pure costituisce un ben piccolo vantaggio, ma crea un antipatico privilegio. Infine un punto da chiarire potrebbe essere se la casa che si edifica al posto d'un'altra distrutta deve considerarsi costruzione o ricostruzione. Le leggi non sono chiare al riguardo, e non sempre i vantaggi concessi alle ricostruzioni sono superiori (come dovrebbero essere) a quelli concessi alle costruzioni. Avrei altre osservazioni, ma vedo che per non abusare della pazienza dei colleghi debbo far punto.

Concludendo: è necessario lavorare e sviluppare effettivamente le opere produttive in ogni ramo. Ce lo disse il Presidente del Consiglio, ce lo impone la presente situazione: siamo in un dopoguerra difficile e dobbiamo

rimetterci in ordine al più presto. Mi si consenta di parafrasare un noto detto latino convertendolo in un ammonimento al Governo; *ferveat opus dum post bellum saevit immane*: ferva il lavoro mentre il dopoguerra infuria immane. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, cercherò di contenere il mio intervento in breve tempo. Purtroppo ripeto cose già dette nella discussione dei bilanci degli esercizi precedenti e debbo dirle non solo perchè *repetita juvant*, ma specialmente perchè il dicastero dei lavori pubblici non ha finora applicato nessuna delle molte ed opportune proposte che nelle precedenti discussioni illustri ed autorevoli colleghi fecero, e nemmeno quelle che anch'io, meno autorevolmente, sommessamente, avanzai. Il collega Ceschi ha con una certa desolazione rilevato una grave inadeguatezza di metodi da parte del Ministero dei lavori pubblici nell'affrontare i vari problemi ed ha lamentato la mancanza di piani organici a carattere nazionale, regionale o provinciale, il che porta alla polverizzazione e dispersione degli stanziamenti, talvolta disposti sotto l'assillo di esigenze politiche o di altro genere. Sono anch'io di questo parere e devo dire che purtroppo sono mancate finora una visione superiore nel concepire e studiare i problemi ed una sistematicità nell'attuarli. Purtroppo il Ministero dei lavori pubblici è rimasto eccessivamente statico mentre in un mondo che cammina — ed in qual maniera! — è necessario un dinamismo sempre più veloce. E chiedo venia se, non avendo ascoltato le discussioni del primo giorno in questo bilancio, dovessi per caso ripetere cose già dette da altri.

Anzitutto un particolare ringraziamento debbo rivolgere all'onorevole relatore Corbellini che con tanta valentia ed accuratezza ci ha presentato una relazione completa sotto tutti gli aspetti, tenendo conto di tutte le osservazioni e proposte che i membri della Commissione fecero nella discussione del bilancio. Un plauso va fatto poi per i molti dati di cui abbonda la relazione, anche se per ragioni di spazio le statistiche riportate sono fatte nelle tre parti della suddivisione dell'Italia, settentrionale, centrale e meridionale, mentre le provincie di una stessa regione non sempre si trovano nelle stesse condizioni.

Mi fermerò ora, onorevole Ministro e onorevole relatore, su pochi argomenti seguendo la falsariga della relazione. Il relatore si domanda anzitutto se l'attuale organizzazione tecnico amministrativa del Ministero dei lavori pubblici è adeguata alla mole enorme di lavori che ricadono nell'ambito della sua competenza. Tutti gli oratori che mi hanno preceduto e lo stesso relatore hanno risposto negativamente ed il relatore ha precisato che nei gradi del personale più elevato vi sono gravissime deficienze numeriche. Io aggiungerò, e non suoni offesa per alcuno, che vi sono anche gravi deficienze qualitative.

Il relatore ha anche parlato di necessità di snellimento amministrativo. Non è possibile oggi che il più piccolo progetto segua tutta la costituita gerarchia burocratica dagli uffici periferici agli uffici centrali e viceversa. Proprio per queste ragioni preventivi di opere progettate in un certo periodo si appalesarono insufficienti quando i progetti vennero approvati. Ma accade di peggio: dei progetti vennero respinti dagli organi superiori per certi minimi particolari, talchè venne fatto di pensare che vi fosse un ostruzionismo organizzato o addirittura una parola d'ordine per non spendere soldi che non c'erano. Mi spiegherò con qualche esempio. L'istituto per le case popolari di Bari presentò alcuni mesi fa un progetto che, dopo aver seguito un'incubazione di sei mesi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu respinto perchè un corridoio aveva la larghezza di metri 1,40 invece di metri 1,20. Un altro esempio mi tocca in modo particolare: dal Ministro Segni, che mi onorò di una visita in Altamura, ottenni uno stanziamento per una strada di bonifica che serve una zona di circa 4 mila ettari. Il progetto era già approntato e fu trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici dove stette solo 9 mesi; alla fine si rigettò il progetto perchè il profilo altimetrico dello stesso non era corrispondente alle esigenze di una strada modernamente concepita. Risposi al funzionario che avrei pregato il Padreterno di fare un piccolo terremoto locale per adeguare il terreno al profilo che si desiderava al Consi-

glio superiore. Allora, onorevole Petrilli, la riforma della burocrazia, e non solo di quella del Ministero dei lavori pubblici, io la farei con una legge di un solo articolo, mandando a casa, con stipendio ed indennità, determinati funzionari, specie di grado elevato, incapaci di adeguarsi ai tempi nuovi. Costoro faranno certamente assai minor male, stando a casa con lo stipendio al completo, di quanto non ne facciano rimanendo ai loro posti donde invece danneggiano la Nazione.

Revisione dei prezzi. Sento dire, onorevole Ministro, che sta per essere diramata una nuova circolare con metodo nuovo per la revisione dei prezzi. Per carità ! Prima revisione col metodo parametrico, poi revisione col metodo analitico, adesso non ci manca che il metodo atomico !

Onorevole Ministro, nella discussione del bilancio dello stesso anno, citai un aureo proverbio latino : *Bis dat, qui cito dat*, il quale, tradotto un po' liberamente, suona così : « Pochi, maledetti e subito ! ».

L'Amministrazione dei lavori pubblici ha già determinato in molti casi per le varie categorie di lavori e per le varie epoche di esecuzione, nei diversi uffici periferici del Genio civile, le diverse percentuali di aumento. Si applichino queste percentuali di aumento per i casi consimili, magari anche diminuendole del 5 o 10 per cento e saranno contenti tutti ; saranno così alleggeriti gli uffici del loro lento, gravoso lavoro ; le imprese, fra cui molte cooperative, di cui specialmente io mi preoccupo, avranno motivo di nuovo sollievo. Per quelle imprese o cooperative invece che se ne sono andate in fumo — e io ne conosco diverse — Iddio perdoni i responsabili appartenenti al suo Dicastero per la loro lentezza che ne ha provocato la fine.

Residui di cassa. Il relatore ha posto in evidenza la enormità di queste somme: ma vi sono quasi dappertutto opere iniziate e non finite. Nessuno mai, onorevole Ministro, le ha parlato, fra i suoi dipendenti, di opere incomplete ? Mi consenta che mi spieghi io con un esempio, per cui ho anche incomodato lei con una lettera. Esistono, nella mia città di Altamura, mi si perdoni la citazione campanilistica, case popolari costruite da due anni : esse non possono essere abitate perchè mancano gli infissi, gli impianti di fognatura e di acquedotto ; speriamo che non si debba aspettare ancora qualche altro anno ; ma so, per personale conoscenza, di molte altre opere incomplete.

Cerchiamo di finirle ! Saranno così utilizzati, e subito, i residui di cassa, che devono anche, e specialmente, servire per pagare le eccedenze di spesa.

Programma di lavori pubblici. Il relatore molto opportunamente scrive : « Il problema del potenziamento delle possibilità agricole ed industriali, specialmente nell'Italia meridionale ed insulare, deve, in primo luogo, venire impostato in relazione allo sviluppo organico delle comunicazioni terrestri, armonicamente fra loro integrate per evitare false spese e duplicati, prevedendo anche un miglioramento di quelle comunicazioni già esistenti ». E qui il relatore sottolinea la necessità del coordinamento con gli altri Ministeri, raccomandando che il programma di nuovi lavori stradali, soprattutto per la viabilità minore, sia coordinato con quello di bonifica, in modo che la rete delle comunicazioni necessarie a questi lavori si integri con quella di generale interesse. E qui il relatore, nella tabella n. 7, pone in evidenza l'esiguità della rete stradale dell'Italia meridionale. Non leggerò le cifre che sono state lette da altri : risulta tuttavia che è palese l'inferiorità dell'Italia meridionale. Ma questa inferiorità diventa ancora più sensibile se si fa la graduatoria fra le varie circoscrizioni d'Italia, in base allo sviluppo stradale per unità di superficie. Completerò così io la tabella, facendo anche una graduatoria fra le varie regioni dell'Italia meridionale.

Chilometri di strade per mille chilometri quadrati di superficie territoriale : la regione che ha il più basso indice stradale è la Sardegna che ha 194,9 chilometri per mille chilometri quadrati di superficie ; segue la Basilicata che ne ha 280 ; viene poi la Sicilia che ne ha 332 e infine la Puglia che ne ha 353. C'è poi la Calabria che ne ha 362, poi gli Abruzzi e Molise che ne hanno 422 e infine la Campania con 587 chilometri di strada per mille chilometri quadrati di superficie. Tutto ciò, naturalmente, comprendendo le strade statali, provinciali e comunali. Il confronto è ancor più disastroso se si pone mente alla sola rete

stradale statale e alla parte di essa depolverizzata ossia, come si dice comunemente, asfaltata. Consentite allora che io sottolinei come le regioni che hanno il minor numero di chilometri asfaltati della loro rete stradale sono (mi riferisco ai dati del 1° ottobre scorso, pubblicati dall'A.N.A.S., quindi onorevole Sottosegretario, mi riferisco a dati ufficiali) nell'ordine, la Lucania che ha, nella sua rete di 1043 chilometri di strade statali, depolverizzato semplicemente il 14 per cento. Mi rivolgo all'onorevole Sottosegretario perchè fa cenni di diniego.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Credevo si riferisse alla densità stradale statale nella Italia meridionale.

GENCO. Ho detto che il confronto è ancor più disastroso se ci riferiamo alla parte di strade statali asfaltate. La Basilicata ha il più basso indice di strade depolverizzate con lo 0,14 per cento ; segue la Calabria con lo 0,30 per cento ; poi la Sardegna con lo 0,33 ; vengono poi gli Abruzzi con lo 0,46 e la Campania con lo 0,53 ed infine la Sicilia con lo 0,55 e le Puglie con lo 0,70. La settimana scorsa percorrevo la strada litoranea ionica, venivo da Bari e andavo da Chialona verso Sibari e Corigliano. Con la più viva soddisfazione l'ho vista quasi completata, ultimata; mancano pochi chilometri e due tronchi brevissimi di quella magnifica strada che collega la Puglia alla Calabria, di modo che oggi si può andare comodamente in tre ore e mezza da Bari a Cosenza. Questo itinerario sembrava un sogno qualche anno fa, anzi qualche mese fa. E allora consentite che ai dirigenti dell'A.N.A.S. a mio mezzo giunga il plauso e il saluto del Senato per l'opera assidua e intelligente con cui hanno servito gli interessi del Paese. Noi abbiamo una rete stradale che, se non è completa, è però all'altezza della situazione. Questo plauso va a tutti, funzionari e operai, che su tutte le zone d'Italia, ubertose o deserte, d'inverno o d'estate assicurano col loro sacrificio il comodo, sicuro e veloce transito dei veicoli e la complessa quantità del traffico, che è base essenziale della vitalità della Nazione. Ma molto c'è da fare, onorevole Ministro, bisogna depolverizzare le strade dell'Italia meridionale e moltiplicare le varianti e le rettifiche di tracciato, che devono migliorare la rete stradale ed evitare le traverse interne e le lunghe e ripide rampe in discesa, le salite attraverso i paesi appollaiati sui cocuzzoli, attraverso cui passavano le vecchie strade concepite con criteri ormai sorpassati. Ma vi sono due problemi importanti su cui desidero richiamare la sua attenzione : occorre classificare ancora molti chilometri di strada e occorre, come ho già detto l'anno scorso, che l'A.N.A.S. abbia la vigilanza e il sindacato tecnico ed economico su tutti i lavori stradali di competenza di qualsiasi ente. Dal momento che il Genio Civile ha tante cose da fare ed è sommerso dal lavoro penso che sia utile affidare tutta la complessa materia delle strade proprio all'A.N.A.S. ; sarà un vantaggio per tutti ed anche per l'Erario, specialmente perchè in materia l'A.N.A.S. è all'altezza dei suoi compiti e lo ha largamente dimostrato. E giacchè parlo di strade, desidero anche dire che occorre rifare subito il codice della strada, aggiornando il codice stradale che rimonta all'8 dicembre 1933, nel quale, tra l'altro, è previsto. . .

GRAVA. Ma è stato modificato nel 1938.

GENCO. .... è previsto il ritiro della patente di guida a chi abbia riportato condanne a pene detentive superiori ad un mese. Pensate quanti poveri autisti sono stati messi sul lastrico, per esempio, perchè avevano riportato tre o quattro mesi di condanna per aver trasportato tre o quattro chili di olio o di farina per le proprie famiglie.

Per quanto riguarda la costruzione di nuovi impianti elettrici ed idroelettrici, il relatore ricorda che in Italia oggi ci troviamo in una situazione tale per cui si ha un consumo specifico metà di quello riconosciuto necessario come minimo per un Paese moderno con un accettabile tenore di vita. Bisogna intensificare le costruzioni elettriche, specialmente nel Mezzogiorno che ne ha le possibilità e integrarle con impianti termo-elettrici e geotermici. Pensate che vi sono molti paesi nel Mezzogiorno e nelle Isole che si trovano ancora al buio, che non hanno il sollievo di questo portato della civiltà e pensate che in Sardegna non si possono utilizzare i minerali che, viceversa, vengono trasportati a Porto Marghera dove esiste un impianto industriale, semplicemente perchè in Sardegna manca sufficiente energia elettrica. E bisogna dare per questi

impianti contributi maggiori o almeno pari a quelli dati nelle altre regioni d'Italia dove, com'è noto, gli impianti hanno un costo unitario maggiore. E bisogna pure che questo settore dell'industria si compenetri delle esigenze nazionali e non si ostini a chiedere sempre aumenti di tariffe che sono inaccettabili e che troveranno, come è apparso del resto in un'interpellanza del senatore Tartufoli, viva opposizione da parte di tutti i settori del Senato, dal momento che le società elettriche praticano dei prezzi insopportabili. Vi faccio grazia di leggervi qualche bolletta che si fa pagare nell'Italia meridionale, dove i prezzi praticamente sono di 4 o 5 volte superiori a quelli praticati altrove. Io ricordo di aver presentato un'interpellanza sul prezzo dell'energia elettrica ed è evidente che dobbiamo affrontare questo problema altrimenti l'industrializzazione del Mezzogiorno di cui tanto si parla rimarrebbe solo una parola. A questo proposito il Ministro Togni mi ha comunicato che il problema è allo studio e che fra giorni mi dara notizie precise in merito ad esso.

Mi occuperò brevemente del problema edilizio. Bisogna unificare le strutture; bisogna ottenere agevolazioni per il trasporto dei materiali di costruzione; bisogna infrenare la speculazione delle aree edificabili, che incomincia a diventare esosa alla periferia delle città; bisogna soprattutto non mortificare la iniziativa privata. Ripeto quello che già dissi lo scorso anno: nel 1946 con decreto ministeriale furono promesse a chi avrebbe costruito agevolazioni che sarebbero state concretate in successive leggi. Ebbene nell'aprile del 1949, nel votare la legge sulla edilizia popolare, noi abbiamo dimenticato l'impegno assunto.

Io faccio mia l'invocazione del senatore Ceschi, di cui condivido lo spirito, sulle idilliache costruzioni edilizie in aperta campagna, ma aggiungo che si deve in particolare modo pensare ai piccoli paesi, di cui specialmente abbonda l'Italia meridionale, dimenticati, abbandonati, senza case, senza strade, acquedotti, fognature, scuole, cimiteri. Gli istituti di case popolari, l'I.N.C.I.S. ed altre simili organizzazioni, costruiscono le case soltanto in determinati centri, come nei capoluoghi di provincia, ed ignorano i piccoli paesi. Nella ripartizione di fondi per gli alloggi e per l'edilizia scolastica bisogna seguire il criterio della necessità secondo gli indici di affollamento, e ciò sia per le case private che per le aule e per ogni altra opera di cui sia manchevole la zona.

È con questa invocazione che io ricordo che in città come Matera, Gravina ed altre, la gente continua a vivere nelle grotte, pittoresche quanto volete, ma malsane, antigieniche, immorali. Consentite che io ricordi gli indici di affollamento di alcune fra le principali città d'Italia, fermandomi alle regioni i cui indici sono superiori alla media nazionale, che è di 1,76. Incomincio dalla mia Bari che ha purtroppo il triste primato di avere l'indice di massimo affollamento. Bari infatti è in testa a questa lista con 2,32 di media di persone per stanza, di fronte all'1,05 del Piemonte, allo 0,93 della Liguria, all'1,18 della Venezia, all'1,33 della Lombardia. Segue la Lucania con 2,28; vengono poi la Campania con 2,11, la Calabria con 2, il Lazio con 1,93, la Sicilia con 1,81, la Sardegna con 1,59, l'Umbria e gli Abruzzi e Molise con 1,52. Sono queste le regioni che hanno gli indici di affollamento superiori alla media nazionale.

Avrei finito su questo argomento se non dovessi occuparmi anche degli edifici statali di beneficenza e di assistenza, e degli edifici di culto che sono indispensabili per assicurare un minimo di vita civile e che in alcune regioni dell'Italia meridionale mancano quasi completamente.

Una parola per gli acquedotti, di cui abbiamo un splendido esempio nel nostro acquedotto pugliese. Vero è che malgrado quella grande opera, vi sono ancora paesi che mancano parzialmente di acquedotti e di fognature; a tal proposito mi spiace segnalare che di fronte alle necessità contingenti è necessario dare ai vari lavori il massimo sviluppo agli effetti di un maggiore assorbimento di mano d'opera Viene spesso trascurata inspiegabilmente la possibilità di forti risparmi ottenibili, specie per quanto riguarda gli acquedotti, con impiego di materiali di minor costo. Risparmio di spese dal 30 al 50 per cento, con sicura garanzia per esperienza più che trentennale, per la produzione meridionale. È logico che i finanzia-

menti del Mezzogiorno debbano essere spesi nel Mezzogiorno nella misura massima possibile. Spesso la tradizione, la consuetudine fanno velo a seguire il progresso industriale. Mi rivolgo a lei onorevole Ministro, la prego di ascoltarmi con attenzione: ho scritto a proposito di acquedotti una lettera diretta a lei e la prego di voler studiare a fondo la questione anche in considerazione del fatto che — oltre ad essere più logico ed economico — si devono cercare sempre nelle costruzioni, le cui spese vengono sostenute dallo Stato, le ripercussioni favorevoli che un impiego di mano di opera industriale nel Mezzogiorno avrebbe con l'uso di questi materiali.

Onorevoli colleghi, ho finito. Nella lunga discussione di questo bilancio è emersa la necessità di snellire la organizzazione tecnico-amministrativa del Ministero dei lavori pubblici. Questa necessità è stata egregiamente illustrata nell'ordine del giorno che i nostri colleghi, senatore Ruini e il mio maestro senatore Focaccia hanno presentato. Mi associo pienamente a questo ordine del giorno che ha riscosso anche l'adesione di molti altri colleghi.

Ella, onorevole Ministro, ha nelle mani uno degli strumenti più delicati della pubblica amministrazione, forse il più delicato. Lo maneggi con la sua nota perizia, con il suo dinamismo a pro dell'Italia e specialmente a pro del nostro Mezzogiorno, del mio e del suo Mezzogiorno, che molto attende dalla sua opera. Ho molta fiducia in lei e mi aspetto da lei un impulso nuovo, una più intensa, ordinata attività per il bene supremo dell'Italia, cui tendono le nostre speranze e soprattutto la nostra certezza. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bosco, il quale - unitamente al senatore Piscitelli - ha presentato i seguenti ordini del giorno:

« Il Senato, premesso che l'articolo 27, secondo comma, del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, stabilisce che il personale non di ruolo della cessata Azienda autonoma statale della strada e quello assunto anteriormente al 1° maggio 1947 deve essere classificato, a partire dall'entrata in vigore del citato decreto-legge, nelle categorie stabilite per gli avventizi statali secondo le norme del regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, considerato che tale personale viene ora designato con la qualifica di « eccezionale » e che pertanto si trova sotto minaccia di licenziamento;

invita il Governo a procedere, analogamente a quanto è stato fatto dalle altre Amministrazioni dipendenti dallo stesso Ministero dei lavori pubblici, alla classificazione del predetto personale nelle categorie stabilite per gli avventizi statali dal regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, in applicazione dell'articolo 27 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547 ».

« Il Senato, convinto che la saggia politica del Governo di incrementare le costruzioni edilizie è ostacolata dalle crescenti speculazioni sulle aree fabbricabili, il cui vertiginoso aumento assorbe, nei grandi comuni, i benefici concessi dallo Stato specialmente a favore delle cooperative per la costruzione di case popolari; ritenuto che l'applicazione integrale dell'articolo 21 della legge 2 luglio 1949, n. 408, secondo il quale la facoltà di esproprio delle aree concessa ai comuni dagli articoli 46 e 47 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, fu estesa a tutti gli enti elencati nell'articolo 16 del testo unico e quindi anche alle cooperative edilizie per la costruzione di case popolari, determinerebbe un immediato ribasso del costo delle aree fabbricabili;

invita il Governo ad impartire disposizioni ai Prefetti affinchè, su richiesta degli Enti previsti dall'articolo 16 del testo unico del 1938 modificato dall'articolo 2 della legge 2 luglio 1949, n. 408, dichiarino l'urgenza e la indifferibilità della costruzione agli effetti dell'occupazione temporanea dell'area della quale è richiesta l'espropriazione ».

Ha facoltà di parlare il senatore Bosco.

BOSCO. Dirò poche parole per illustrare i miei due ordini del giorno che non si riferiscono a problemi particolari, ma a questioni di carattere generale. Il primo ordine del giorno riguarda la sistemazione, nel quadro degli avventizi, del personale dell'Azienda della strada.

L'onorevole Genco ha rivolto elogi — ai

quali mi associo — a questa benemerita amministrazione; essa, però non ancora ha provveduto all'adempimento prescritto nel decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, il quale, nel riformare l'ordinamento dell'Azienda della strada, stabilì che il personale non di ruolo, assunto prima del 1° maggio 1947, dovesse essere sistemato nel quadro degli avventizi, secondo le norme del regio decreto-legge 4 febbraio 1937. Mentre le altre amministrazioni dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici (Provveditorati, uffici del Genio civile, eccetera) hanno provveduto a questo inquadramento del personale non di ruolo nel quadro degli avventizi, l'Azienda della strada continua a considerarli, con termine di nuovo conio, « impiegati eccezionali » e non li ha sistemati nella categoria degli avventizi, con la conseguenza che gli interessati non beneficiano neppure dell'altra disposizione della sistemazione in ruolo degli avventizi.

Mi permetto di raccomandare vivamente all'onorevole Ministro di voler richiedere all'Azienda della strada la sistemazione di questo benemerito personale, perchè la legge del 1948 non dà facoltà, ma fa obbligo all'Amministrazione di procedere all'inquadramento del personale non di ruolo nella categoria degli avventizi.

Il secondo ordine del giorno si riferisce alla *vexata quaestio* delle aree edificabili. È stato giustamente e più volte detto che il costo delle aree influisce sfavorevolmente sullo sviluppo delle costruzioni edilizie. Vorrei ricordare a questo riguardo che il Senato, per avviare questo problema alla soluzione, nella legge Fanfani inserì una disposizione per la quale si autorizzava l'INA-Casa ad espropriare aree per l'edificazione delle case secondo le norme della legge del 1885 sul risanamento di Napoli.

L'altro giorno, mentre l'on. Montagnana affermava che il piano Fanfani-case stava per fallire perchè non si procedeva alla espropriazione delle aree, io l'interruppi perchè diceva cosa doppiamente inesatta non solo perchè le case per i lavoratori si stanno costruendo in numero notevole, ma anche perchè si ricorre di frequente alla procedura dell'occupazione coattiva delle aree edificabili. Per essere più preciso, mi sono munito dei dati ufficiali dell'INA-Casa e posso dire che finora si è provveduto col provvedimento di occupazione di urgenza in 989 casi, mentre altre numerose richieste del genere sono in corso. Tale metodo conduce ad utili risultati perchè, quando il proprietario vede occupata la propria area con un decreto prefettizio di occupazione di urgenza, evidentemente abbassa le sue pretese in ordine al costo dell'area stessa e quindi è possibile concludere ottime transazioni.

DE BOSIO. La stessa disposizione è anche nella legge Tupini.

BOSCO. Si, è anche nella legge Tupini, come dice l'amico De Bosio, ma egli non lo deve ricordare a me che fui l'autore della disposizione sull'espropriazione delle aree.

L'articolo 21 della legge per l'incremento dell'edilizia dispone : « Le disposizioni previste dagli articoli 46 e 47 del Testo Unico 28 aprile 1938, n. 1165, in materia di espropriazione e di occupazione di aree fabbricabili..... sono estese a tutti gli Enti e società di cui all'articolo 16 dello stesso Testo Unico ».

In altri termini, mentre prima soltanto i Comuni potevano promuovere il decreto di espropriazione e quello di occupazione di urgenza, con questo articolo 21 della legge del 1949 si è dato a tutti gli Enti che possono ottenere i mutui dalla Cassa Depositi e Prestiti, e quindi anche alle cooperative edilizie con o senza contributo statale, la possibilità di ottenere l'espropriazione nonchè l'occupazione di urgenza, come è ribadito dal secondo comma del citato articolo.

Ottenuta l'occupazione di urgenza si comincia la costruzione e poi si affronta il problema dell'indennità che può essere risolto in un doppio modo : o con l'accordo tra espropriante e proprietario dell'area, o con la determinazione d'ufficio dell'indennità che nel caso nostro è fissata secondo i criteri della legge del 1885 per il risanamento di Napoli, perchè il Testo Unico del 1938, all'articolo 46 stabilisce appunto che la misura dell'indennità è determinata in base alla citata legge del 1885. È evidente che l'applicazione dell'articolo 21 della legge Tupini darebbe luogo ad un forte incentivo delle costruzioni e contribuirebbe all'abbassamento del costo delle

aree che veramente ostacola lo sviluppo dell'incremento edilizio.

DE BOSIO. Io avevo proposto un emendamento per l'estensione del beneficio a tutte le aree.

BOSCO. Sono esclusi soltanto i privati, ma ne godono molti enti fra cui le cooperative edilizie e perfino i singoli soci di esse. Quindi già nella legge Tupini si è data una estensione notevole alle norme del 1938. Se si applicasse l'articolo 21 della legge Tupini si avrebbe un notevole abbassamento del costo delle aree; in molti casi basterebbe la sola minaccia dell'intervento coattivo dello Stato. Perciò io ritengo che bisogna dare larga e integrale applicazione a questo articolo 21, perchè finora i prefetti, trincerandosi dietro la circostanza della mancanza di istruzioni del Ministero dell'interno e del Ministero dei lavori pubblici, non hanno applicato l'articolo stesso. È noto che tra la legge e il funzionario c'è il diaframma della circolare. Quindi invito il Ministro a voler promuovere le disposizioni opportune di carattere regolamentare o anche in forma di istruzioni, per far sì che l'articolo 21 sia reso operante. Io credo che in questo modo avremo dato un forte contributo all'incremento delle costruzioni edilizie e ci saremo avvicinati all'ideale di dare al lavoratore una casa modesta, ma salubre. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ghidetti, il quale, unitamente al senatore Tonello, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Ministro dei lavori pubblici a proporre alla A.N.A.S. l'avviamento a soluzione del grave problema stradale di transito posto dal passaggio a livello ferroviario sulla grande arteria nazionale Conegliano-Sacile-Vittorio Veneto, sulla base del progetto ricavato dal Ministero dagli studi promossi dagli Enti locali delle tre provincie — Belluno-Treviso-Udine — per le quali la soluzione del problema è una esigenza vitale ».

Ha facoltà di parlare il senatore Ghidetti.

GHIDETTI. Io debbo ringraziare il collega Ricci che ha potuto far risparmiare a me del tempo, che è per il Senato ha ormai prezioso al punto in cui è giunta la discussione, perchè ha trattato da par suo il problema e le esigenze nel campo dell'edilizia che io mi ripromettevo di discutere e di esaminare, pur dopo che altri colleghi si erano occupati di questa materia ed hanno esposto le ragioni di severa critica all'impostazione nel bilancio del problema delle costruzioni edilizie, critica che del resto trova traccia severa anche nella pregevole relazione dell'onorevole Corbellini. Vedrò così di essere breve su questo specifico argomento, che doveva interessarmi un pò a lungo, e utilizzerò il tempo necessario, stringendo fino al possibile, per esaminare altri problemi, taluno di importanza soltanto regionale, qualcuno anche minore, dal punto di vista territoriale, ed alcuni altri di importanza nazionale e di vivissimo interesse.

È necessario però che, pur essendo stata la questione ben sottolineata dall'ottima relazione dell'onorevole Corbellini, il marasma che sussiste, nonostante l'operosa prestazione di valorosi e competenti funzionari, al Ministero dei lavori pubblici, vuoi al centro, vuoi alla periferia, venga fronteggiato con decisi provvedimenti, riconoscendolo causato da vecchie strutture che regolano parti essenziali del suo funzionamento e sulle quali si è intrattenuto il relatore giudicando molto severamente, come occorreva.

Io aggiungerei anche che nella relazione sono formulate delle vere ingiunzioni a che si rivedano certi gravi difetti e naturalmente questi non riguardano strettamente e soltanto il Ministero dei lavori pubblici, ma anche la Ragioneria Generale dello Stato e la Corte dei Conti; ordinamenti che rispondevano alle esigenze del 1870, data alla quale risalgono, ma che pur con qualche lieve ritocco — come accennava opportunamente il relatore — non si adeguano a quelle odierne, del 1950, di tutta l'organizzazione del Ministero stesso. Desidero sottolineare alcuni di questi elementi, perchè vengano registrati e domani non debbano essere nuovamente lamentati, dovendosi constatare che nulla si è fatto, che non si è tentato di fare nulla per ovviare a tali gravissimi inconvenienti, nonostante il ripetersi della denuncia in Parlamento.

Per quanto concerne il problema dei residui di cassa, rilevo che l'importanza e la gravità di questo fenomeno sono state ricordate testè dall'onorevole Ricci con la competenza

che gli è propria, ed è stato anche bene precisato che in fondo noi abbiamo delle cifre complessive di residui che, rispetto agli stanziamenti in esame del Ministero dei lavori pubblici, sono addirittura di molto superiori a tutto il bilancio e, precisamente, intorno ai 359 miliardi; tutti impegnati, tutti vincolati, e che, probabilmente, dopo cinque anni forse in gran parte potranno rientrare in economia, perchè soltanto allora sarà consentito, per legge, che si possa rimettere in azione tanta mole imponente di capitali inerti. Non mi soffermerò oltre su di ciò, sia perchè nella relazione è stato messo l'accento su questa grave questione e sia perchè anche altri colleghi se ne sono occupati diffusamente. Un elemento di primo ordine fra i dirigenti bancari di Roma il quale, per incidenza, aveva potuto vedere il bilancio dei lavori pubblici che avevo sottomano e sul quale aveva posato la sua attenzione, mi ha dichiarato trattarsi per lui di una foresta, sulla quale egli non si sarebbe inoltrato: una foresta inutilmente diffusa e farraginosa che ha bisogno di essere sfrondata.

Quindi anche questa considerazione ci riporta all'elemento primo che ho già accennato: necessità di aggiornamento. Per quel che riguarda dunque tutta questa grossa questione, è importante — come ha detto giustamente il collega Genco — considerarla, si capisce, da un punto di vista generale, con riferimento cioè a tutti i bilanci dei Ministeri del Governo italiano. Se noi teniamo conto poi che nei Provveditorati si ripete questa farraginosa costruzione burocratica, ostacolatrice del sano sviluppo dell'attività di questo organismo delicato che è il Ministero dei lavori pubblici in tutte le sue ramificazioni, noi comprendiamo perchè ci sia tanto diffuso stato di disagio.

Ci sono note molto importanti che sono state messe in evidenza dal relatore, come — mi si lasci dire — non si trova facilmente, di consueto, nelle relazioni, e quindi già i colleghi le conoscono. Ma io volevo riferirmi ad un inconveniente che assume grandissima importanza perchè investe, come ho potuto stabilire in varie regioni d'Italia, interessi e questioni di grande rilievo e che si produce al momento della chiusura del bilancio dei Provveditorati, al 30 giugno: i mandati di pagamento, pur con tutti i crismi necessari per avere corso, a seguito della chiusura del bilancio al 30 giugno, non possono più essere inoltrati e sono necessari da 70 ad 80 giorni perchè le imprese, che hanno eseguito i lavori e che devono pagare gli operai, riescano ad avere finalmente la possibilità di riscuotere il loro mandato; il quale poteva essere riscosso se 24 ore prima del 30 giugno fosse arrivato a destinazione.

C'è poi un altro elemento deleterio che desidero sottolineare perchè venga registrato, capace di produrre vaste paralisi con le prescrizioni e le modalità: di presentazione dei progetti, per la concessione di contributi, gare d'appalto, sorveglianza, collaudi — diceva il collega relatore ottimamente —; duplicati di controllo, formalismi eccessivi e pesanti, più formali che sostanziali e perciò inutili. Tutto questo bisogna risolverlo. Se noi lo rimandiamo di anno in anno, è evidente che ad un certo punto non potremo più procedere: bisogna cominciare ad affrontare il problema.

L'onorevole Ministro Aldisio ha già messo mano in questa intricata questione, soprattutto per quel che riguarda la necessità di interventi di dieci, venti organi ministeriali, non per l'approvazione, ma per esigenze ritenute indispensabili, e so che è riuscito a ridurre — mi pare di poter precisare anche la cifra — i venti, ventidue organismi che dovevano intervenire su determinate pratiche a quattro soli. Credo che così effettivamente debba essere, perchè è una notizia ufficiosa se non ufficiale. Quindi già il Ministro è su questa strada, ma bisogna calcare la mano per uscire da una situazione divenuta intollerabile. È naturale riconoscere che tutte queste critiche benevole, tutti questi rilievi divenuti indispensabili e che sono partiti un po' da tutti i settori del Senato, rivelino lo stato d'animo, la situazione che c'è nel Paese. Da colleghi, non soltanto del settore di estrema sinistra, si è detto e ripetuto che in questo modo non si può andare avanti ed è evidente che chi sollecitava maggiore snellezza nella procedura, si riferiva naturalmente a situazioni conosciute di grave bisogno, al profondo malessere che agita la massa dei disoccupati che attende l'inizio dei lavori. Noi abbiamo delle

somme non dirò enormi, ma rispettabili, che figurano in bilancio, ma non vengono messe in opera.

A meno che non valga la considerazione che faceva poc'anzi molto argutamente e obiettivamente il collega Ricci, quale constatazione rispondente a situazioni di fatto: che cioè il finanziamento il Tesoro lo fa a sè stesso, e lo fa ben sapendo che quei lavori cui lo stanziamento si riferisce non verranno eseguiti e ciò, diceva, va ascritto purtroppo a ragioni elettoralistiche. Io non voglio mettere l'accento su questa considerazione, nè qui c'entra lo onorevole Ministro che ha assunto da qualche mese la pesante responsabilità; ma sarà bene andare cauti nella distribuzione dei fondi per l'anno in corso e successivamente, anche per quel che riguarda il miliardo che per interessamento — e gli va riconosciuto — dell'onorevole Ministro Aldisio verrà sottoposto all'esame della nostra Assemblea, col quale si potrà assicurare una non lieve aggiunta alle provvidenze della legge 2 luglio 1949, n. 408, qualora la ripartizione venga fatta con oculatezza, senza per questo insinuare che in precedenza non si sia proceduto con le cautele necessarie, anche perchè il Ministro non può arrivare dappertutto; Basterà prendere l'elenco dei contributi nella spesa e dei finanziamenti distribuiti nelle varie provincie, considerare le esigenze e vedere di integrare in quei casi dove non è stato possibile procedere con la necessaria obiettività e nella misura che era indispensabile fosse riconosciuta.

Detto questo, risparmiando ai colleghi ed a me stesso una lunga esposizione su vari problemi interessanti le costruzioni edilizie, cercherò di sfrondare il mio dire per mettere in evidenza alcuni elementi che hanno bisogno di essere posti in rilievo. Fra questi quel che riguarda il metodo seguito dalla statistica. Vi è il sistema di valutare la collettività nazionale come un complesso indiscriminato, considerato, statisticamente parlando, soltanto attraverso una serie di semplici dati numerici indipendentemente (per quel che riguarda il problema della casa, così grave ormai in Italia e non in Italia soltanto) dalla composizione sociale che li caratterizzano e dai problemi che ne conseguono. Sarà bene considerare tutte queste esigenze in modo da avere dai dati statistici qualche elemento concreto che oggi sfugge, perchè la generalità e la genericità troppo estesa nel campo statistico su questo argomento non permette di ricavare i dati necessari e quindi di essere obbiettivi nell'intervenire con opportuni provvedimenti.

Non starò a sottolineare l'urgenza e la gravità del problema della penuria delle abitazioni, non perchè non se ne debba parlare, anzi bisognerebbe purtroppo parlarne continuamente, ma perchè parlarne inutilmente, quando il problema cioè è stato sollevato e l'impostazione di bilancio ha ormai il suo inquadramento, sarebbe ozioso. Del resto i gravi aspetti di questa denunzia sono stati ricordati anche attraverso gli impressionanti elementi statistici che il collega Genco ci ha letto poc'anzi, riferentisi all'indice di due persone e mezzo per vano nella città di Bari.

Passiamo ora a dare uno sguardo alla edilizia popolare sovvenzionata e alle due leggi sul pagamento differito, e cioè agli impegni che vengono assunti per diecine di anni e che noi già abbiamo incominciato a conoscere nel bilancio di quest'anno. La legge n. 408, del 2 luglio 1949, che avrebbe dovuto essere il toccasana di tutti i nostri guai (purtroppo non pochi in Italia), è risultata praticamente insufficiente e ben lo sanno i Comuni e le cooperative ai quali si era detto: basterà presentare le domande e i progetti per porre mano ai lavori; le domande a migliaia e migliaia sono affluite al Ministero e ai vari Provveditorati tramite il Genio Civile, ma per la più gran parte è risultata una presa in giro. Non perchè l'impostazione della legge, non perchè i provvedimenti che in questa legge sono stati stabiliti siano inefficaci, ma perchè per una certa parte la legge è inoperante prima e soprattutto perchè mancano i fondi, e poi perchè si incontrano dalle sedi provinciali alla sede centrale, abbondanti intralci, con infinite esigenze tecniche ed amministrative di procedura: per cui tutti questi organismi non permettono di procedere. Ripeto, non credo che si tratti di partito preso, anche perchè da un lato sarebbe scorretto il pensarlo, e dall'altro ancora si tratta di impegni che restano poi fissati al bilancio e che l'anno successivo e nei successivi esercizi noi ritroviamo. È fin troppo

noto che pure l'altra, la legge 589, del 3 agosto 1949, ha anch'essa i suoi grossi guai, per l'insufficienza di fondi, e vari colleghi ne hanno parlato abbastanza chiaramente denunciandoli, per cui è superfluo indicare che cosa occorra per metterla in efficienza, per renderla più operante; per intanto c'è il provvedimento promosso dall'onorevole Ministro di un miliardo che, ho sentito con piacere, è passato già stamane all'esame della nostra Commissione, il quale dovrà essere mandato avanti rapidamente, interessando le Presidenze del Senato e della Camera a porlo all'ordine del giorno; anzi mi pare che sia già annunciato nel nostro ordine del giorno.

CORBELLINI, *relatore*. È già stato approvato dalla Commissione in sede deliberante.

GHIDETTI. Ciò dimostra, e ne sono lieto, che qui si cammina speditamente.

Ed ora un rilievo, la cui ragione non può sfuggire all'attenzione dei colleghi: mi riferisco, a quel che è accaduto discutendo qui, circa un mese fa, della legge sugli affitti; si è sentito affermare, certo in buona fede, (tutti i colleghi hanno alto il senso della responsabilità) da un nostro collega, che l'UNRRA-Casas nel 1950-51 costruirà 300.000 vani, mentre poi si riscontra nella efficace relazione dell'onorevole collega Corbellini che si tratta di 10.000 vani. È un divario che impressiona — non voglio usare altro vocabolo — ed il rilievo ha la sua ragione.

Circa i « lavori eseguibili », cui si riferisce la relazione dell'onorevole Corbellini, sostanzialmente con l'insieme degli stanziamenti del bilancio, essi rappresentano certamente delle cifre iperboliche. Però io, d'accordo modestamente con l'autorevole collega Ricci e con altri valorosi colleghi, che si sono occupati profondamente della questione, devo concordare con l'affermazione dello stesso relatore: il quale rileva che in un anno ci sono 359 miliardi sulla carta, ma che l'impegno di spesa ministeriale risulta solo del 20 per cento, cioè 5 miliardi per la parte ordinaria e 68 miliardi per la straordinaria. Resti ben chiaro: questa è la verità, è inutile nasconderlo. Noi andremo presto verso le elezioni; che non si ripeta questa giostra di cifre e di elementi ingannevoli, perchè saremmo allora costretti a mettere in evidenza non solo quella che è la dura realtà, ma saremo costretti a chiamare il Governo a rispondere meglio del compito che ha e delle sue funzioni, ed anche del prestigio che deve essergli assicurato in quanto rappresenta tutti i cittadini d'Italia.

Detto questo, desideravo esporre alcune considerazioni a riguardo del fabbisogno di vani in Italia: brevemente, dopo quello che hanno rilevato il collega Ricci ed altri colleghi. Secondo tecnici valenti ed uno studio molto rigoroso, i 9-11 milioni di vani cui si riferiva l'onorevole Ricci rappresentano la esigenza minima più obiettiva; tenuto conto però che in questo numero di vani non si comprende una certa cifra che riguarda le esigenze scolastiche in generale, noi dobbiamo considerare che si va ad un fabbisogno di circa 18 milioni di vani. Cifra che, si potrebbe dire, si fa presto a pronunciare ma che ha bisogno di essere documentata: attraverso uno studio rigorosamente condotto, risulta che questa cifra deve essere accolta.

Quindi la esigenza che annualmente considerava inderogabile il collega Ricci, di 700 mila vani (500 mila di abitazione, più circa 200 mila per usi scolastici) all'anno, ecco che si avvicina ai dati offerti dallo studio di questi tecnici valenti, i quali intorno a questa cifra consideravano le esigenze indispensabili. Io mi limito a brevi accenni perchè l'argomento è stato trattato diffusamente in quest'Assemblea e in tutto il Paese; e nelle prossime settimane noi ci ripromettiamo di agitarlo ancora di più nel Paese, perchè si tratta di una esigenza insopprimibile, e perchè siamo convinti che se noi mettiamo in moto di più e meglio la ricostruzione e la costruzione edilizia, riusciremo a mettere in moto tutta l'attività che ad esse si ricollega nel campo industriale, e riusciremo anche a sollevare la gravissima depressione nel campo agricolo, dovuta in gran parte a sottoconsumo. Non è un mistero per nessuno che se questa massa di disoccupati avrà la possibilità di accedere al mercato, contribuirà naturalmente a dare un pò di sollievo alla depressione che angustia il nostro Paese. Quindi per quel che riguarda le costruzioni edilizie noi possiamo considerare con prudenza, ma anche con obiettività, che in Italia, con le due leggi, quella n. 409 e quella dell'INA-Casa, e con i 10 mila vani previsti della UNRRA-

Casas, potremo contare su 200-250 mila vani all'anno di costruzioni. Voi vedete, onorevoli colleghi, quale distanza c'è dal fabbisogno, strettamente minimo, sostenuto dal collega Ricci, di 700 mila vani. Quindi bisogna che fuori dalle strettoie del bilancio, sul quale oggi è inutile farci illusioni, l'onorevole Ministro, tenga conto che con uno studio rigoroso e anche avvicinandosi un po' più cordialmente allo studio che ha fatto la Confederazione del Lavoro in questo campo, senza pretendere di avere il brevetto da una parte o dall'altra, si veda di far qualche cosa che provveda meglio a questa dura esigenza, in maniera di affrontare concretamente il grave problema.

Non starò a soffermarmi sulla necessità di un piano, perchè capisco che, e per il punto cui è giunta la discussione, e perchè questa esigenza è stata illustrata efficacemente in campo nazionale soprattutto, dal Piano della Confederazione generale del Lavoro, questa necessità si appalesa sempre più. Se disgraziatamente, lo dico con dispiacere, il Governo non si portasse ad operare sulla base di un piano e su chiare direttive, i costi tanto delle aree, che dei materiali da costruzione, andranno a finire alle stelle e quindi il problema, anzichè semplificarsi e avviarsi a soluzione, si presenterà aggravato; e allora l'esigenza del piano si imporrebbe più che mai: come si imporrebbe la necessità di sostituire coloro che, avendo la responsabilità e il dovere, come Governo, di provvedere, hanno mancato di assolvere al loro compito.

Triplicare quindi l'attività in corso, questa è l'esigenza: bisogna rendersi conto che sarebbe vana accademia, inutile esposizione di dati, di concetti e di cifre, se non ci si muovesse su questo terreno.

Le gravi diminuzioni di stanziamenti che sono state constatate in sede nazionale nel bilancio e nei rispettivi capitoli dei vari Provveditorati regionali (il collega Buizza ha esposto cifre significative che in parte soltanto si conoscevano) sono imponenti. Tali riduzioni devono far riflettere, perchè è nelle sedi regionali che, in fondo, si svolge tutta l'attività, quella più intensa, sia pure dietro le direttive del Ministero.

Esposte queste considerazioni, desiderando di non intrattenermi di più dello stretto necessario, avrei alcune raccomandazioni ed insieme qualche richiesta da formulare al Ministro.

Per quello che riguarda gli Istituti delle Case Popolari, è indispensabile che si presti maggiore attenzione a queste istituzioni, non che il Ministero dei lavori pubblici e le sedi periferiche abbiano disconosciuto la grande importanza di questi Istituti, ma è bene che siano considerati meglio: in particolare, che si solleciti il provvedimento in corso, per ottenere, presso la Cassa Depositi e Prestiti, la concessione di un mutuo agli Istituti autonomi per le Case Popolari a copertura del disavanzo del bilancio 1947-48. Si affacciava l'opportunità di una simile richiesta per il bilancio 1948-49: ma questa probabilmente sarà possibile vagliarla, all'occorrenza, in un secondo tempo. Altro provvedimento che si impone per gli Istituti è quello della garanzia – la quale non comporta nè rischi, nè oneri – da parte del Tesoro, sui mutui da contrarre presso la Cassa depositi e prestiti esonerando i Comuni da adempimenti di pratiche interminabili, cui non sempre, specie noi grandi centri urbani, sono in grado di assolvere.

Io credo che tutti i colleghi di questo e dell'altro ramo del Parlamento riconosceranno questa esigenza, che devono avere presente: non avendo i grandi Comuni la possibilità di offrire le delegazioni sulle loro entrate, come prescritto dalle disposizioni vigenti presso la Cassa depositi e prestiti, con la garanzia del Tesoro si riescirebbe a liberare queste Istituzioni – che hanno tuttavia non solo il controllo dei rappresentanti del Ministero del tesoro e del Ministero dei lavori pubblici in seno ai loro consigli di amministrazione ma, come accennavo prima, possiedono dei patrimoni rispettabili, per cui possono dare tutte le garanzie possibili – da situazioni talvolta molto serie, le quali pongono spesso l'alternativa: o ritardare l'inizio delle progettate nuove costruzioni per un anno e più, cioè fino al compimento da parte dei Comuni delle lunghe formalità burocratiche, che condizionano la concessione del mutuo, o gli Istituti fanno ricorso agli enti finanziatori, alle banche, cui devono pagare circa il doppio, quando va bene, di interessi, e ciò fintanto che il mutuo non ha l'approvazione (che per la verità poi viene) da parte della Cassa depositi e prestiti.

Una seconda richiesta sarebbe quella, sempre nell'interesse degli Istituti di case popolari, che gli istituti di credito fondiario presso le maggiori banche o casse di risparmio siano autorizzati a mutuare agli enti per l'edilizia popolare sovvenzionata, quindi anche all'INCIS e organismi similari, capitali ad un tasso di favore, eventualmente con integrazioni da parte dello Stato se questo risultasse proprio necessario. Dal punto di vista stesso dell'interesse dello Stato a favorire nuove costruzioni, io raccomanderei vivamente anche questo provvedimento all'onorevole Ministro, pur tenendo conto dei limiti che si impongono ed entro questi, trattandosi di un'esigenza che va molto attentamente considerata.

Una terza richiesta era quella riguardante la sollecita approvazione del provvedimento che stanzia sulla legge 2-7-1949, n. 408, un miliardo; provvedimento ormai felicemente varato onde questa richiesta non ha pi ragione di essere.

Per quel che riguarda i problemi della zona da dove io provengo, e dopo aver ascoltato la appassionata perorazione del collega ed amico onorevole Tonello, per quel che riguarda quella sua strada, che è poi anche la mia e un po' di tutti, – la Conegliano-Oderzo – dirò che si tratta di un problema da risolvere ed io non posso che associarmi, anche nell'interesse dei molti disoccupati, a questo voto e raccomandare all'onorevole Ministro di fare il possibile per portarla a termine ; anche perchè ormai non si tratta che di completare l'opera e ciò si può fare con poca spesa. Invece, un problema che affaccio all'onorevole Ministro e che va sottolineato per la sua gravità il bisogno di costruzione di abitazioni per Treviso – la città semidistrutta dai bombardamenti – e quindi di finanziamenti sia pure a pagamento differito, di concessione di contributi sulla spesa, in qualsiasi forma, anche attraverso la gestione dell'Ina-Casa, oggetto questa di rilievi e su cui sono state fatte qui delle giuste considerazioni.

L'elemento solidaristico deve prevalere sempre, ben si intende : in certi comuni, in certi paesi dove forse non c'è quasi nessuno dei cinque milioni di italiani tassati del contributo obbligatorio all'INA-Casa, senza di esso, le abitazioni che ora si stanno costruendo non esisterebbero. Noi a Treviso denunciavamo che la somma colà destinata era troppo modesta, e chiediamo ancora se non sia possibile che la gestione INA-Casa venga ordinata diversamente. È tuttavia necessario che il Ministero dei lavori pubblici, per la sua parte, tenga presente questa imperiosa esigenza, indilazionabile, di abitazioni popolari a Treviso : anche perchè si verifica l'astuta gonfiatura di questo sentimento solidaristico a tutto vantaggio delle classi privilegiate. Bisognerà dimostrare, anche in questo campo solidaristico, che c'è qualche cosa di serio e di concreto.

Nella zona di collina della provincia di Treviso è di estrema urgenza risolvere il problema degli acquedotti, di modesti acquedotti comunali : malgrado il Genio Civile si adoperi, e volonterosamente, mancando di fondi un certo numero di Comuni non riesce ad uscire dalle pastoie burocratiche mentre le esigenze sono gravi. Basti dire, in brevi parole, che l'anno scorso ha dovuto accorrere, su interessamento del prefetto, l'autorità militare con le cisterne, per portare acqua in talune località dove il bestiame finiva per morire e dove gli abitanti stessi si trovavano in una situazione molto grave anche dal punto di vista sanitario (come vi si trovano tuttora) ; mentre i Comuni sono disposti a dare il loro contributo purchè questi lavori vengano portati a termine.

Altra cosa di importanza notevole che non interessa singole località, ma tutto il nostro Paese, è la grave questione delle costruzioni per i senza-tetto. L'onorevole Ministro è, non solo al corrente, ma so che si è occupato attivamente di questo problema. Le costruzioni per i senza-tetto, eseguite sotto la guida del Genio Civile in tutte le provincie, rappresentano oggi un serio problema. Queste costruzioni, appena consegnate (e, come ben sa l'onorevole Ministro, le gestiscono gli Istituti di case popolari per conto dello Stato) hanno bisogno troppo spesso di riparazioni e talora di grosse riparazioni e ciò dopo appena un mese o due dalla consegna ! So altresì che l'onorevole Ministro ha suggerito di fornire dati ed elementi concreti, riferiti per provincia, ma il problema è di carattere nazionale. È purtroppo una dolorosa piaga che mette in evidenza così gravi difetti, e ad un tempo i grandi meriti che hanno gli Istituti di case popolari : i quali se nell'immediato dopoguerra non era possibile fossero incaricati di costruire per i senza-tetto per-

chè avevano il patrimonio loro da ricostruire, distrutto o danneggiato dalla guerra, in questi ultimi tempi però, e d'ora in avanti, aggiungerei, bisognerebbe considerarli in vista di questa finalità. Intanto però il fatto resta e bisogna provvedere, senza indugio perchè questi fabbricati vanno deteriorandosi sempre pi . So che c'è la garanzia di 10 anni da parte delle imprese che hanno costruito questi fabbricati, ma ad ogni modo bisognerà intervenire e se la garanzia non risulterà operante, affrontare questo problema con coraggio ed energia, non essendo possibile lasciar andare in rovina un patrimonio così importante dello Stato e lasciare gli inquilini in condizioni talora, purtroppo, impossibili in tante provincie.

Per quel che riguarda l'altro problema, grosso e grave dei danneggiati di guerra, sul quale altri colleghi hanno fatto qualche giusto rilievo, in materia sempre di costruzioni edilizie, bisogna riconoscere che si sono fatte troppe promesse, non mantenute, ai sinistrati di guerra. Sono stati migliaia i casi dolorosi e gravissimi di piccoli proprietari (di coraggiosi e intraprendenti modesti proprietari di abitazioni e di fabbricati danneggiati gravemente dalla guerra o distrutti) che hanno ricostruito affrontando sacrifici e poi si sono trovati, e si trovano tuttora, in una situazione disperata. Bisognerà rivolgere ogni attenzione a questo grave problema dei sinistrati i quali ricorrono continuamente al Genio Civile in cerca di salvezza, ma non la trovano perchè a soddisfare le promesse fatte mancano i fondi. Bisognerà che si provveda pi e meglio di quello che non si è fatto finora perchè, come dicevo, la situazione è giunta al punto per cui non si tratta pi di aiutare dei cittadini che hanno in gran parte perduto il loro patrimonio mentre altri hanno avuto la fortuna di mantenere intatti i propri beni e di avvantaggiarsene, ma perchè si tratta di un impegno di onore che ha assunto il Governo italiano e che deve essere assolto.

Il bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1949-1950 prevedeva uno stanziamento complessivo ai Provveditorati alle opere pubbliche di circa 23 miliardi. Ebbene, l'onorevole Ministro sa che cosa è accaduto di questo stanziamento e qui io richiamo tutta la sua attenzione, affinchè veda quel che è possibile fare oggi, tenendo conto che il problema non si può lasciare nel dimenticatoio. Contemporaneamente alla presentazione al Parlamento del bilancio di previsione, ricorderò che veniva trasmessa al Senato la legge sulla ricostruzione edilizia che prevede notevoli aumenti di contributi statali per la ricostruzione degli immobili distrutti. Per quanto riguarda i contributi trentennali da pagarsi allo stesso titolo, il bilancio 1949-1950 prevedeva uno stanziamento di 600 milioni. Il Ministro dei lavori pubblici accettava, in occasione della discussione di quel bilancio, l'ordine del giorno presentato dal collega Battista a questo fine. Ma si sa come certe cose vanno a finire! Per quanto si trattasse di un contributo che non doveva incidere molto sul bilancio del Ministero, la raccomandazione è rimasta tale. Ne risulta che i 23 miliardi, previsti per contributi diretti, sono serviti a liquidare vecchie pendenze presso i Provveditorati, che pur bisognava affrontare; ma in questo modo si sono ridotte le possibilità di venire incontro alle altre esigenze, per cui occorre che il Ministro veda ora di intervenire anche in relazione al ricordato ordine del giorno del senatore Battista, che aveva ed ha tuttora una evidente ragione di essere.

Attualmente è stata presentata al Senato, insieme a questo bilancio, la richiesta che si riferisce alla legge del 10 aprile 1947, n. 261, e alla legge 25 giugno 1949, n. 109. Però invece di essere aumentato lo stanziamento di bilancio, come sarebbe stato logico dopo l'emanazione di una legge più vasta quale è quella del giugno 1949, questo è stato gravemente decurtato e noi in sostanza (lei, onorevole Ministro, sa purtroppo la cifra) siamo passati da 23 a 15 miliardi e in questo campo la disperazione ed il disagio, le proteste da parte dei sinistrati si levano all'infinito; per cui la loro Associazione nazionale sta prendendo posizione energica, perchè sensibile alla sua responsabilità e alla situazione dei suoi associati.

Queste, sostanzialmente, sarebbero le raccomandazioni, i rilievi e gli elementi che avevo necessità di esporre e mi dispiace che abbia dovuto intrattenere il Senato più a lungo del previsto; ma erano esigenze che non potevo lasciare abbandonate nella discussione.

Debbo ora parlare di due problemi che non richiedono molto tempo d'esposizione, l'uno dei quali di grande importanza e che ho preso impegno di prospettare all'onorevoli Ministro nel corso della discussione sul bilancio dei lavori pubblici. Presso l'Università di Padova, nei giorni scorsi, vi è stata una riunione di diecine e diecine di senatori e di deputati, invitati dal Rettore magnifico prof. Ferro, anche per sollecitazione di quel Senato Accademico, con lo scopo di esaminare e di studiare la soluzione del grave problema, ormai indilazionabile, della costruzione delle cliniche universitarie; si tratta della clinica ostetrica, della pediatrica, della chirurgica e della medica, per la costruzione, delle quali, nell'anno 1940, si erano ottenuti tutti i non pochi crismi prescritti e anche lo stanziamento dei necessari 35 milioni da parte dello Stato ; lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva dato ai progetti la sua approvazione, rendendoli esecutivi, per cui era questione di adempimento delle necessarie formalità per l'inizio dei lavori. Tanto lodevole impegno per rendere la storica, grande Università di Padova, ancor più attrezzata, come lo richiedono non soltanto le esigenze scientifiche, ma il suo nome, la sua tradizione e il decuplicato afflusso di studenti — nel giro di poco più di una generazione — che da tutta la parte nord orientale d'Italia, da tutte le provincie accorrevano — e vi affluiscono tuttora — doveva risultare vano ! Il Rettore magnifico ci ha esposto in quella riunione i dati che ora ho ripetuto qui in riassunto, sicuro che il Ministro si renderà conto della necessità di provvedere. Non sarà forse giusto che soltanto il Governo centrale, che soltanto il Ministero dei lavori pubblici provveda ; penso che sia doveroso che anche le provincie, interessate più direttamente, in una certa misura adeguata alle loro possibilità e al loro sforzo possibile, intervengano. I 35 milioni di fabbisogno del 1940, in 10 anni perduti per la maledizione della guerra, che ci ha lasciato la situazione che conosciamo, oggi sono però divenuti all'incirca 1700. Bisognerà vedere che i 35 milioni con i quali si sta iniziando il lavoro — finalmente — del primo stralcio per la costruzione della clinica ostetrica, non lascino l'opera, ancora all'inizio, incompiuta.

È una esigenza che interessa non una vasta zona ma tutta l'Italia, nella sua storia e nella sua civiltà, e se è giusto, come è stato giusto, che il collega Panetti abbia così caldamente perorato per il Politecnico di Torino, di fama internazionale, è anche giusto che finalmente all'Università di Padova, non a quello minore, si dia la possibilità di attrezzarsi scientificamente, come necessita, al fine di permettere alle migliaia di studenti in medicina che le giungono oltre che dalla sua da tante altre provincie fra le quali vi è anche quella di Trieste – nell'Università di Trieste non essendovi la facoltà di medicina – di sapersi allo studio in una sede quanto ogni altra degna. Veniamo a dimostrare cogliendo anche da quest'esigenza l'occasione, la nostra solidarietà per i fratelli di Trieste che hanno l'animo addolorato per la nota situazione attuale. Da molti docenti e studenti è lamentata la mancanza all'Università di Padova di adeguata attrezzatura delle cliniche universitarie: dica il Senato che ciò che si deve fare è provvedere, e al più presto.

Detto questo, onorevoli colleghi, scusandomi per l'impegno maggiore del previsto che ho dovuto richiedervi, raccomando all'onorevole Ministro di considerare obiettivamente e serenamente il problema che gli Istituti di case popolari hanno posto, e che riguarda la loro Associazione nazionale, nel cui Consiglio direttivo sono rappresentate Venezia, Palermo, Napoli, Firenze, Torino, Milano, Bologna, e così la Liguria, il Lazio, ecc., nelle persone dei loro Presidenti. Questi Istituti desiderano l'assicurazione di non trovarsi improvvisamente di fronte quel drago nero che era il Consorzio obbligatorio fascista, tirato su per volontà del padrone del tempo nel 1935-36. Vorrei raccomandare all'attenzione dell'onorevole Ministro questo problema in modo da lasciare tranquilli al loro lavoro gli autonomi Istituti delle case popolari. Perchè mettere una cappa di piombo a questi benemeriti Istituti che hanno il controllo nel loro seno, che hanno il Genio Civile che li assiste continuamente ? Come c'è l'Associazione nazionale degli E.C.A., come c'è quella dei Comuni, così ci può essere, ed a maggior ragione, l'Associazione nazionale degli Istituti Autonomi per le Case Popolari. Lascio alla sua discre-

zione, onorevole Ministro, di voler dimostrare agli Istituti che le loro benemerenze non sono misconosciute. (*Applausi e congratulazioni.*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Merlin Umberto, il quale, insieme ai senatori Guarienti, Uberti e De Bosio, ha presentato anche i seguenti ordini del giorno:

« Il Senato della Repubblica, approvando il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, segnala al Governo la necessità di provvedere per scongiurare pericoli gravi ed imminenti, alla sistemazione generale della difesa dell'Adige con opportuni scolmatori e col necessario rafforzamento degli argini ».

« Il Senato della Repubblica ritiene necessario ed urgente, per provvedere alla bonifica e sicurezza idraulica delle provincie di Mantova, Verona, Rovigo e Venezia, nonchè alla loro irrigazione, che sia rapidamente completata la sistemazione del Tartaro – Canal Bianco – Po di Levante ».

Ha facoltà di parlare il senatore Merlin Umberto.

MERLIN UMBERTO. Onorevoli colleghi, ho avuto l'onore di presentare con gli onorevoli Guarienti, Uberti e De Bosio due ordini del giorno e desidero illustrarli brevemente cercando di non abusare della vostra pazienza, data l'ora tardissima.

I due argomenti che sono oggetto di questi ordini del giorno non sono certamente nuovi, anzi ho avuto occasione di parlarne in altra circostanza proprio davanti a questa Assemblea. Questi due problemi non è che non siano stati nemmeno in parte risolti: qualche cosa è stato fatto ed anzi io, come premessa, porgo un vivo ringraziamento all'onorevole Tupini per quel che ha fatto di sua competenza, riconoscendo che il nome del nostro illustre collega resta legato con onore alla ricostruzione del nostro Paese. (*Applausi al centro*).

Io ne parlo perchè sono problemi che interessano una regione che mi sta particolarmente a cuore, ma non è che siano problemi di carattere locale, sono anzi problemi che rientrano nel quadro generale di una politica produttivistica, perchè io dimostrerò che salvare intere regioni da pericoli certi, quasi sicuri se non si provvede, è assicurare la ricchezza al nostro Paese, è dare lavoro ai disoccupati, è fare opera veramente produttiva.

Il primo argomento e il primo ordine del giorno trattano della sistemazione idraulica del l'Adige, il secondo argomento riguarda le opere di un grande canale che si chiama Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante, che deve servire non solo al prosciugamento di vastissimi territori, ma anche all'irrigazione, per diventare domani, come noi speriamo, una parte di una grande via navigabile di carattere internazionale. Ho detto che queste opere non hanno carattere locale, che interessano una vastissima zona, interessano 4 provincie, Mantova, Verona, Venezia, Rovigo. L'ampia striscia di territorio che è costituita da quasi 300 mila ettari e che sta tra Adige, Po, Mincio e mare, è sempre sotto la spada di Damocle di due gravissimi pericoli: da una parte l'Adige che non io ma i tecnici definiscono il più pericoloso dei fiumi d'Italia, dall'altra il Tartaro-Canal Bianco, le cui condizioni idrauliche vanno sempre peggiorando e costituiscono alla loro volta un altro pericolo ancora più grave, specie per la mia provincia e per quella di Verona.

Tanto perchè io non abbia l'aria di colorire la gravità di un pericolo, rilevo che si ricorda ancora da noi la rotta dell'Adige del 1882 e si misurano dai danni di quell'epoca i danni ben maggiori che si avrebbero oggi, perchè da allora si è fatta tanta strada in quanto valli sono diventate terreni fertilissimi, perchè bonifiche di prima categoria le hanno quasi completamente redente.

Non voglio fare delle cifre, ma poichè trovo nella relazione del senatore Corbellini delle parole che confortano quelle necessità cui io alludo, mi richiamerò allora all'autorità del relatore; ho sentito infatti, con molto piacere, che si è riconosciuto anche dai banchi dell'opposizione il valore della relazione del nostro collega Corbellini, riconoscimento al quale mi associo di buon grado perchè egli veramente lo merita.

Ebbene, in questa relazione si scrivono le seguenti parole: « Restano tuttavia da affrontare i problemi idraulici fondamentali, la cui soluzione non potrà venir raggiunta che con mezzi eccezionali, specialmente per le difese del Reno, dell'Arno e dell'Adige.

Sono opere notevoli ed indilazionabili. Occorrono scolmatori delle piene, con sbocchi nel Po e al mare per scongiurare i pericoli reali e sempre imminenti (sono le parole dell'onorevole Corbellini) come purtroppo si è già verificato in occasione delle alluvioni dello scorso novembre, che hanno provocato dei veri disastri.

Per la costruzione di tali scolmatori si dovrà prevedere una spesa di circa 15 miliardi per quello verso il Po e di 5 miliardi e mezzo per quello verso il mare ; per la sistemazione generale dell'Adige occorreranno altri 30 miliardi. In totale, la somma di 50,5 miliardi dovrebbe trovar posto negli stanziamenti del programma decennale dei 1.200 miliardi, più volte ricordato ».

L'Adige è il fiume più pericoloso d'Italia : l'ho già detto e mi pare di avere visto consensi anche dal Ministro, per questa mia affermazione. Non esagero quando dico, (onorevole Ministro io la stimo e l'apprezzo, e parlo proprio perchè ho fiducia che ella nella sua opera vorrà accogliere quello che è possibile sia accolto di questo mio discorso) che quando la primavera si avvicina e le nevi sgelano, le popolazioni delle nostre terre tremano per le loro case, per i loro terreni e per la loro vita.

Vi è innanzi tutto una ragione generale che spinge a questa preoccupazione ; il collega Gortani, che è uno studioso di questo argomento, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici, servizio idrografico centrale — quindi un ufficio che è a piena disposizione del Ministro — i dati delle ultime piene e delle ultime alluvioni avvenute in Italia. Io non vi leggerò, data l'ora tarda e data la brevità che mi sono imposta, queste relazioni che si riferiscono soprattutto alle piene dell'Arno e del Reno che, nello scorcio del 1949, hanno provocato i danni gravissimi che tutti ricordano. Ora la domanda che si è fatta il collega Gortani è stata la ragione di questa inchiesta, che egli ha messo a mia disposizione, per cui non voglio farmi bello delle penne del pavone e dico la fonte da cui traggo queste informazioni.

La ragione è questa : sono state queste alluvioni determinate da piogge esageratamente superiori a quelle dell'ultimo ventennio ? Perchè, se questo fosse, allora la spiegazione sarebbe *in re ipsa*, per dirla con un termine che noi avvocati usiamo spesso. Ma se, viceversa, come risulta da questi dati, le pioggie di quei mesi non hanno superato la media di quella che era stata l'intensità delle pioggie nei periodi di cui ho parlato, allora la conseguenza che anche un profano come sono io viene a ricavare non può che essere questa, e cioè che manca il compimento di opere assolutamente indilazionabili, non solo per l'Arno e per il Reno, perchè, nella sua relazione, l'onorevole Corbellini parla di tutti i fiumi d'Italia. Se non si vuole arrivare a dei disastri ancora peggiori di quelli accaduti, bisogna cominciare, in sostanza, dall'alto, occorrono le sistemazioni montane, occorrono le opere idrauliche, senza le quali è inutile parlare o pensare ad opere di bonifica e potrei anche dire all'amico Segni che sarebbe inutile pensare alla riforma fondiaria se non si provvede a queste che sono le condizioni preliminari, essenziali, di ogni riforma. Se non si rimboscano le zone montane e non si arginano i fiumi a valle, noi non guariremo mai da quella che l'onorevole Corbellini, nella sua relazione, chiama la malattia delle frane. Ora, se questo è vero in tesi generale e se queste osservazioni, che non hanno certamente il merito di essere osservazioni profonde, ma che sono unicamente il frutto del buon senso di un uomo che ragiona e che potrebbe essere l'uomo della strada, se questo si può dire per la difesa di tutti i fiumi d'Italia, come non dobbiamo rimanere atterriti e preoccupati noi che viviamo in territori che sono al di sotto del livello del fiume, perchè l'Adige è un fiume pensile e noi siamo di 15 o 20 metri al di sotto del suo livello ? L'Adige, dopo il Po, è il maggior fiume d'Italia, poca fatica a saperlo. L'Adige è un fiume per tre quarti alpino, che sbocca in pianura e che in pianura ha circa 147 chilometri di percorso, mentre ne avrà 250 circa in zona alpina ; le sue acque discendono da 1500 a da 2000 metri perchè risalgono al passo del Brennero.

L'Isarco che diventa il confluente principale dell'Adige nasce al Brennero ed allora voi avete la spiegazione del corso impetuoso e precipitoso di questo fiume. Quando poi il fiume arriva a Verona, o prima, cominciano gli argini, e anche qui sono andato alla fonte ad imparare dai tecnici e mi hanno detto che la manutenzione di questi argini costituisce

davvero una fatica di Sisifo perchè quanto più li elevate di altrettanto si eleva il letto del fiume per cui non si arriva mai all'equilibrio ed è questo che costituisce il più grave pericolo. Ha detto dunque bene il relatore che occorrono gli scolmatori, cioè degli scaricatori delle acque esuberanti.

Gli argini poi non costituiscono più quella difesa di ieri per una infinità di ragioni di cui dirò solo i punti più importanti: prima di tutto l'opera dei tedeschi. Il male che hanno fatto a quella nostra zona i tedeschi è incredibile, hanno portato via tutto quello che potevano portare via e poi hanno fatto questa bella operazione, per cui, siccome nella loro illusione la guerra non doveva morire al Po, ma doveva proseguire dal Po all'Adige e forse più in su ancora per andare alle Alpi, hanno reso gli argini perpendicolari perchè nella loro mente così gli argini avrebbero potuto costituire un ingombro ai carri armati del nemico. Vorrei chiedere ad un tecnico come l'ingegnere Corbellini ed al Ministro ed a quanti si intendono di questi problemi quale indebolimento sia avvenuto togliendo agli argini quella pendenza che è nella natura di queste opere per una infinità di ragioni tecniche che qui non è il caso nemmeno di enunciare. Allora io domando: perchè questi argini indeboliti non sono stati rifatti con quella rapidità che era necessaria? Sono andato dall'ingegnere Visentini che l'onorevole Ministro conosce e che è il Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. È anche il mio Capo Gabinetto.

MERLIN UMBERTO. Lei ha scelto evidentemente il più abile dei suoi funzionari. Ora, io gli ho chiesto: ma perchè non si fanno più quelle opere di manutenzione che erano tanto necessarie? Egli mi ha risposto con un esempio dicendo: lei prenda i bilanci del preguerra; per pareggiarli con oggi dovrebbe moltiplicare per 60 perchè i salari, le spese di altro genere che occorrono vanno moltiplicate per questo coefficiente; lei faccia il conto e vedrà che la moltiplicazione non è avvenuta che per 30, il che vuol dire, con un calcolo semplicistico, ma che è chiaro ad ogni profano, che per lo meno bisognerebbe raddoppiare le spese perchè quegli argini possano resistere come in passato. Questi sono danni di guerra e non tutti sono stati riparati.

Io sono amante della mia terra, ma non cito questa voce perchè voglia fare del regionalismo ad oltranza. Ho però letto l'ultimo conto del Tesoro, dal 1° luglio 1949 al 31 gennaio 1950, ed ho trovato che la mia regione ha dato allo Stato in cifra tonda degli incassi per 60 miliardi; lo Stato vi ha speso nell'identico periodo 46 miliardi, il che vuol dire che la mia regione ha dato allo Stato, cioè alla collettività, cioè a tutte le altre regioni d'Italia che non si trovano nelle fortunate condizioni di poter avere dei bilanci relativamente attivi, 14 miliardi. Non sembri esagerato quindi che, nell'interesse stesso dello Stato, perchè il giorno in cui fossimo allagati non potremmo certo dare più le entrate attuali, io domandi una doverosa tutela contro i pericoli che le acque presentano per la regione Veneta. (*Applausi*).

Per incidenza voglio ricordare all'onorevole Ministro una cosa. La storia della regione veneta è una storia di lotta continua, diuturna, contro le acque. Il Magistrato alle acque è stato fondato nel 1907 proprio per risuscitare il ricordo storico di una magistratura che la Repubblica veneta aveva istituito. Badi, onorevole Ministro, che i veneti sono molto gelosi di questa loro istituzione, le sono molto affezionati, perchè riconoscono l'opera di bene che essa compie. È esempio di decentramento amministrativo che merita di essere imitato e se lei incontrasse eventualmente qualcheduno che volesse diminuire l'autonomia e la relativa indipendenza di questo Magistrato, resista a questa proposta e mi dia assicurazione che non darà loro ascolto ed io fin d'ora la ringrazio. (*Applausi*).

Il secondo punto riguarda un'opera che si chiama Tartaro - Canal Bianco - Po di Levante. Coloro che non conoscono l'orografia della mia terra e la situazione in cui noi ci troviamo — ma il relatore che vi è stato, certamente la conosce — forse non sanno l'importanza grandissima di questo canale, non sanno che esso può provvedere alla bonifica, all'irrigazione e alla navigazione. Fin dal 1938 questa opera era stata riconosciuta necessaria per l'urgenza assoluta di provvedere alle opere idrauliche necessarie per la sistemazione del sistema idrografico Adige - Tartaro - Canal

Bianco – Po di Levante. L'opera è stata concepita così: a sud di Rovereto si sarebbe dovuta aprire una galleria ben manovrata e ben congegnata, la quale, nei momenti di intensità delle piene, avrebbe immesso l'acqua dell'Adige nel lago di Garda; dal lago di Garda sarebbe passata al Mincio e dal Mincio sarebbe passata al Tartaro. Io di questa parte non mi occupo per due ragioni: la prima, perchè so che su questo punto ci sono delle idee un pò divergenti tra i tecnici e che quindi il progetto deve essere ristudiato; la seconda, perchè non voglio ampliare il problema e voglio parlare soltanto di quello che è più urgente trattare in questo momento in riguardo al bilancio dei lavori pubblici e cioè parlerò del tratto Tartaro – Canal Bianco – Po di Levante.

Questo collettore prosciuga le Valli Grandi Veronesi, le valli Ostigliesi, poi discende, viene nella mia provincia di Rovigo, si fonde con il Canal Bianco e prosciuga tutte le bonifiche del Polesine. La mia provincia è come un lungo rettangolo tra il Po e l'Adige, in mezzo c'è questo grande collettore. Ma che cosa succede? Succede che, se questo canale fosse sufficientemente approfondito, il suo piano porterebbe il livello delle acque ad un tale limite da poter ricevere altre acque senza il bisogno di grandi opere di sovraelevazione, di pompatura attraverso le macchine che i consorzi di bonifica debbono tener continuamente in vita. Oggi il Tartaro non riceve acque altro che attraverso questo lavoro di sovraelevazione, ma non solo nel tratto inferiore, ma anche dalle Valli Grandi Veronesi e Ostigliesi, per cui praticamente, se io avessi il tempo e potessi portare qui il bilancio di ogni consorzio di bonifica, voi trovereste che la spesa principale delle operazioni a cui ogni consorzio deve provvedere, dipende precisamente da tale sovraelevazione. E badate, non so se vi è qualcuno qui dentro che si sia mai domandato cosa vuol dire « Polesine »; la parola deriva da tale definizione: « terre emerse dalle acque ». La fatica di secoli, non di un giorno, dove non c'era che acqua (perchè tra il Po e l'Adige, era tutta una valle), la fatica di generazioni e generazioni vi ha dato delle campagne che hanno bisogno di tante cose ancora, ma che oggi costituiscono dei giardini meravigliosi. Ora, la prima funzione di questo collettore è quella di convogliare le acque delle bonifiche, poi ha un'altra funzione: voi sapete che Mantova risente dei danni dei due laghi che sono vicini alle sue porte e che sono formati dal Mincio. Questi laghi, soprattutto nel periodo di magra, diventano pestiferi e dannosi alla pubblica salute. Le acque dovrebbero sboccare nel Po, ma non vi sboccano che attraverso i mezzi meccanici. Il Tartaro potrebbe raccoglierle in modo completo. Vi è poi il prosciugamento delle bonifiche e finalmente vi sarebbe il risanamento della città di Adria, che si trova nelle stesse condizioni di Mantova, poichè, quando il Tartaro è in piena, la parte bassa della città va sott'acqua.

Secondo punto. Questo collettore gioverebbe alla irrigazione, gioverebbe direttamente per l'acqua che esso raccoglie, e potrebbe distribuire indirettamente per una seconda ragione. Oggi succede che ad ogni domanda di irrigazione che i proprietari fanno per derivare l'acqua dall'Adige viene immediata la opposizione dei Consorzi delle bonifiche, perchè tra chi deve ricevere quest'acqua e chi la cerca c'è un conflitto permanente. Se il collettore esercitasse la sua funzione anche questo beneficio potrebbe essere ottenuto.

Ed infine, o signori — e lasciatemi parlare telegraficamente anche di questo problema, quantunque esso sia il più importante — quando avrete escavato questo canale e lo avrete reso capace di trasportare natanti di 600 tonnellate come è nel progetto, voi ne farete un anello importante della grande linea navigabile che deve congiungere la Svizzera a Venezia. Bisogna comprendere che la Svizzera ha bisogno di uno sbocco al mare, che essa vi arriva per il Reno, che essa potrebbe allacciarsi alla rete idroviaria del Danubio, ma la capacità degli italiani dovrebbe, anche per amore della città di Venezia, che purtroppo vive solo delle sue gloriose memorie, fare in modo che questo canale padano possa diventare la grande arteria che congiunge Locarno a Venezia.

Ho detto che qualche cosa è stato fatto. L'onorevole Tupini dopo molte preghiere e molte insistenze ha potuto ottenere dal Consiglio superiore dei lavori pubblici una spesa di 1300 milioni con le opere a pagamento diffe-

rito. Con la sua diligenza solita e la sua precisione egli me ne dava comunicazione telegrafica sette mesi fa.

Da allora questa opera non è stata ancora iniziata.

Sono intervenute quelle difficoltà che il Ministro ha sentito esporre da tutti gli oratori e che non vale la pena di ripetere perchè direi quel che altri hanno detto. Comunque pare che l'appalto sia stato concesso in questi giorni e che quindi l'opera, nei limiti della spesa deliberata, sarà presto ripresa. Ma un ultimo argomento che deve persuadervi — non è solo l'amore per la mia terra che mi porta a dir questo — è quello di pensare ai vantaggi che avrebbe per la disoccupazione una opera di questo genere. Noi non sappiamo nemmeno come sia stato possibile passare l'inverno 1949-50 : nella mia sola provincia 30 mila erano i disoccupati. Si dica pure che queste cifre sono esagerate, che non rispondono alla realtà, ma è certo che anche ridotte alla metà queste cifre spaventano.

Ora, io nel presentare, in occasione dell'approvazione di questo bilancio, l'urgenza e l'indilazionabilità delle due opere, lo faccio perchè l'una completa l'altra. Sono due fiumi, due grandi vie di acqua, due necessità concomitanti tra loro. Risolverle vuol dire dare sicurezza, lavoro e pane a quattro provincie, Mantova, Verona, Venezia, Rovigo, che non sono seconde a nessuna per il loro amore e la loro devozione alla Patria comune. (*Applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Castagno, il quale, unitamente ai senatori Giacometti, Lanzetta e Grisolia, ha presentato anche il seguente ordine del giorno :

« Il Senato, considerata l'importanza che la cooperazione di lavoro va assumendo sempre più nella vita economica del Paese, legittimando il riconoscimento che delle sue funzioni ha fatto la Costituzione ;

ritiene che lo Stato, nelle sue commesse di lavoro debba dare la precedenza alle cooperative costituite fra lavoratori e i loro Consorzi, in quanto esso Stato deve perseguire obbiettivi di ordine sociale particolarmente nella politica dei lavori pubblici ;

ritiene inadeguata allo scopo l'attuale legislazione in materia ed invita il Governo ad ampliarla ;

prende atto della circolare ministeriale del 16 febbraio 1949 ; ma rileva che, di fatto, le disposizioni e le provvidenze esistenti nella legislazione vigente non sono tangibilmente applicate in tutta la loro portata da parte dei competenti uffici ;

riafferma la necessità che la politica del Governo debba riprendere lo stesso ritmo che aveva prima dell'avvento del fascismo al potere nei confronti della cooperazione in genere e particolarmente delle cooperative di lavoro ».

Ha facoltà di parlare il senatore Castagno.

CASTAGNO. Permetta il Senato che rapidamente dica alcune cose che potranno interessare in quanto non rappresentano esposizione di problemi locali, ma piuttosto argomenti di carattere generale. La relazione dell'onorevole Corbellini, ad un certo punto, rileva che l'organizzazione attuale del complesso degli uffici centrali e periferici è inadeguata alle necessità derivanti dalla procedura attualmente prescritta, il che è di grande intralcio. Noi riteniamo che sarebbe necessario sveltire tutte le pratiche per gli appalti, per i controlli, per i pagamenti e soprattutto per l'assistenza tecnica presso gli organi periferici. Si dovrebbe accelerare l'esame dei progetti e l'assegnazione ed esecuzione delle opere pubbliche, dando una maggiore autorità ed autonomia agli ingegneri capi del Genio Civile provinciale. Oggi, anche per opere di poco conto, si è costretti a ricorrere ai Provveditorati regionali delle Opere Pubbliche, mentre sarebbe necessario che gli ingegneri capi del Genio Civile provinciale avessero una più larga autonomia di decisione ; un tempo l'ingegnere capo di una provincia poteva autorizzare i pagamenti fino a 300 mila lire e quindi dare il via ad ogni opera fino a questo importo ; oggi che il valore della lira è notevolmente mutato, anche per cifre di questa misura bisogna ricorrere al controllo della Corte dei conti e occorre quindi che anche le piccole e le medie imprese, che eseguiscono lavori di piccola entità, vengano a Roma, magari anche dai punti più lontani della penisola, con grave disagio e con grave dispendio. Così dicasi anche per le autorizzazioni ad eseguire le opere ed a promuovere gli appalti. Vi sono

dei limiti troppo ristretti nella facoltà consentita agli organi periferici: un milione per il Genio Civile provinciale e 20 milioni per i Provveditorati regionali delle Opere Pubbliche sono troppo poca cosa. Tali limiti non sono sufficienti a permettere la rapidità nella esecuzione e, soprattutto, a dare il modo di sveltire tutte le pratiche necessarie per le varie opere. Si deve ricorrere, per l'esame dei progetti, al giudizio del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e noi sappiamo che, per questa ragione, data la grande mole di progetti che si devono esaminare per le opere indispensabili da compiere, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici è oberato di lavoro e, necessariamente, è lento negli esami e quindi lente sono anche le assegnazioni, le concessioni e le autorizzazioni, anche per i lavori di scarsa importanza.

In relazione a queste condizioni lo stesso relatore ha dovuto constatare la insufficienza di personale che abbia una posizione giuridica di responsabilità ed egli ci ha fornito nella tabella 5, allegata alla sua relazione, un quadro veramente impressionante di questa insufficienza di personale tecnico responsabile. Bisogna anche considerare le condizioni nelle quali questo personale lavora, e il modo come esso è trattato, per cui chiediamo che si studino e si applichino miglioramenti nel trattamento economico e di carriera al corpo dei tecnici, per invogliarli ad un maggiore interesse, per invogliarli soprattutto ad occuparsi di questi compiti presso il Ministero dei lavori pubblici.

Una seconda cosa vorrei ricordare, ritornando su una richiesta che avevo avuto occasione di fare nella discussione sul bilancio dell'anno scorso. La richiesta, che rinnovo, è che venga elevata la percentuale delle quote per i lavori in appalto (dello Stato e delle amministrazioni pubbliche) alle cooperative, particolarmente per le grandi opere di bonifica che sono in progetto, le quali richiedono essenzialmente un impiego quasi esclusivo o prevalente di mano d'opera e che quindi possono e debbono essere date di preferenza alle cooperative di lavoro.

Tutti abbiamo sentito ancora quest'anno, durante la discussione sul bilancio del Ministero del lavoro, fare in quest'Aula l'elogio delle cooperative italiane, sia da parte del relatore onorevole Grava, come da parte di parecchi colleghi. Io non starò a ripetervi, quindi, i discorsi già fatti. Ormai il movimento cooperativo italiano ha acquistato tale autorità e tale prestigio per cui il Ministero dei lavori pubblici può perfettamente affidarsi ad esso per una gran parte delle opere che devono essere eseguite in Italia. In pratica dobbiamo constatare con piacere che, effettivamente, il Ministero dei lavori pubblici tiene in alta considerazione l'apporto del movimento cooperativo all'esecuzione delle opere pubbliche. Però reclamiamo, a questo proposito, una vera e propria legge che stabilisca, come negli altri Paesi, in modo preciso ed impegnativo che una determinata percentuale delle opere debba obbligatoriamente essere affidata alle cooperative. Oggi il Governo, nelle persone del Ministro e del Sottosegretario ai lavori pubblici, ha questa considerazione per le nostre cooperative, ma noi sappiamo che i mutamenti del Governo avvengono con una certa frequenza e domani potrebbe esserci al Ministero dei lavori pubblici una altra persona che non avesse la stessa considerazione per il movimento cooperativo. Purtroppo, nel Parlamento Italiano, molti hanno ancora delle prevenzioni contro il movimento cooperativo e noi potremmo vedere allora che la politica seguita fino ad oggi dal Ministero dei lavori pubblici verso le cooperative non sarebbe più seguita. Chiediamo quindi al Ministro che si faccia promotore della presentazione di un progetto di legge che stabilisca chiaramente i diritti delle cooperative alla partecipazione maggiore, la più larga possibile, alla esecuzione delle opere pubbliche.

Un'altra osservazione riguarda le opere pubbliche a pagamento differito che sono oggetto della quarta legge Tupini del 12 luglio 1949. L'applicazione di questa legge, a nostro giudizio, deve subire una revisione. Si fanno oggi degli appalti per opere a lotti troppo grandi, con degli impegni vasti e onerosi. Agli appalti per questi lotti di opere possono partecipare solo le grandi e le grandissime imprese perchè essi sono accessibili soltanto ai mezzi finanziari che queste imprese possono avere. Noi chiediamo che si facciano dei lotti più ristretti,

in modo che vi possano partecipare anche le medie imprese e le cooperative di lavoro.

A questo proposito dobbiamo fare un rilievo. I finanziamenti per queste opere, il completamento almeno dei finanziamenti tra la parte data dalla legge Tupini e la parte effettiva di spesa, sono in gran parte fatti con mutui concessi per mezzo dei fondi della Previdenza sociale, dell'I.N.A. e di altre istituzioni. A costituire questi fondi partecipano in larga misura le maestranze operaie e dovrebbe essere, quindi, logico che le cooperative costituite da queste maestranze, le cooperative dei lavoratori italiani potessero usufruire di questi stessi fondi. Questo è possibile solo se la distribuzione delle opere in lotti è di tale misura per cui le cooperative possano concorrere agli appalti avendo la capacità economica di poter eseguire i lavori. Occorre quindi cambiare il sistema attuale, ridurre l'entità dei lotti e non costituire più lotti grandissimi. Un altro rilievo è necessario fare. La legge Tupini comporta un impegno di rateizzazione di 35 anni e durante tutto questo periodo noi abbiamo il contributo dello Stato ; ma le imprese e particolarmente gli enti che eseguono o fanno eseguire le opere ricorrono normalmente al credito delle Casse di risparmio o delle Banche locali.

TUPINI. Per le opere differite la rateizzazione è di 30 anni.

CASTAGNO. Sta bene ; però per gli statuti delle Casse di risparmio o delle Banche locali i crediti non vanno mai oltre i 25 anni ed allora, siccome non è concepibile che si riduca la legge al periodo di 25 anni, chiediamo che con una piccola legge si permetta alle Casse di risparmio e agli Istituti di credito locali di andare oltre i 25 anni e di raggiungere lo stesso limite di 30 anni, in modo da equilibrare le quote di ammortamento dei singoli prestiti. Non è una legge di grande importanza questa, per cui credo che il Ministro potrebbe prendere l'iniziativa di proporla al Parlamento.

U'nultima questione (e vedete che sono molto rapido nella mia esposizione, perchè essa interessa alcuni punti essenziali che voglio segnalare) : ho presentato, assieme ai colleghi Giacometti, Lanzetta e Grisolia, un ordine del giorno che condensa questi concetti.

Or sono poche settimane una Commissione di cooperatori è stata ricevuta dal Ministro Aldisio. Egli si è ricordato di essere il Presidente di una delle organizzazioni nazionali della Cooperazione ed ha quindi ricevuto questa Commissione di cooperatori con molta cordialità e dando anche buone assicurazioni ai rappresentanti del movimento italiano. Al Ministro è stato presentato un memoriale che mi permetto di leggere al Senato, perchè ritengo che si debba confortare, con la conoscenza ed eventualmente con il voto del mio ordine del giorno in Assemblea, quella che è stata l'esposizione fatta dai cooperatori al Ministro.

Si é chiesto al Ministro : « Che negli appalti di opere pubbliche richiedenti impiego esclusivo o prevalente di mano d'opera sia data in forma tangibile la preferenza alle cooperative di produzione e di lavoro e ai loro consorzi ;

che siano sensibilmente elevati i limiti indicati dal decreto legge 25 luglio 1947 (quel decreto che stabilisce che si possano dare a licitazione privata lavori per 20 milioni alle cooperative e per 100 milioni ai loro consorzi) circa i lavori da concedersi a licitazione privata alle cooperative di lavoro e ai loro consorzi, poichè detti limiti si sono rivelati e si rivelano inadeguati all'attuale valore monetario e alle esigenze dei lavori ;

che siano richiamate in vigore le norme adottate in passato a favore delle cooperative di produzione e di lavoro e dei loro consorzi, riguardanti l'esenzione dalle cauzioni provvisorie per la partecipazione alle gare di appalto, e intanto, a conferma del disposto dell'articolo 7 del regio decreto 8 febbraio 1923, n. 422, sia chiaramente stabilito che le ritenute per la costituzione di cauzione definitiva e le stesse ritenute di garanzia non possono e non devono superare la percentuale del 5 per cento dei lavori ;

che sia dato sollecito corso al pagamento dei crediti delle cooperative di produzione e di lavoro e dei loro consorzi e particolarmente venga disposto un più rapido procedimento della contabilizzazione e pagamento delle revisioni dei prezzi di appalto per le cooperative medesime (a tal fine si chiede che venga disposta altresì l'inclusione di rappresentanti

della cooperazione nella Commissione prevista all'articolo 4 del decreto legislativo 6 dicembre 1947, n. 1501 ;

che, seguendo la politica favorevole al movimento cooperativo dei Paesi vicini, sia disposto che una congrua quota parte dei lavori appaltati dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni, sia riservata di diritto per l'esecuzione alle cooperative e ai loro consorzi ; che nella riforma della legge per la tenuta dell'albo nazionale degli appaltatori sia data particolare disciplina all'iscrizione degli enti cooperativi e venga istituita una speciale sezione in seno agli organi che saranno previsti dalla nuova legge, con una larga rappresentanza delle organizzazioni cooperativistiche nazionali. A tal fine si fa affidamento che il Ministro dei lavori pubblici, nello studio della riforma e nella redazione del nuovo disegno di legge riflettentè detto albo, disporrà che siano intese le associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo riconosciuto ai sensi del decreto legge 14 dicembre 1947, nº. 1577 ;

che nella esecuzione dei lavori affidati agli enti cooperativi sia fatto largo uso del sistema dei mandati di anticipazione ovvero dei mandati a disposizione previsti dall'articolo 52 del regolamento 12 febbraio 1911 e da altre analoghe disposizioni legislative ;

che da parte del Ministero dei lavori pubblici, d'intesa eventualmente con altre Amministrazioni e Dicasteri, sia disposto che il movimento cooperativo venga rappresentato negli organi amministrativi e direttivi degli istituti di previdenza e di assicurazione (Istituto nazionale contro gli infortuni sul lavoro, Istituto nazionale assistenza malattie, Istituto nazionale della previdenza sociale, ecc.) nei cui confronti la cooperazione di lavoro, in particolar modo, mentre ha notevoli interessi da tutelare, può svolgere, attraverso i propri organi di rappresentanza, proficua opera di collaborazione nello stesso interesse della collettività ;

che, ad iniziativa del Ministero dei lavori pubblici e con l'intervento degli altri Dicasteri interessati, sia fatta opera intesa a facilitare il credito alla sana cooperazione di lavoro e siano messi a disposizione degli istituti preposti a tale compito fondi adeguati al finanziamento delle cooperative di produzione e lavoro assuntrici di pubblici appalti con particolare riguardo alla cooperazione combattentistica ;

che ad opera del Ministero dei lavori pubblici, d'intesa col Ministero delle finanze, sia richiamata in vigore la norma del regio decreto 24 novembre 1919, n. 2161, in base alla quale le somme che, all'infuori del dividendo sul capitale dopo la chiusura del bilancio, le società cooperative di lavoro distribuiscono fra i soci lavoratori, siano considerate come complemento di salario e siano esonerate quindi dall'imposta di ricchezza mobile ;

che le provvidenze emanate e da emanarsi in materia di pubblici appalti a favore delle cooperative di lavoro siano estese a tutte le amministrazioni od enti dipendenti e controllati dallo Stato per i lavori e le attività di rispettiva competenza ».

Non credo, a quest'ora, che sia il caso di illustrare punto per punto questo memoriale, perchè si illustra praticamente da sè, nella sua stessa enunciazione. Sono lieto di riconoscere che sia il Ministro Tupini che il Ministro Aldisio hanno dimostrato sempre la migliore disposizione verso le nostre istituzioni cooperative.

Mi auguro soltanto che il Governo tenga conto di queste nostre richieste e faccia per la cooperazione quanto è richiesto dall'art. 45 della Costituzione e cioè riconosca in pieno la sua funzione sociale (*Applausi*).

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

SCHIAVONE. Rinunzio a parlare riservandomi di illustrare il mio ordine del giorno domani mattina in sede di ordini del giorno.

TROIANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TROIANO. Poichè non mi si consente rimandare a domani un intervento che non eccederebbe quaranta minuti, stante l'ora tarda farò brevi dichiarazioni.

Dichiaro : 1º) che avrei gravi ed importanti rilievi da fare sul bilancio e da richiedere spiegazioni ; 2º) che nella lunghezza eccessiva e farraginosa del bilancio, e nella stessa relazione dell'onorevole Corbellini non vedo che il desiderio di rendere, se non impossibile, almeno

assai faticoso lo studio accurato del bilancio; 3°) che avrei da parlare di importanti argomenti, ed in modo speciale della necessità di indirizzare le costruzioni edilizie in modo assai diverso da quanto si è fatto finora, per la necessità di provvedere con urgenza ai cavernicoli e a tutti quelli che non hanno abitazione, ai quali non si è provveduto con le leggi attuali; e occorre provvedere con urgenza. In nome dei cavernicoli si sono spremuti compassione e denaro e, certo, in maggior misura proprio dai cavernicoli! (*Interruzioni*) Sì, chi paga è sempre il popolo; sempre coloro che non hanno casa, nè altri beni; e se pagano i signori pagano con ciò che defraudano ai lavoratori.

Per risolvere il difficile problema di dare una casa ai cavernicoli avrei illustrato due mezzi, uno già indicato dalla C.G.I.L. e l'altro, complementare, di natura tecnica, desunto da quanto in materia si è fatto all'estero e in Italia: mezzi economici efficaci per cancellare, nel più breve tempo possibile, questa vergogna, aggravata dalle leggi emanate dall'attuale Governo in materia di edilizia.

In quanto alla relazione dell'onorevole Corbellini dichiaro che, pur essendo vero che è una magnifica relazione, come tutti hanno convenuto, egli non ha messo il dito in molte piaghe che andavano illustrate. Non avendolo fatto lui, che da poco è uscito dal Governo, l'avrei fatto io.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale e rinvio a domani lo svolgimento degli altri ordini del giorno.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LEPORE, *segretario*:

Al Ministro della marina mercantile, per conoscere se non intenda provvedere – a sollievo della disoccupazione delle categorie portuali di Puglia e Lucania – ad eliminare l'accentuato accentramento del traffico nei porti del Mar Tirreno e del Mar Ligure e ad avviare ai porti pugliesi almeno le merci destinate al consumo delle dette regioni (1186).

JANNUZZI.

Al Ministro delle finanze, per conoscere se, a sollievo delle dure condizioni dei contribuenti non ritenga opportuno provvedere:

a) che gli accertamenti tributari, ai fini di una maggiore perequazione, siano fatti con la collaborazione delle categorie interessate;

b) che siano definite con sollecitudine le numerose pratiche relative ad accertamenti straordinari, tenendosi conto che la reale situazione di molti contribuenti è notevolmente peggiorata in confronto di quella che era al tempo al quale la tassazione si riferisce;

c) che siano ragionevolmente limitate le tassazioni a favore degli Enti locali sulle produzioni locali e siano adottati criteri di uniformità tra Comune e Comune;

d) che si evitino gli eccessivi ritardi nelle decisioni dei reclami dei contribuenti e si concedano generali rateazioni quando i pagamenti delle somme accumulatesi in dipendenza delle lentezze procedurali non siano dai contribuenti stessi facilmente sopportabili (1187).

JANNUZZI.

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro del commercio con l'estero, per conoscere per quali motivi i rappresentanti del Sindacato nazionale dei commercianti ed esportatori agrumi non siano stati invitati a partecipare alle riunioni preliminari ai Trattati ed Accordi commerciali con l'estero e a quelle per le norme di attuazione degli accordi stessi. Tanto più che il suddetto sindacato rappresenta la maggioranza degli interessi degli esportatori di agrumi italiani (1107).

LAZZARO.

Al Ministro della marina mercantile, per conoscere se, per ragione di equità ed in considerazione dell'attuale crisi dell'armamento dei piccoli natanti da pesca e da traffico, non ritenga di proporre al Senato un provvedimento legislativo inteso ad una breve riapertura del termine di cui all'articolo 12 del regio decreto-legge 19 marzo 1938, n. 330, onde consentire a numerosi lavoratori del mare, proprietari di piccole unità, di beneficiare delle provvidenze di cui al decreto-legislativo del Capo

provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, dato che la intempestività delle loro domande progetto di liquidazione, tendenti ad ottenere il contributo di ammortamento ed interesse loro spettante, è stata cagionata dalla mancata notifica ad essi della comunicazione di ammissione ai benefici, che si deduce dal disposto dell'articolo 116 del regolamento 13 aprile 1939, n. 1101 e dal fatto che alcune Capitanerie di porto non curarono di rendere edotti i predetti interessati della circolare ministeriale che le autorizzava ad accettare dette domande progetto di liquidazione anche in mancanza della prescritta comunicazione ai beneficiari (1108).

LAZZARO.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale e della pubblica istruzione, per sapere quali provvedimenti sono stati presi allo scopo di assicurare la continuità e lo sviluppo dell'Istituto veneto per il lavoro di Venezia, che opera in tutta la regione veneta e che fu fondato fin dal 1914 con scopi sociali, tecnici ed economici, sotto gli auspici di Luigi Luzzatti.

Esso Istituto si è reso benemerito nella regione veneta, ha attuato migliaia di corsi con la frequenza di migliaia di giovani operai ed artigiani ed ha anche la gestione diretta di utilissimi laboratori-scuola per combattere la disoccupazione giovanile.

Esso ha bisogno di avere uno stanziamento fisso annuo nel bilancio dei Ministeri sia del lavoro che della pubblica istruzione per poter continuare l'opera sua, mentre oggi si trova paralizzato (1109).

BASTIANETTO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere le ragioni che l'hanno indotto a ridurre l'importo per danni di guerra nel Veneto:
per l'esercizio 1948-49 a lire 4.617.000.000;
per l'esercizio 1949-50 a lire 2.525.000.000;
e per l'esercizio 1950-51 a lire 1.321.000.000;
il che significa una media di 130 milioni per provincia, mentre che i danni di guerra complessivi sono ancora di 35 miliardi.

Nel contempo lo interroghiamo se non intenda riesaminare una così grave situazione e provvedere con ulteriori stanziamenti (1110).

BASTIANETTO, TOMMASINI.

PRESIDENTE. Domani due sedute pubbliche, alle ore 9,30 e alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (853).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Modifiche ai titoli I, II, IV e V della legge sul lotto (354).

2. VARRIALE ed altri. – Modifica all'istituto della liberazione condizionale di cui allo articolo 176 del Codice penale (801).

3. Modificazione dell'articolo 72 del Codice di procedura civile (166).

4. MACRELLI ed altri. – Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

5. ROSATI ed altri. – Ricostituzione di Comuni soppressi in regime fascista (499).

6. Divieto di appartenere a partiti politici per alcune categorie delle Forze armate, e per i magistrati militari (427) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Istituzione dell'Ordine cavalleresco « Al merito della Repubblica italiana » e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze (412).

8. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

La seduta è tolta (ore 21,30).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti