

**CCCXCV. SEDUTA****VENERDÌ 21 APRILE 1950****(Seduta antimeridiana)****Presidenza del Vice Presidente ZOLI****INDICE**

<b>Congedi</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 15537
<b>Disegno di legge: (Trasmissione)</b> . . . . .	15552
<b>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):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	15548
DI ROCCO . . . . .	15538
MARCONCINI . . . . .	15539
ROMANO Antonio . . . . .	15541
FOCACCIA . . . . .	15543
PRIOLO . . . . .	15545
CONTI . . . . .	5546, 15558
ROCCO . . . . .	15551
CIAMPITTI . . . . .	15553
DE LUCA . . . . .	15555
BRAITENBERG . . . . .	15557
TOMMASINI . . . . .	15559
VOCOLI . . . . .	15561
ROMANO Domenico . . . . .	15563
SCHIAVONE . . . . .	15564
MILILLO . . . . .	15565
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i la-</i> <i>vori pubblici</i> . . . . .	15567

La seduta è aperta alle ore 9,30.

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

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Caron per giorni 2 e Coffari per giorni 5. Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

**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.

Chiusa la discussione generale, passiamo ora allo svolgimento degli ordini del giorno.

Raccomando ai presentatori degli ordini del giorno di essere il più possibile concisi, in modo da permettere di esaurirne lo svolgimento in questa seduta antimeridiana.

Ha facoltà di parlare il senatore Di Rocco, per svolgere il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, considerato il notevolissimo interesse per il traffico, della linea ferroviaria Canicattì-Riesi-Caltagirone, destinata ad allacciare sette comuni densi di popolazione e ricchi per produzione agricola e mineraria;

considerato che buona parte di tale linea è stata costruita e che le opere, di mole rilevante, sono soggette a deterioramento per la mancata sorveglianza e manutenzione;

considerato che la ripresa dei lavori assorbirebbe tutta la mano d'opera disoccupata dei paesi che saranno serviti dalla costruenda ferrovia;

fa voti che la costruzione della ferrovia predetta non sia oltre differita ed abbia invece la più sollecita realizzazione».

DI ROCCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno riguarda una linea ferroviaria che ha una storia piuttosto annosa, che io non starò qui a rifare nei suoi minuti particolari.

La linea Canicattì-Caltagirone fu inclusa nel gruppo di 10.000 chilometri di ferrovie secondarie, che una legge del 1911 assegnò alla Sicilia. I lavori furono iniziati nel 1914 e sino a Sommatino erano stati quasi ultimati, quando, per il sopravvenire della prima guerra mondiale, furono sospesi. La ripresa si ebbe nel 1935, e cioè, dopo un ventennio di abbandono di cui il Governo fascista renderà conto a Dio. Alla ripresa fu costruito il tratto Sommatino-Riesi, ma con una importante innovazione, perchè, frattanto, era maturato il proposito di costruire la linea a scartamento normale.

Rifatti gli studi e i tracciati per il tronco Canicattì-Sommatino già costruito, il tronco Sommatino-Riesi fu eseguito col nuovo sistema. A questo punto, poichè il primo tratto risultava in contrasto con la tracciatura del secondo, si presentò ai dirigenti il dilemma se iniziare il terzo tronco Riesi-Mazzerino o modificare il primo. Nelle more di queste indecisioni — in verità durate parecchio — sopraggiunse la seconda guerra mondiale e in conseguenza si ebbe la paralisi totale dei lavori con grave disillusione delle popolazioni interessate.

Ora, e proprio nel 1948, il problema è stato ripreso e, fortunatamente, col serio proposito di

risolverlo. La commissione per il piano regolatore delle ferrovie, sedente presso il Ministero dei lavori pubblici, ha iscritto infatti la linea Canicattì-Riesi-Caltagirone tra le opere da costruire, ma in un secondo tempo. Io non so quale sia la durata di ciascun tempo. Ad una mia interrogazione sullo stesso argomento è stato risposto che l'attuazione del programma viene fissata nel periodo di dieci anni in rapporto alle possibilità di finanziamento dei lavori. Nulla mi autorizza a dubitare che gli anni del periodo saranno proprio dieci, ma questa linea non può attendere troppo: essa presenta tali particolarità da farle meritare un trattamento di eccezione.

Anzitutto per la zona che essa dovrà attraversare e servire: per la massima parte questa zona appartiene alla provincia di Caltanissetta che, più delle altre consorelle siciliane difetta di strade ferrate e di viabilità principale in genere. Il fenomeno risulta poi anche più grave ove si consideri la distribuzione della viabilità la quale, attraversando il territorio della provincia secondo la sua minore dimensione, risulta di poca efficienza ai fini del grande traffico, e soprattutto ne risultano alcuni comprensori dell'interno nei quali la viabilità principale è nulla. Il comprensorio che sarà attraversato dalla ferrovia Canicattì-Caltagirone è proprio uno di questi, un comprensorio latifondistico dove è evidente l'utilità della ferrovia, sia ai fini della trasformazione fondiaria e agraria, sia ai fini dello spostamento della maggior copia dei prodotti che ne deriveranno. In questo comprensorio vi sono importantissime miniere e due di esse sono tra le più importanti della Sicilia. Ci troviamo quindi in una zona agricola ed industriale e non occorrono molte parole per dimostrare la necessità della ferrovia. Quanto al movimento delle persone e agli svariati scambi di altra natura, si pensi che la linea dovrà congiungere ben sette grossi comuni con una popolazione complessiva di 65.232 abitanti, distanti notevolmente l'uno dall'altro e distanti soprattutto dagli scali ferroviari. Mazzerino, per citare uno soltanto di questi Comuni, dista esattamente 43 chilometri dall'uno e dall'altro dei due scali più prossimi.

Ma la ragione che più di tutte postula la ripresa sollecita dei lavori è che molte opere sono già costruite e vanno deperendo a causa del lungo abbandono: diversi ponti sono già lesionati,

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

qualche arcata è crollata e i fabbricati hanno sofferto le violenze del dopo guerra con asportazioni di tegole, porte ed altro materiale. Sono parecchie decine di milioni anteguerra che vanno perdendosi, e più tempo passa e peggiori saranno le condizioni statiche dei manufatti. Il tronco Canicattì-Riesi non aspetta che l'armamento essendo praticamente costruito in tutte le opere d'arte e nei fabbricati sia di servizio che di abitazione del personale. Ricadono in questo tratto le opere più costose come la perforatura del sistema montagnoso, i grandi ponti, ecc., mentre il tronco rimanente, per la poca accidentalità del terreno, è di più facile e più rapida costruzione.

Non mi soffermo sulla considerazione dell'impiego della mano d'opera e del grande sollievo che ne deriverebbe alla disoccupazione di quei paesi non essendo questo un problema soltanto di quelle zone. Tuttavia, essendo connesso con l'urgenza dell'opera, esso è meritevole della massima attenzione ove specialmente si consideri che trattandosi di lavori non richiedenti specializzazioni, potrebbe essere assorbita certamente tutta la mano d'opera disoccupata.

Ecco perchè invoco di accelerare i tempi. Chi esamini obiettivamente le considerazioni che ho fatto non può che accogliere la mia richiesta. Mi dispiace che non sia presente in questo momento il Ministro perchè potrebbe confermare quello che dico, dato che egli conosce bene il problema ed io, e con me anche quelle popolazioni, sappiamo quanto egli ha fatto per la rapida costruzione di questa linea. Quelle popolazioni hanno salutato con giubilo la nomina dell'onorevole Aldisio a Ministro dei lavori pubblici e sanno che è suo intendimento di smetterla con la politica dei ruderi, tanto che il suo primo atto è stato quello di richiedere agli uffici periferici un elenco delle opere da completare.

Abbiamo perciò la certezza che le opere tuttora incompiute saranno portate presto a termine e prego quindi l'onorevole Sottosegretario di volersi fare interprete di questa mia ansia presso il Ministro perchè venga accettato l'ordine del giorno da me presentato, che più che una sollecitazione rivolta a lui, vuol essere un appello a chi deve fornire i fondi per finanziare l'opera fino al completamento e un appello a far presto anche agli organi di studio che non sempre avver-

tono l'urgenza di un'opera con la stessa ansietà con la quale l'attendono le popolazioni.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Marconcini che è così formulato:

« Il Senato raccomanda alle sollecite cure del Governo la ricostruzione del palazzo universitario torinese demolito da eventi bellici, e un più attivo ritmo di opere per la sistemazione della stazione centrale torinese delle FF. SS. le cui condizioni sono notoriamente lontane dal rispondere alle integrali esigenze permanenti e soprattutto attuali di quel grande centro ferroviario ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marconcini.

MARCONCINI. Mi rendo conto esattamente del dovere di essere il più possibile succinto nello sviluppo di questo ordine del giorno. Dirò il minimo indispensabile.

Ognuno sa, penso, che la guerra ha determinato nel campo degli edifici universitari torinesi una vera catastrofe. Tutte le facoltà universitarie sono state o completamente distrutte o irreparabilmente devastate. Completamente distrutto fu il palazzo della facoltà di magistero, completamente distrutto il palazzo della facoltà di scienze economiche, irreparabilmente devastato il palazzo dell'Ateneo (dico il palazzo centrale) dove avevano sede la facoltà di giurisprudenza e la facoltà di lettere e filosofia, i primi due anni del biennio dell'ingegneria (non parlo del Politecnico, perchè la cosa è stata sufficientemente trattata dal collega, onorevole Pannetti). Ora mi permetto di far osservare che il palazzo universitario vero e proprio, il cuore dell'Ateneo torinese, continua, a distanza di cinque anni dalla fine della guerra, ad essere in condizioni assolutamente impossibili: tanto è vero che lo si è chiuso in una scheletratura di ruderi. Vorrei pregare il rappresentante del Governo a rendersi conto che l'attuale sistemazione dell'Ateneo nella ex-casa littoria, che a sua volta neppure essa era stata costruita *ex novo*, ma aveva preso sede nel palazzo della officina carte e valori, funziona in condizioni del tutto inadatte. Non ci sono spazi per il movimento degli studenti; centinaia di giovani tutti i giorni devono stiparsi per scaioni, scalette, corridoi angusti; insomma è una cosa impossibile. Mancano aule, qualche docente tiene il proprio corso universitario nella saletta dei professori invitando i propri studenti a pren-

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

der posto nelle poltrone dei professori, nel momento in cui questi attendono altrove ai loro corsi. Mancano infine gli uffici: o, se volete, sono sistemati in condizioni che vorrei esattamente che il Ministro vedesse con i suoi occhi; non ci sono mobili decenti, non c'è più nulla di decoroso.

Vorrei dunque raccomandare al Ministro, e per esso al Sottosegretario, per la dignità della scienza, per il prestigio tradizionale degli studi di questo antico e celebre Ateneo torinese, che si cominci a prendere in considerazione la necessità di una restaurazione *ab imis* del classico palazzo universitario. Questo stato di cose non può più continuare.

Secondo punto: la stazione centrale di Torino Porta Nuova. Questa stazione ha patito sì e no danni di guerra: ma più esattamente possiamo dire di questa stazione centrale di Torino (che fu pure un monumento d'arte, come ognuno sa) che « quod non fecerunt barbari fecerunt Barberini ». Invero quel che non hanno fatto gli stranieri abbiamo fatto noi, demolendo via via tutte le attrezzature, tutta la grande galleria di questa grande stazione ferroviaria, trasformandola in un troncone assolutamente inconcepibile. Sappiamo che si sono preparati dei progetti per una rinnovazione di questa stazione; penso però che nessuno di questi progetti sia riuscito immediatamente ad avere buona fortuna. Così, di progetto in progetto si è procrastinata la sistemazione di questa grande stazione ferroviaria, e noi oggi, invece della grande stazione ferroviaria, sia detto con sopportazione, abbiamo un'immensa topaia piena di rottami che per lunghissimo tempo nessuno ha portato via, e che adesso appena appena si comincia a rimuovere; rottami che da cinque anni deturpano il centro della città di Torino, poichè la stazione centrale è effettivamente centrale anche nel senso geografico: il che mi induce a sottolineare in modo particolare la pessima impressione che gli stranieri provano quando, entrando in Italia, si incontrano in questo primo grande scalo delle ferrovie dello Stato, cioè a dire in un cumulo di indecorosi rottami, dove nessun servizio necessario è decentemente attrezzato.

Mi basti accennare allo stato delle sale d'aspetto. Onorevole Sottosegretario di Stato, vada a vedere quelle sale, anche quelle di 1<sup>a</sup> classe: sono una vera porcheria, dove non di rado gente

che non viaggia va a passare la notte, dove gli stranieri di passaggio e gli autentici viaggiatori non hanno decente modo di sostarvi nelle ore notturne. Lo stato di abbandono di queste sale tutti rilevano; nessuno lo denuncia seriamente, nessuno provvede. Io vorrei approfittare di quest'occasione per chiedere al Governo che si renda conto dell'indispensabilità di procedere con sollecitudine ai lavori. Attualmente sono state erette delle palizzate, ma che cosa si voglia fare con esse e dietro di esse non è chiaro; si portano via dei rottami, un po' per volta, ma molto lentamente. Io non so quando si comincerà a vedere qualche cosa di concreto.

Non dimentichi il Ministero dei lavori pubblici, particolarmente quello del tesoro, che la stazione ferroviaria di Torino è la quarta per rendimento delle stazioni d'Italia. Mi sembra quindi che, dopo aver provveduto a molte piccole e medie stazioni, sia tempo di dare sistemazione decorosa a questa grande stazione. Un giorno, ebbi occasione di occuparmi con l'allora Ministro Corbellini di questo problema. Egli, con garbato sorriso, mi rispose: « Peccato che Porta Nuova non si sia trovata sulla linea gotica: a quest'ora avreste la nuova stazione ».

Or io dico che è certamente stata una bella fortuna per noi non esserci trovati sulla linea gotica; ma non è questa una buona ragione per tenerci privi della stazione che ci occorre. Sono passati molti anni dalla fine della guerra, e noi possiamo ormai pretendere in proposito qualche cosa di dignitoso, di serio, quale la città di Torino e lo stesso rendimento del gran centro ferroviario torinese esigono e consentono di fare.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Romano Antonio che è così formulato:

« Il Senato, tenuto conto delle condizioni di inferiorità della Sicilia, fa voti:

a) perchè sia dato più rapido impulso allo sviluppo del sistema ferroviario siciliano con la costruzione dei tronchi ferroviari: 1) Regalbuto-Nicosia-Alcamo-Trapani; 2) Gela-Caltagirone; 3) Giardini-Randazzo-Leonforte; 4) Canicattì-Caltagirone;

b) perchè sia risolta la crisi dell'edilizia scolastica, che specie in alcuni centri come Catania ha dato luogo a inconvenienti che annullano ogni sforzo per combattere l'analfabetismo;

c) perchè sia statizzata la strada detta della

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

Piana, che congiunge Caltanissetta ed Enna a Catania, strada più pianeggiante e più breve della statale che da Caltanissetta conduce a Catania toccando Leonforte, Agira, Regalbuto e Paternò;

d) perchè venga sistemata la statale 117 « Leonforte-Nicosia-Mistretta » che è forse l'unico tronco stradale ancora non bitumato;

e) perchè nell'esecuzione dei lavori pubblici in Sicilia sia data la preferenza alla costruzione di acquedotti e fognature ».

Il senatore Romano Antonio ha facoltà di parlare.

ROMANO ANTONIO. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, leggendo l'ordine del giorno può pensarsi ad una richiesta eccessiva, il che fa rilevare che spesso senza volere noi tutti nelle discussioni dei bilanci dei lavori pubblici pecchiamo di scarsa comprensione e ci mettiamo nella posizione del figlio capriccioso che chiede al padre mille pur sapendo che il padre ha appena cento. Ma le nostre richieste non possono riguardare questo esercizio, esse riguardano il futuro. Non possiamo chiedere degli investimenti maggiori perchè ci rendiamo conto che mai si è fatta una politica di lavori pubblici così intensa come da due anni a questa parte, politica intensa di lavori per cui bisogna contentarsi che si completino i lavori iniziati e non richiedere che se ne inizino dei nuovi. Investimenti significano spese e spese significano presentazioni di conti, lo Stato li presenta attraverso l'esattore, ma non vuole ricorrere a giri di torchio, il che sarebbe anche più dannoso.

Potrei fare anche a meno di svolgere il mio ordine del giorno perchè i problemi in esso rilevati meglio di tutti li conosce il Ministro Aldisio e più di tutti a lui stanno a cuore. Dico qualcosa unicamente perchè ne rimanga traccia per gli stanziamenti futuri, dato che il Governo ha annunciato un piano decennale, che non ha precedenti nella storia parlamentare, per risollevare le zone depresse. In considerazione di detto piano desideriamo che rimanga traccia dei lavori più urgenti per la Sicilia. Il sistema ferroviario della Sicilia è in condizione di inferiorità: si pensi che da Agrigento a Messina si impiegano 10 ore mentre se ne impiegano 9 da Villa San Giovanni a Roma! Questo dipende un poco dalla struttura della rete, un poco dalla mancanza assoluta del doppio binario. Infatti mentre vi è una linea che

costeggia tutta l'isola, all'interno vi sono solo due tronchi, il tronco che va da Catania a Palermo, che descrive un tortuoso giro, e quello da Caltanissetta ad Agrigento. Intanto l'interno dell'isola, sia per la produzione del grano che degli agrumi, del vino e delle mandorle, ha bisogno di essere collegato alla costa. Vi sono in programma diversi tronchi: uno, di cui ha già parlato il collega Di Rocco, da Canicattì a Caltagirone, un altro da Gela a Caltagirone, ed un terzo che da Catania, toccando Schettino-Regalbuto-Nicosia, dovrebbe arrivare a Trapani. Il tratto Catania-Schettino già funziona; per il tronco Schettino-Regalbuto sono in corso i lavori. Si invoca l'inizio dei lavori per il tronco Regalbuto-Nicosia anche perchè Nicosia è il centro delle Madonie e vi converge il commercio dei comuni di Cerami, Troina, Gangi, Sperlinga, Agira, Gagliano Castelferrato. E' una aspirazione secolare di quelle popolazioni, è un'opera sollecitata dai nostri emigranti residenti in America.

Si impone dunque la costruzione di detto tronco che deve congiungere il centro dell'isola con Catania. Altro tronco importante è quello Giardini-Randazzo-Leonforte. Ho letto sui giornali qualche giorno fa che i lavori sono appaltati e ringrazio perciò il Governo che si è reso conto della necessità di completare il deficiente sistema ferroviario siciliano. Penso che attraverso l'esecuzione del piano decennale il problema ferroviario della Sicilia verrà risolto in pieno in modo da poter dare all'Isola possibilità di sviluppo per il suo commercio col Continente.

Vengo subito al secondo punto dell'ordine del giorno, cioè la questione dell'edilizia scolastica. Non bisogna che spenda troppe parole perchè nella stessa relazione Corbellini è messa in evidenza la crisi dell'edilizia scolastica, che si rileva dalle statistiche, le quali ci dicono che nell'Isola c'è una popolazione scolastica di 75 alunni per aula, mentre nel Continente per ogni aula vi sono 44 scolari. A Catania vi è stata una campagna di stampa in proposito perchè per 30 mila bambini vi sono solo 200 aule. E' inutile parlare di riforma della scuola quando non c'è posto per l'insegnamento. Si può dire quindi che la scuola esiste e non esiste perchè quando in un'aula si debbono fare quattro turni al giorno un maestro anche se ha buona volontà, ha una scarsa possibilità di insegnare. E' un grave problema che bisogna

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

risolvere sia per combattere l'analfabetismo sia per ragioni igieniche: quando in un'aula si fanno quattro turni è naturale che l'igiene è trascurata. In molte aule, che sono abitazioni private non entra sole e l'aria è irrespirabile.

Vengo al terzo punto dell'ordine del giorno che riguarda la statizzazione del tronco stradale che congiunge Caltanissetta ed Enna a Catania. Questa strada ha una grande importanza e ne ho parlato due volte in sede di interrogazioni, perchè essa attraversa la zona interna della Sicilia, la zona più pianeggiante. Oggi per andare da Caltanissetta a Catania bisogna compiere un circolo vizioso attraverso un terreno assai ondulato toccando Leonforte, Agira, Regalbuto, Biancavilla, Misterbianco, Adrano, Paternò. Invece la strada di cui parlo, che congiunge Caltanissetta ed Enna a Catania, è pianeggiante e diretta e quindi offre il beneficio di un minore percorso e di un minore dislivello. L'onorevole Sottosegretario sa benissimo quanto sia importante questa strada anche agli effetti economici. Qualche cultore della materia ha rilevato che con una strada buona si può risparmiare il 10 per cento di pneumatici e di benzina e il 15 per cento di macchinario. Detta strada appartiene oggi a enti diversi, comuni, province, consorzi: non si sa chi sia tenuto alla manutenzione, onde lo stato di abbandono e di impraticabilità in diversi punti. Con i due bacini montani, uno dell'Angipa già in costruzione e l'altro da costruirsi presso Nicosia, convogliando le acque del Salso, la strada di cui chiedo la statizzazione aumenterà di importanza. Essa ha già la sua importanza anche dal punto di vista militare, come è stato rilevato nell'ultima guerra. Occorre dunque la statizzazione in vista dello sviluppo che la piana di Catania prenderà con la creazione dei due bacini montani ed anche per favorire il sorgere di centri abitati in una zona che attualmente è spopolata.

E vengo al quarto punto, il quale riguarda il tronco stradale 117. L'onorevole Sottosegretario sa che la strada 117-bis è tutta bitumata: essa congiunge il bivio di Leonforte con Gela. Il tronco stradale n. 117-bis, insieme con il 117 congiungono i due mari, il Mediterraneo ed il Tirreno, vale a dire Gela e S. Stefano di Camastra passando per Nicosia e Mistretta. Ora il tronco che passa per Leonforte e arriva a Nicosia ed a Mistretta non è bitumato, ed è in condizioni

veramente disagiati, in condizioni, direi, di abbandono. La bitumazione si impone anche perchè in questo periodo detta strada è percorsa da tutti gli automezzi che portano materiale al bacino dell'Angipa e quindi il traffico si è sviluppato notevolmente. Prego perciò il Sottosegretario di rendersi interprete presso l'onorevole Ministro affinché la statale 117 venga sistemata, bitumata e messa in condizioni di poter rispondere al bisogno del traffico di oggi.

L'ultima raccomandazione riguarda la necessità che si dia la precedenza alle fognature ed agli acquedotti. Noi sappiamo che la Sicilia soffre la sete; sappiamo che se non si arriva al completamento delle opere di rimboschimento in Sicilia, difficilmente si potranno portare acque potabili. Vi sono tuttavia diversi grandi acquedotti in corso di costruzione da anni. Bisognerebbe almeno completarli, questi acquedotti: come quelli del Bosco Teneo, quello di Centuripe-Regalbuto-Catanuova, l'acquedotto di Nicosia ed infine l'acquedotto di Barcellona. Sono quattro grandi acquedotti. Sabato scorso sono stato laggiù e quelle popolazioni mi hanno detto che con spavento guardano l'avvicinarsi dell'estate, perchè l'estate in quei paesi, dove difetta l'acqua in modo assoluto, significa tifo, significa morte. Perciò è necessario venire incontro a questa gente e, più che necessario, è dovere civile.

Si dice che la civiltà di un paese si misura dalla quantità di sapone che vi si consuma: ma sapone non possono consumare coloro i quali non hanno acqua. Quindi diamo acqua a queste terre.

ALBERTI GIUSEPPE. Chi deve pagare l'acqua non può comprare il sapone.

ROMANO ANTONIO. Proprio così. Cerchiamo dunque di risolvere questo problema, e per questo noi ci affidiamo principalmente all'affetto che lega l'onorevole Ministro alla Sicilia, poichè la Sicilia considera l'onorevole Aldisio come suo figlio prediletto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Ruini e Focaccia così formulato:

« Il Senato della Repubblica, ritenuto che le forme tradizionali della pubblica Amministrazione, pur richiedendo in ogni ramo semplificazioni e perfezionamenti, si addicono ai servizi che più direttamente si attengono alle funzioni di carattere pubblico proprie dello Stato; mentre si rivelano ogni giorno di più inadeguate e deficienti

per lentezza di funzionamento e per la loro stessa struttura, nei servizi di carattere tecnico economico e di tipo industriale assunti dallo Stato;

che è necessario ed urgente addivenire a forme diverse di gestione; ma bisogna evitare quanto è in molti casi avvenuto con un improvvisato e disordinato esercito di organi, enti, istituti parastatali, società miste; che non rispondono sempre ai criteri di una oculata amministrazione nel pubblico interesse, e si prestano ad inconvenienti ed abusi di categorie e di gruppi; nè conviene tardare a recidere, sopprimere, trasformare nel coacervo di tali organismi, il cui numero esatto e l'onere effettivo per lo Stato sono perfino ignorati dalla Ragioneria generale;

che, senza cadere in una eccessiva uniformità e senza rinunciare al vantaggio di forme elastiche create con criteri gradualisti e sperimentali, in base alle esigenze concrete di ogni settore, sembra indispensabile procedere con direttive generali e razionali, e va tenuta soprattutto presente l'istituzione di Aziende autonome e speciali; il cui tipo è già provato e collaudato in non pochi servizi (ad esempio: le Ferrovie dello Stato, i telefoni di Stato, le strade statali, il monopolio dei tabacchi, ecc.); e mentre si imposta e si svolge nel quadro d'un dicastero, con l'alta direzione e la responsabilità politica di un Ministro, consente di adottare sistemi più rapidi ed economici di buona amministrazione, e controlli che sono indispensabili e che, ben organizzati in via consuntiva, senza le duplicazioni ed i formalismi dei controlli tradizionali, possono avere una portata più efficace;

che occorre esaminare e decidere a quali servizi sia opportuno applicare la figura ed il regime di Amministrazione autonoma e speciale; come potrebbe essere (si accenna soltanto a titolo indicativo ad alcuni):

a) i servizi dell'elettricità, dove impianti che producono più di un terzo dell'energia prodotta in Italia sono già in mano dello Stato o di Società appartenenti all'I.R.I. ed è evidente il vantaggio di una gestione coordinata mediante una Azienda autonoma che potrà predisporre quanto occorre per il passaggio allo Stato degli impianti privati alla scadenza delle relative concessioni;

b) i servizi delle bonifiche e delle irrigazioni, che sono attualmente frazionati fra più dicasteri; ed è necessario una adatta riorganizzazione che,

senza impedire ed anzi stimolando le attività e gli organismi regionali e locali, e le iniziative private, dia al Paese la garanzia che saranno mantenuti gli impegni assunti dallo Stato specialmente di fronte al Mezzogiorno;

c) i servizi edilizi, ai quali si deve imprimere il coordinamento che oggi manca fra l'applicazione delle varie leggi e piani, ed urge affrontare con criteri organici e con mezzi adeguati il problema della casa, con particolare riguardo al bisogno dei ceti disagiati;

d) che le forme ed i metodi dell'Amministrazione autonoma dovranno essere considerati anche in altri servizi agli effetti della riforma generale dell'Amministrazione, con misure da adottarsi il più presto possibile.

« Ciò premesso, il Senato invita il Governo a promuovere provvedimenti nel senso indicato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Focaccia per svolgere questo ordine del giorno.

FOCACCIA. Onorevoli colleghi, non c'è bisogno di molte parole per illustrare questo ordine del giorno, il quale è sorto in seguito ad una discussione, avvenuta nella 7<sup>a</sup> Commissione, a proposito dell'esame del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. E' sorta questa proposta, fatta da chi vi parla, in dipendenza del fatto che, già dalla relazione importante, preziosa, del collega Corbellini, è risultata la farragine esistente in alcune amministrazioni dello Stato, nelle quali non si riesce mai a sapere tutto quello che è necessario per una oculata amministrazione. E' risaputo ormai che alcune amministrazioni dello Stato debbono essere modificate in maniera tale che si possa vedere chiaramente quello che succede, dal punto di vista amministrativo e dal punto di vista contabile. In queste amministrazioni esistono molti intralci; intralci che devono essere eliminati, perchè il Paese aspetta, nella maniera più rapida e più decisa, questa trasformazione. Di questa idea ho parlato con diversi colleghi, e sulla proposta presentata si è avuto unanime consenso. Questa unanimità l'ho avuta anche da molti cittadini qualificati e responsabili, i quali hanno mostrato di essere entusiasti della proposta.

Che cosa si tratta di fare, in fondo? Si tratta di fare quello che già fortunatamente è in atto in alcune amministrazioni dello Stato; si tratta di scindere, di frazionare le

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

attività dei ministeri tecnici e specialmente di quello dei lavori pubblici, delle ferrovie, delle poste e delle telecomunicazioni, della marina mercantile, dell'industria, dell'agricoltura. Questi ministeri debbono essere frazionati, secondo la proposta, in tante aziende autonome che siano amministrate indipendentemente l'una dall'altra, ma opportunamente collegate, in maniera che ognuna svolga il proprio programma e amministri il proprio bilancio sottoponendo le risultanze consuntive al Ministro e agli organi di controllo. Non c'è bisogno di molte parole per dimostrare quali sono i grandi vantaggi che deriverebbero da questa trasformazione. Prima di tutto c'è una maggiore rapidità nelle decisioni. E' noto, per chi ha fatto parte di qualche consiglio di amministrazione di azienda autonoma dello Stato, come si faccia molto più presto a prendere le decisioni nei consigli, invece che attraverso tutte le attuali forme e pastoie burocratiche.

C'è, poi, maggiore facilità e rapidità di controllo. Quando un bilancio è autonomo, è evidente che esso risulta più chiaro e si vedono rapidamente i conteggi e le risultanze.

Ho avuto occasione appunto di esaminare il bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e mi sono reso conto che effettivamente la rapidità, con cui si può leggere un bilancio relativo ad aziende autonome, è sorprendente. Poche ore bastano per rendersi conto e inquadrare il bilancio di una azienda autonoma. Il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, da questo punto di vista, si avvicina quasi alla perfezione in quanto esistono già due aziende, le quali debbono essere certamente migliorate, ma che già si avvicinano a quelle condizioni ideali cui voglio alludere.

C'è, inoltre, un maggior senso di responsabilità nei dirigenti. E' evidente che quando un direttore generale di una azienda autonoma è investito dal Consiglio di amministrazione delle sue mansioni, questi deve nella maniera più scrupolosa e assoluta metterle in atto sotto la sua personale coscienza e responsabilità.

C'è maggiore possibilità di specializzazione dei dirigenti e dei gregari. Non occorre pronunziare molte parole per convincersi che, quando l'azienda è specializzata, è evidente che, dal direttore generale fino all'ultimo gregario, questa specializzazione si consegue automaticamente.

C'è maggiore giustizia sociale. E in qual senso? La maggiore giustizia sociale consiste in questo: le aziende autonome devono far pagare ai cittadini i servizi resi in proporzione all'uso che essi ne fanno. Così si fa per le Ferrovie dello Stato, così per l'Azienda autonoma delle strade, (A.N.A.S.), così per l'Azienda telefonica di Stato, così per tutte le aziende autonome di altro tipo.

Quindi è necessario che, chiunque si serve dei mezzi di una Azienda autonoma li paghi. Con questo non voglio dire che tutte le Aziende autonome dello Stato debbano essere attive; alcune possono e, forse, debbono essere passive, sempre che servano indiscriminatamente la collettività dei cittadini. Il contadino del più remoto angolo del Paese, che non risente in alcun modo dei benefici dell'Azienda, non dovrà concorrere direttamente al mantenimento di essa; ma se questo cittadino ne ha un vantaggio, anche indiretto (posta, radio, telefono, via di comunicazione, irrigazione, ecc.), egli ha l'obbligo di concorrere attraverso i tributi.

Si tratta quindi di una maggiore giustizia sociale, che si introduce nell'amministrazione dello Stato, fissando il criterio che chi si serve di un servizio deve pagarlo. Vi è, infine, la possibilità di maggiore controllo da parte dei privati cittadini. E' evidente che, se in un consiglio di amministrazione di una azienda autonoma si trovano, come membri, non soltanto funzionari dello Stato, ma anche, e principalmente, liberi cittadini, ben qualificati, onesti, competenti, l'azienda è sotto il controllo diretto del cittadino e cammina più speditamente avvicinandosi sempre più al tipo di amministrazione industriale.

Non è chi non veda questi vantaggi; ed è dimostrato dal fatto che, da tutti i settori di questo ramo del Parlamento, sono venuti, al nostro ordine del giorno, consensi favorevoli, sia in sede di Commissione che in sede di seduta plenaria.

Gli interventi degli onorevoli Mancini, Genco e Bosco, e l'ordine del giorno del senatore Conti stanno a dimostrare che effettivamente questa proposta è degna della massima considerazione.

Per quanto attiene al numero e al tipo di Aziende da istituire, non desidero indugiarmi: toccherà al Ministero per la riforma della burocrazia, di recente istituzione, questo grande compito.

Si è fatta, nell'ordine del giorno, una esempli-



1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

ficazione di tre tipi di Aziende; ossia quelle che trattano dei servizi dell'elettricità, delle bonifiche e dell'edilizia; ma se ne possono aggiungere altri: i servizi della meccanica, delle miniere, della pesca, ecc., possono essere coordinati e organizzati sotto forma di aziende autonome. Particolarmente interessante è l'istituzione di una Azienda autonoma statale dell'elettricità, la quale deve incominciare con l'amministrare tutti gli impianti, che sono già totalmente o parzialmente nelle mani dello Stato, come gli impianti delle ferrovie dello Stato, compresi quelli geotermici di Larderello e quelli dell'I.R.I. Questi impianti possono immediatamente passare alle dipendenze di una amministrazione autonoma. E' evidente che, prima di arrivare a questo, bisognerà che il Ministero dei lavori pubblici si accinga a presentare, al più presto possibile, il disegno di legge che istituisce il Comitato nazionale dell'elettricità; Comitato nazionale che già l'anno scorso, in un ordine del giorno, ho segnalato; ordine del giorno che ha avuto una sorte poco felice, pur essendo stato accettato dal Ministro di allora. E' mio convincimento che questo disegno di legge debba essere presentato ed approvato con urgenza. Il Comitato nazionale dell'elettricità deve decidere e deliberare su tutta la materia del settore; è inutile parlare di perequazione, o di adeguamento, delle tariffe; è inutile parlare di incremento degli impianti, quando non c'è un organo coordinatore, investito di questo complesso mandato da espletare nella maniera più rapida e migliore. Non voglio qui tediare oltre il Senato. Io forse mi illudo, ma ritengo di aver fatto quel che era mio dovere, presentando alla vostra approvazione questo ordine del giorno, il quale tende a semplificare, vantaggiosamente, la mastodontica macchina burocratica dello Stato.

Mi lusingo, cioè, che da tutti i settori di questa Camera possa venire a questo ordine del giorno l'unanime suffragio; con questo voi farete certamente opera meritoria, indirizzerete e spianerete la via al Ministro Petrilli, ed anzi prego il Sottosegretario presente di fare da portavoce in questo senso.

Ho finito, onorevoli colleghi! Approvando questo ordine del giorno, infonderete un nuovo soffio di vita all'amministrazione dello Stato e nuova fiducia al nostro Popolo, che attende, an-

sioso, questo miracolo. (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Tengo ad informare il Senato che l'onorevole Ministro Aldisio ha fatto sapere che non sarebbe intervenuto alla seduta antimeridiana del Senato, perchè desiderava prepararsi adeguatamente a rispondere ai vari oratori che hanno interloquito sul bilancio ed ha lasciato l'incarico al Sottosegretario di raccogliere quelle che sono le richieste che verranno formulate dai presentatori degli ordini del giorno.

Do ora lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Priolo:

« Il Senato della Repubblica in considerazione che l'articolo 5 della legge 29 luglio 1949, numero 531, prevede lo sbaraccamento e conseguente costruzione di alloggi fino al limite di spesa di due miliardi per i comuni colpiti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e 15 gennaio 1915 e che nel comune di Reggio Calabria e nelle frazioni esistono ancora dopo più di quarant'anni dal terremoto del 28 dicembre 1908 ben 500 baracche cadenti, antigieniche, dove le famiglie vivono in deprecabili condizioni di disdoro al prestigio della città, con grave pregiudizio dell'igiene e preoccupanti perturbazioni dell'ordine pubblico;

invita il Ministro dei lavori pubblici a provvedere in applicazione dell'articolo 5 della legge predetta ad adeguati e sostanziosi finanziamenti, onde provvedere alla eliminazione dei gravissimi inconvenienti lamentati ».

Ha facoltà di parlare il senatore Priolo.

PRIOLO. Onorevoli colleghi, mi dispiace che non sia presente il Ministro, ma c'è il Sottosegretario e a me basta che senta per ora il Sottosegretario, e più che altro senta il Senato.

Nel mese di ottobre proposi un identico ordine del giorno. La situazione è questa: il 9 gennaio 1909 il Parlamento in seduta commoventissima (si era a pochi giorni di distanza dall'immane disastro) decise solennemente che si dovevano ricostruire e presto Reggio e Messina. Il Governo impose le famose addizionali che da allora andarono ad impinguare le casse dello Stato. Qual'è la situazione attuale? Reggio è una bella città e lo sanno soprattutto coloro che sono venuti a visitarla e che hanno scoperto finalmente Reggio Calabria, l'hanno scoperta perchè una volta, andando in Sicilia, arrivati a Napoli o a Villa

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

San Giovanni, deviavano e Reggio restava tagliata fuori.

A Reggio molto si è fatto, ma, onorevoli colleghi, voi che siete venuti laggiù, avete visto il novanta per cento della città, che è bella nelle sue case, nelle sue strade, nelle vedute panoramiche ed anche, se consentite, nell'accoglienza modesta, ma affettuosa che vi abbiamo fatto. Ma non vi abbiamo portato — benché lo avremmo dovuto forse fare — in quei rioni baraccati, perché abbiamo voluto risparmiarvi una scena assai triste e pietosa. E' possibile, signori del Governo, che a Reggio Calabria ancora vi siano ben 500 baracche cadenti, antigieniche, dove le famiglie vivono in deprecabili condizioni di dignità e di igiene? E' possibile che ci sia ancora questa vergogna, che ho denunciato nel mese di ottobre scorso al Senato e che denunci ancora? Ho avuto giorni addietro un colloquio con l'onorevole Sottosegretario — ne ho parlato anche con il Ministro — ed egli mi ha risposto che il Ministero darà quel che potrà. No, dovete darci quel che ci necessita... (*Interruzione del senatore Ricci Federico*). C'è la possibilità e voi troverete il modo. Se avessi la competenza del senatore Ricci spulcierei nei bilanci e troverei quel che c'è da trovare. Una volta noi avevamo l'onorevole De Nava, al quale i direttori generali — non dico i Ministri — non la facevano, perché uomo di competenza. Egli spulciava il bilancio e trovava dove c'erano le somme occorrenti. Io non ho la competenza del senatore Ricci, né del compianto nostro concittadino De Nava, che fu pure Ministro autorevole prima, durante e dopo l'altra guerra e morì povero! ma dico a voi: trovate queste somme per far finire una simile vergogna. Non vi chiediamo opere nuove, ma vi preghiamo di far terminare questo sconcio. Mi auguro di non dover tornare a questo stesso posto tra un anno per chiedere ancora la stessa cosa. Fate che entro quest'anno questa lordura finisca, per la dignità del Senato, per la dignità della mia città e per la dignità dell'Italia. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il senatore Conti per svolgere l'ordine del giorno da lui presentato.

**CONTI.** Onorevoli colleghi, non capisco perché il collega Priolo non presenti una proposta di legge per risolvere il problema che ha pro-

spettato. Infatti ritengo che d'ora innanzi bisognerà dare maggiore sviluppo all'iniziativa parlamentare. Alcuni senatori vecchioni non ne vogliono sentir parlare e ci sono, purtroppo, anche novellini, come l'onorevole Andreotti, i quali dicono che bisogna abolire l'istituto dell'iniziativa parlamentare per snellire il sistema parlamentare.

Io desidero fare una premessa a quanto devo dire sull'ordine del giorno; è questa: Non c'è il Ministro. Questo mi fa rilevare la impossibilità di funzionamento del Parlamento italiano. Onorevoli colleghi, bisogna deciderci a fare alcune modificazioni ai nostri procedimenti parlamentari. In un secondo tempo bisognerà pensare ad una revisione della Costituzione, in forza della quale il Parlamento possa veramente funzionare. Alla Costituente non fu possibile far ragionare le teste dei costituenti, alcuni dei quali erano immaturi per una grande opera come quella della Costituzione. Ma molte cose non sono avvenute invano: la costituzione di questo Senato doveva essere un'altra, come propose il gruppo repubblicano e invece, purtroppo, è risultato il duplicato della Camera dei deputati. Vi sono dunque problemi grossi, residuati dalla Costituente e noi dovremo provvedere, un giorno o l'altro, alle soluzioni necessarie. Ma intanto, onorevoli colleghi, potremmo molto bene provvedere ad un diverso funzionamento delle Camere nello stato attuale.

Queste discussioni dei bilanci, permettetemi di dirlo anche in sede di svolgimento degli ordini del giorno, non conferiscono serietà alla nostra funzione. Ho udito colleghi più di una volta deplorare di dover parlare nell'Aula vuota. La reprimenda poteva essere giusta, in relazione a discussioni sulle quali i senatori avrebbero dovuto prendere decisioni consapevoli. Nella discussione di un bilancio, non v'è tanto bisogno di parlare ai senatori quanto al Ministro, per suggerire decisioni, per reclamare provvedimenti. Ora invece, la nostra funzione è diventata una funzione del tutto accademica: facciamo discorsi, gli stenografi li raccolgono, i Ministri li ascoltano o non li sentono, anche quando sono presenti: e così non concludiamo assolutamente niente.

Ora, tutti questi procedimenti devono, per forza, mettere in agitazione il nostro sentimento e la nostra coscienza. Io sono considerato da voi

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

(e non vi ringrazio affatto di questo giudizio) come un elemento vivace, che qualche volta infastidisce con la sua franchezza. Voi siete in errore, onorevoli colleghi, così giudicando. Io sono qua dentro in uno stato d'animo di assoluta ribellione per il modo di procedere dei nostri lavori. Noi non serviamo il Paese in questo modo. Noi inganniamo il Paese: lo inganniamo in tutte le forme, e, a parte la demagogia, di cui si fa largo uso da tutti quanti, e che costituisce il più grave dei nostri malanni, noi, in effetti, qua dentro, non concludiamo molto. Questa è la verità, e la dobbiamo dire. Io, che sento il valore e l'importanza dell'istituzione repubblicana che abbiamo creato, non vedo altro che un riprodursi degli effetti delle vecchie istituzioni che abbiamo allontanato, e non per una faziosità repubblicana, per odio alla monarchia o ai dinasti: sono repubblicano perchè ritengo che la Costituzione di una repubblica debba, e possa soprattutto, servire agli interessi del Paese, essendo una costruzione in tutto diversa per la destinazione sua non a soddisfazione di apparenze, ma a concrete elaborazioni e attuazioni.

Sono qui in uno stato di animo di avversione a tutto quello che accade, perchè noi continuiamo a vivere placidamente e deplorabilmente con i costumi della vecchia Italia, con la mentalità e con tutto il bagaglio di difetti che derivano dall'andamento della vita del nostro Paese negli anni passati. Qui si agisce per formalità. Discussione dei bilanci: a me pare che dovremo, su questo punto, intenderci una buona volta. Il futuro bilancio preventivo dobbiamo costruirlo in un'altra maniera. Il bilancio non lo devono preparare un Ministero, il ragioniere capo del Ministero d'accordo con la Ragioneria generale dello Stato e d'intesa con il tesoro. Non si deve procedere così, onorevoli colleghi! Ecco dove perdiamo il nostro tempo prezioso, perchè veniamo qui a raccogliere una quantità di materiale malamente elaborato, veniamo qui a discutere a vuoto senza riferimento alle cose. Dobbiamo procedere in un altro modo, onorevoli colleghi. Io ne accennai alla Commissione di agricoltura. Dissi: prima che si faccia il nuovo bilancio, chiediamo di collaborare alla sua formazione, interveniamo per richiedere stanziamenti necessari alla precisazione ed alla soluzione dei problemi. Il bilancio lo dobbiamo veder prima insieme col Ministro e, in tal modo,

la Commissione sarà in condizioni di avere il progetto di bilancio già bene avviato all'esame che ne dovrà fare. Si perderà meno tempo e si discuterà sul concreto, e non si potrà dire che non si sia provveduto alle necessità essenziali, perchè tutto ciò che poteva essere contemplato ed inserito nel bilancio sarà stato preventivamente annunciato, discusso, elaborato insieme coi corpi tecnici dei Ministeri. Mettiamoci su questa strada, onorevoli colleghi, e vediamo se il futuro bilancio non possa costituirsi in questo modo.

Voglio dire un'altra cosa che io ho già esposta nella Commissione dei lavori pubblici della quale faccio parte.

Dicevo dunque agli onorevoli colleghi, che io, alla 7ª Commissione, e proposi ad un certo momento, quando si discuteva del bilancio dei lavori pubblici, che si chiamasse il Ministro, perchè udisse le tante cose preziose che sono state dette dai tecnici che fanno parte di quella Commissione, essendo uomini di grande valore i quali, insieme con il nostro collega Corbellini che ci ha dato questa mirabile relazione, hanno detto cose di grandissima importanza. Dicevo ai colleghi: le cose che dite sono tutte dette al vento, dette solo per noi, per la nostra soddisfazione. Ma chi le raccoglie? chi se ne avvale al Ministero? Nessuno.

Facciamo venire il Ministro, il Sottosegretario, il Capo di Gabinetto. Vengano anche volta a volta, a mano a mano che si discutono i capitoli, che si affrontano questioni concrete, facciamo venire i direttori generali. Tutto ciò servirebbe per una intercomunicazione di idee, per un procedimento di elaborazione veramente costruttiva. Non l'abbiamo fatto. Eccoci qua! Noi oggi discutiamo questo bilancio nelle condizioni in cui sono stati discussi tutti i bilanci del regno d'Italia e di questa nascente Repubblica. Non si conclude niente, o si conclude ben poco onorevoli colleghi. Che cosa ci dobbiamo aspettare da un Ministro che parla su un bilancio? Che cosa vi attendete? Il nostro simpaticissimo collega Aldisio (Dio ne scampi e liberi dal rivolgere a lui gli addebiti che si devono imputare al sistema) sta ora preparando il suo discorso. (*Interruzione del senatore Canaletti Gaudenti*). Ma sì, sta preparando il discorso! Lo ha comunicato il Presidente scusando l'assenza: ma se anche non l'avesse detto, questa è la realtà. Che cosa sono queste convenzioni e que-

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

ste ipocrisie?! Dunque, il Ministro sta preparando il suo discorso, con una frase di più, una di meno; quella frase per far contento Tizio o Caio, l'altra frase per far piacere all'opposizione o a qualche oratore. Insomma è tutto un modo di procedere addirittura da commedia. Non è serio, onorevoli colleghi, procedere così.

Intanto il Ministro, secondo me, dovrebbe aprire la discussione di un bilancio, non chiuderla. Il Ministro dovrebbe venire e dire: il mio programma, onorevoli colleghi, è il seguente e il Senato dovrebbe discutere sul programma. Niente! Il Ministro parla per ultimo, come l'imputato, e si preoccupa di far contenti tutti, perchè uno dei guai del parlamentarismo (e intendiamoci su questa parola una volta per sempre: il parlamentarismo è la degenerazione del sistema parlamentare), uno dei guai del parlamentarismo è proprio questo incrociarsi di una quantità di piccoli interessi, di piccole cose che falsano la vita reale e mettono gli uomini del Governo e gli uomini del Parlamento in condizioni di ingannarsi a vicenda, di imbrogliare insieme le cose, di tacere su certi punti e di parlare su certi altri, ma sempre con giudizio, cioè senza sincerità. Così non si può andare avanti! Dunque, onorevoli colleghi, non c'è stato il discorso di apertura, il discorso programmatico del Ministro. Manca ancora qualche cosa. Il Ministro dei lavori pubblici dovrebbe (e qui mi riallaccio al concetto della intercomunicazione) essere affiancato almeno dal Ministro del tesoro, qualche volta dallo stesso Presidente del Consiglio, che si deve considerare il coordinatore massimo di tutto il lavoro di un Governo. Niente! V'è una quantità di compartimenti stagni in ogni compartimento si vive e si muore indipendentemente dalla vita e dalla morte dei disgraziati degli altri compartimenti stagni. Ho detto che accanto al Ministro dei lavori pubblici dovrebbero essere il Ministro del tesoro e il Presidente del Consiglio. Ma non vi sembra che dovrebbe esservi anche il Ministro dell'Agricoltura per le relazioni tra le funzioni del Ministero dei lavori pubblici e quelle del Ministero dell'Agricoltura? Io dal Ministro Aldisio vorrei non una risposta ai singoli oratori per contentarli tutti, ma...

PRESIDENTE. Onorevole Conti, lei non ha voluto che si leggesse il suo ordine del giorno, forse perchè si comprendesse che ciò che sta di-

cendo ora non riguarda l'ordine del giorno medesimo.

CONTI. Siccome non vi sono limiti regolamentari, io mi valgo del mio diritto di illustrare l'ordine del giorno amplissimamente.

PRESIDENTE. Ciò non è esatto, perchè è stata data al Presidente la possibilità di richiamare all'argomento l'oratore.

CONTI. Senza dubbio, e io sono in argomento: noi stiamo presentemente discutendo del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Noi stiamo discutendo gli ordini del giorno.

CONTI. Ad ogni modo, se lei mi ha a noia, io posso anche dirle che del mio parlare io stesso non mi annoio: e tuttavia proseguo. (*ilarità*).

Torniamo al sodo. Vorrei che il Ministro Aldisio venisse a dirci quale è il suo programma. L'onorevole Aldisio è una persona quadrata, non fatta per i voli lirici ed io spero che con lui sia finito al Ministero dei lavori pubblici il periodo delle chiacchiere e della demagogia. Voi della maggioranza vi siete spellate più volte le mani ad applaudire il Ministro Tupini per le celebrazioni dei suoi progetti e disegni di legge. Io sono stato il solo qui dentro — e lo dico con soddisfazione — che più di una volta ha esclamato\*che non era quello di quel Ministro il modo migliore di comportarsi. Egli è stato il Ministro delle inaugurazioni: inaugurazioni a destra e a sinistra, ponti iniziati, chiese innalzate, case da costruire. Sono sicuro che il Ministro Aldisio, se non prenderà il vizio per strada, non rappresenterà questa parte. Avremo così un Ministro che procederà con misura e con sobrietà, anche se si troverà in imbarazzo nel suo ufficio perchè, essendo un uomo che vorrebbe far molto, non sarà agevolato dal difficile ambiente del Ministero. Spero pertanto che sia finita la parte spettacolare; poi spero che finisca (e qui siccome di quel legno si fanno le croci (*rivolto al banco del Governo*)) e siccome ogni Ministro si fa un servitore di gruppi o di persone, faccio le mie riserve, perchè può cadere anche il Ministro Aldisio) spero finisca, dicevo, la storia dei favoritismi. E' scandaloso quanto avviene: favoritismi uno sul l'altro; sono stati denunziati da parecchi oratori di questa parte, naturalmente (*rivolto alla sinistra*), mentre io avrei voluto che fossero denunziati da quella parte (*rivolto al centro*), perchè

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

dovremmo divenire uomini capaci di dirci la verità in faccia e di esigere che la camorra in Italia finisca; ma forse è tempo perduto dir queste cose.

Si deve cominciare, onorevoli colleghi, ad agire con molta serietà, perchè (lo avete sentito da diversi oratori e in particolare ieri dall'onorevole Ricci che ci ha messo il freddo addosso con le cifre che ha citato) chi riflette, chi non siede in questa Aula soltanto per far sapere che siede qua dentro, chi siede in Assemblea con un certo sentimento, soffre.

Onorevoli colleghi, è tempo di agire con serietà, con modestia. E' ora di finirla dal considerare l'uomo pubblico un pezzo grosso. Quanto fascismo c'è attorno a noi! Quanto costume vergognoso di superbia, di orgoglio, di temerità c'è ancora nella vita italiana! Questi sono i problemi che dobbiamo affrontare, onorevoli colleghi, e se non li affrontiamo non siamo degni della nostra funzione.

Parlo ora dell'ordine del giorno, il quale espone un complesso di vedute. La veduta principale è questa: è impossibile che si continui a far credere al Paese che si risolvano tutti i problemi sol perchè di essi si discute. Se fate l'elenco dei problemi esaminati qui, se prendete il resoconto sommario e scorrete i discorsi dei colleghi potete fare una lunga lista di proposte e dovete concludere che per la gran mole di cose da fare non c'è proprio molto da sperare. E' impossibile far tutto ciò che si vorrebbe. Ora il primo difetto del bilancio è questo: esso è come un grande cucchiaino che distribuisce sale o pepe un po' da per tutto. Nel bilancio si è provveduto a tutto: ed io vi dico, onorevoli colleghi, che non si è provveduto a niente poichè non è possibile che in materia di lavori pubblici, si possa far bene facendo solo qualche cosa, procedendosi per frammenti e in ogni luogo per far contenti tutti. E' impossibile: e ciò deve essere detto coraggiosamente al Paese perchè bisogna guarire la malattia che si è sviluppata in modo preoccupante negli ultimi tempi: il miracolismo. Questi amici nostri (*rivolto alla sinistra*) hanno diffuso enormemente la malattia: si può far tutto in un minuto; oggi si nasce con 90 anni sulle spalle. Dall'altra parte (*indicando la destra*) la demagogia non è stata meno scandalosa: ma mentre di qua è concepibile

che ci sia slancio declamatorio, dall'altra parte non è ammissibile che manchi la serietà.

Sono stato nella Sila nel mese di ottobre insieme con i colleghi della Commissione di agricoltura. Là non v'era ancora niente del lavoro che dovrà svilupparsi, ma il segretario della democrazia cristiana, onorevole Taviani, parlando otto giorni dopo la nostra visita a Cosenza annunciava ai Calabresi e al mondo che la Sila era tutto un cantiere. Non bisogna procedere in questo modo. Bisogna dire al Paese con grandissimo coraggio, e l'amico senatore Corbellini è benemerito per averlo scritto nella sua relazione, che quanto in materia di lavori pubblici si deve fare, potrà essere fatto solo nel giro di non meno di cinque anni. Se in cinque anni arriveremo a fare quello che è programmato per le tante leggi che sono state fatte — questo è il Paese che produce leggi a getto continuo e le leggi sono come le ciliege, l'una tira l'altra — se nei cinque anni si potrà attuare tutto quello che è previsto dalle tante leggi emanate, noi potremo dire di aver compiuto il nostro dovere, ma se continuiamo col metodo degli annunci e della dispersione dei mezzi per non ragionata distribuzione, ci si accorgerà che non si sarà fatto niente o ben poco.

Concludo dunque su questo punto riaffermando che è assolutamente necessario concentrarsi su due, tre, quattro, cinque problemi ogni anno, per risolverli sul serio.

RICCI FEDERICO. *Non multa sed multum.*

CONTI. *Non multa sed multum*, dice benissimo il nostro latinista e matematico senatore Ricci, che ha sempre pronto l'aforisma latino che mette a posto le cose. Facciamo due o tre cose, ma facciamole, perchè andare un po' qua e un po' là significa non raccogliere niente.

ROCCO. Così si danneggia noi.

CONTI. Non è vero, se ogni cosa si fa al suo turno.

Dopo l'affermazione della necessità del concentramento degli sforzi e dei mezzi, affermo la necessità del riordinamento dell'amministrazione del Ministero, sottolineata nel mio ordine del giorno:

« Il Senato della Repubblica, considerando l'insufficiente funzionalità dell'Amministrazione dei lavori pubblici rilevata dalla relazione del senatore Corbellini, prodotta dall'enorme complesso di compiti straordinari già gravanti sul Ministero

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

e di quelli previsti per i compiti nuovi assegnati dal disegno di legge istitutivo della Cassa del Mezzogiorno, non superabili a malgrado del valore dei dirigenti, lo zelo e l'abnegazione del personale; mentre raccomanda alla viva considerazione del Ministro le indicazioni del relatore per la riorganizzazione dei quadri del personale... ».

Questo è un punto sul quale il Ministro deve volgere la sua attenzione per vedere di che cosa egli dispone. Non prenda le cose come stanno, perchè il Ministero dei lavori pubblici è il più disordinato dei Ministeri. Il Ministro non adotti il sistema deplorabile di tenere nel suo cassetto privato tutte le pratiche che lo interessano. I Ministeri non devono essere dei Ministri, ma del Paese. Faccia la riorganizzazione del suo Ministero, l'on. Aldisio: questo è il primo punto sul quale richiamo la sua viva attenzione.

Prosegue il mio ordine del giorno:

« ritiene, anzitutto, che per un'azione efficiente, positiva del Ministero si impone il concentramento dell'attività e dei mezzi per la soluzione di problemi fondamentali della vita civile (scuole, acquedotti, servizi igienici) ».

Qui ho condensato quello che poc'anzi dicevo. Risolviamo alcuni problemi, in una certa e ben determinata direzione; non perdiamoci per mille rivoletti, per poi non concludere nulla. In questo comma ho accennato ai problemi della scuola, al problema degli acquedotti, al problema dei servizi igienici. Non ho messo un « eccetera », onorevoli signori. Concentriamo gli sforzi per risolvere in un anno il problema degli edifici scolastici, quello degli acquedotti, e quello dei servizi igienici. Per il problema degli edifici scolastici e per gli ambulatori ho proposto alla lettera d) dell'ordine del giorno che si costituisca un ente autonomo il quale costruisca e ceda ai Comuni, scuole e ambulatori, a riscatto trentennale, derogando alla legge 3 agosto 1949 con evidente semplificazione.

Nell'ordine del giorno ho fatto un'altra affermazione sulla quale richiamo l'attenzione del Ministro. Dico così:

« Ritiene — il Senato — in secondo luogo che per far fronte alla rilevata insufficienza attuale e a quella maggiore del prossimo avvenire escludendosi nuove assunzioni di personale... ». Lasciatemi fare una considerazione: questa degli impiegati è grande iattura; in Italia si vive per

diventare impiegati, e lo Stato vive per assumere impiegati. E' piaga grossa questa: e non si cura. onorevoli colleghi, mentre di fronte ad essa dovremmo essere ben decisi. Dobbiamo andare su tutt'altra strada: molti servizi dello Stato possono essere affidati a privati, evitando così di creare l'armatura enorme, colossale che aumenta continuamente accumulando sullo Stato un enorme onere finanziario per le pensioni future.

Per la soluzione, dunque, di questo problema nel mio ordine del giorno dico: « snellire la trattazione di tutti gli affari con intelligente semplificazione effettiva delle procedure universalmente giudicate in gran parte superflue ed ad ogni modo complicate e defatigatorie ». Che cosa è necessario? E' necessario che il Ministro faccia sul serio e che si preoccupi di ottenere la semplificazione da tutti auspicata.

Veda l'onorevole Ministro come cammina una pratica, dal protocollo fino alla sua firma finale.

Veda, ed elimini tutto ciò che è inutile, tutto ciò che complica e ritarda. Pur troppo le funzioni dello Stato sono enormemente aumentate e tutto i cittadini chiedono allo Stato, lo Stato deve dare e fare tutto, e di ciò, la colpa è vostra, cari colleghi socialisti: (*rivolto alla sinistra*) la colpa è del socialismo che è statalismo e accentramento. (*Interruzione del senatore Grisolia*).

TONELLO. Noi ci vantiamo di aver portato il proletariato alla ribalta.

CONTI. Quanto a questo, onorevole Tonello, il vanto è anche nostro. Per primi, il proletariato l'abbiamo portato alla ribalta noi repubblicani. Ma la tendenza alla statolatria deriva purtroppo da voi.

TONELLO. Non è vero, noi abbiamo maturato le nostre conquiste attraverso il lavoro dei lavoratori, attraverso la loro resistenza, attraverso le loro cooperative. Non abbiamo mai domandato niente allo Stato.

PRESIDENTE. Onorevole Conti, io la ascolto con molto piacere, però lei parla esattamente da 35 minuti e la prego di riassumere.

CONTI. Devo almeno leggere tutto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Conti, lei ha esperienza di presidenza. Lei ha ricordato in precedenza il Regolamento ed io debbo ricordarle che esso dice che lo svolgimento di un ordine del

giorno è limitato a 20 minuti. Lei parla da 35 minuti, quindi la prego di concludere.

CONTI. Io deploro che sia in sede di interrogazioni sia in altre discussioni non ci sia una eguale misura per tutti. Quando parlano alcuni, a proposito o a sproposito, non si osservano limitazioni. Onorevole Presidente, io non ammetto questi sistemi ma le dico che non farò altro che leggere l'ordine del giorno, protestando perchè mi si toglie la parola.

PRESIDENTE. Onorevole Conti, non ammetto che si dica che lei non ammette, come prima cosa. In secondo luogo non le ho tolto affatto la parola; ho avuto la maggiore tolleranza e invece di 20 minuti lei ha già parlato per 35 minuti. L'ho pregata di concludere, debbo rilevare però che notevole parte del suo intervento non aveva relazione con l'ordine del giorno che ha presentato. Ho avuto ad ogni modo tutto il riguardo possibile verso di lei.

CONTI. Tutte le altre volte che uscite dai limiti del Regolamento sarò senza dubbio io a protestare, parlasse anche il Padreterno.

PRESIDENTE. Lei farà benissimo.

CONTI. Leggo allora, senza aggiungere una parola, l'ordine del giorno che ho presentato, continuando a deplorare che mi si sia tolta la parola:

« Il Senato della Repubblica, considerando l'insufficiente funzionalità dell'Amministrazione dei lavori pubblici rilevata dalla relazione del senatore Corbellini, prodotta dall'enorme complesso di compiti straordinari già gravanti sul Ministero e di quelli previsti per i compiti nuovi assegnati dal disegno di legge istitutivo della Cassa del Mezzogiorno, non superabili a malgrado del valore dei dirigenti, lo zelo e l'abnegazione del personale; mentre raccomanda alla viva considerazione del Ministro le indicazioni del relatore per la riorganizzazione dei quadri del personale;

ritiene, anzitutto, che per un'azione efficiente, positiva del Ministero si impone il concentramento dell'attività e dei mezzi per la soluzione di problemi fondamentali della vita civile (scuole, acquedotti, servizi igienici);

ritiene, in secondo luogo, che per far fronte alla rilevata insufficienza attuale e a quella maggiore del prossimo avvenire, escludendosi nuove assunzioni di personale e il conseguente depre-

cato, deprecabile, funesto aumento della burocrazia, si debba:

a) snellire la trattazione di tutti gli affari, con intelligente semplificazione effettiva delle procedure universalmente giudicate in gran parte superflue e ad ogni modo complicate e defatigatorie;

b) procedere all'abolizione di organi, enti, istituti parastatali, società miste (oggetto, questi complessi, dell'ordine del giorno dei senatori Ruini e Focaccia) operanti o meno a spese del Ministero dei lavori pubblici;

c) con l'attribuzione ad aziende autonome (con personale del Ministero) di alcuni servizi (elettricità, bonifiche e irrigazioni) di carattere permanente e di prevedibile sviluppo, che non devono più oltre essere contenuti e vincolati nel ristretto ambito ministeriale, richiedendo rapidità di coordinazioni e di provvedimenti, nonché direzioni informate a criteri prevalentemente industriali;

d) con la formazione di enti autonomi temporanei per l'esecuzione di modeste, ma urgentissime opere edilizie, come quelle per « case della scuola » nei piccoli paesi e nelle campagne che lo Stato (derogando per questo punto alla legge 3 agosto 1949) deve costruire e cedere ai Comuni a riscatto trentennale; come quelle di ambulatori comunali (sale di pronto soccorso e da parto) proposti anche con recente relazione al Ministro Campilli dall'Alto Commissario aggiunto per la sanità pubblica, senatore Spallicci;

e) provvedendo a diverso funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche con l'attribuzione di autonomia dagli organi ministeriali e controllata e assistita da consigli di rappresentanti degli Enti locali ».

Punto. E mi siedo protestando. (*Approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Rocco e così formulato:

« Il Senato invita il Governo a disporre l'appalto per la costruzione della strada rotabile Oriolo Calabro-Cersosimo ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rocco.

ROCCO. Signor Presidente, poche parole per questo mio ordine del giorno e le dico senza fiducia perchè non c'è il Ministro. Noi meridionali quando vediamo un nuovo Ministro dei lavori pubblici apriamo l'animo alla speranza.

Stamattina egli non è intervenuto; c'è il Sottosegretario Camangi, ma noi conosciamo ciò che egli pensa riguardo alle nostre questioni. Quindi per lui il mio discorso può essere anche inutile. Ad ogni modo dirò al Senato che cosa io chiedo. Io chiedo il completamento della rete stradale calabro-lucana. Mi dispiace che non sia presente l'onorevole Salomone perchè anche egli è interessato a questo problema. La strada calabro-lucana per essere completata ha bisogno della costruzione del tratto Oriolo Calabro-Cersosino di appena 20 chilometri. Si tratta di una strada importante sia dal punto di vista economico che da quello sociale e turistico, perchè, dopo il suo completamento, dalla Basilicata e dall'Irpinia si potrà agevolmente raggiungere quella grande selva nostrana che è la Magna Sila. La strada mette in comunicazione tre regioni: la Basilicata, la Calabria e le Puglie.

Il mio ordine del giorno si riferisce alla zona del Polline che è il punto di incontro di queste tre regioni: è la zona boschiva che immediatamente segue a quella della Sila. Una Commissione senatoriale è stata a visitare la Sila e avrebbe dovuto sentire il dovere di inoltrarsi più in su e di visitare il Polline. Garibaldi voleva farne una storica provincia quando vinse la resistenza borbonica sulle vette di Aspromonte. Nella zona sono contenuti 56 Comuni, i quali non hanno — non ci crederete — un palmo di strada rotabile. Quella popolazione vive affogata nella boscaglia immensa che copre il dorsale di quelle montagne.

Noi aspettiamo da tanti decenni che sia completata questa strada, che siano costruiti questi ultimi 20 chilometri. Voi del Ministero nei vostri archivi, nei vostri elenchi ufficiali segnate questa strada come completata. Ma venite a rendervi conto se ciò è vero. Io, che conosco l'onorevole Aldisio e so del suo equilibrio, della sua serenità di giudizio, e quanto egli abbia l'animo e la mente aperti a tutti i bisogni del nostro Mezzogiorno ho la certezza che egli verrà a visitare questa zona calabro-lucana, la zona più depressa, la vera zona malata dell'Italia meridionale.

Non si sfidi la pazienza di quelle popolazioni. Conosco la forza di attività e di ingegno dell'attuale Ministro. Egli è meridionale e compirà il suo dovere verso il Mezzogiorno. Non si può lesinare per quelle popolazioni che hanno pagato per tanti anni con moneta pregiata. Io chiedo un mi-

nimo di respiro economico, che riguarda tre regioni, che rappresentano tutto il Mezzogiorno. La risposta del Sottosegretario onorevole Camangi fu l'altra volta nel senso che si trattava di una strada provinciale. Niente affatto! Non può essere provinciale una strada che si inserisce attraverso il territorio di tre regioni. E non capisco soprattutto questa differenza tra strada provinciale e strada statale, quando la strada è ritenuta da tutti una strada di grande traffico e di grande importanza economica. E poi per noi queste differenze dovrebbero scomparire. Sono differenze che mortificano lo spirito e la coscienza dei popoli: sono residui della politica fascista, che riteneva che il Mezzogiorno dovesse essere una zona di sfruttamento, una zona coloniale. Ora queste cose devono finire. Che lo Stato paghi per le aree depresse. Paghi soprattutto per la zona calabro-lucana. Le nostre provincie non hanno mezzi per fronteggiare neppure gli estremi bisogni. I nostri comuni non hanno soldi neppure per pagare il progetto di un ingegnere.

Io ho fiducia che mi verrà data una risposta da parte del Governo che sia tale da dare fiducia e che possa assicurare quelle popolazioni.

#### **Trasmissione di disegno di legge.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha trasmesso un disegno di legge recante aggiunte e modi che al regio decreto legge 15 ottobre 1925, n. 2033, e al Regolamento di esecuzione approvato con regio decreto 1° luglio 1926, n. 1361, per quanto ha riferimento all'aceto (994).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

#### **Ripresa della discussione del bilancio dei lavori pubblici**

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Ciampitti così formulato:

« Il Senato della Repubblica, ritenuta la necessità e la opportunità che, nell'attuazione del programma di costruzioni e di ricostruzioni, preannunziato dal Governo, si segua il giusto criterio di avvantaggiarne maggiormente e più sollecitamente quelle regioni e quelle zone che più dura-



1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

mente furono provate da eventi bellici, specie se già prima della guerra arretrate e dimenticate, e che la precedenza assoluta, rispetto ad ogni altra opera, venga data alla costruzione di alloggi per i senza tetto, i quali da circa sette anni mancano di una qualsiasi abitazione e sono costretti a vivere infelicamente all'aperto o accampati in ricoveri di fortuna con patente e grave offesa di ogni elementare regola di igiene e senso di umanità;

considerato, in ispecie, che fra le Regioni più gravemente colpite dalla guerra (se non proprio la più colpita di tutte) è il Molise, già prima della guerra tenuto in leggendario deprecato abbandono, poichè comuni come San Pietro Avellana e Capracotta e grosse frazioni come Cerasuolo e Castelnuovo furono completamente rasi al suolo, e la sola cittadina di Isernia, oltre alle ingenti distruzioni determinate da 11 massicci e spietati bombardamenti, subì la perdita di quattro mila vite umane, ossia un terzo dell'intera popolazione di appena 12 mila abitanti, conquistando così un ben triste primato fra tutte le città d'Italia, mentre ora attende, con ansia trepidante, che finalmente si dia un alloggio, sia pure modestissimo, a numerose famiglie che videro distrutta la loro abitazione e vivono una vita miseranda e perigliosa;

invita il Governo a che, procedendo all'attuazione dell'annunciato programma di costruzioni e di ricostruzioni, contempi, con precedenza assoluta, quelle riguardanti le regioni e le zone che maggiormente furono funestate e danneggiate da eventi bellici, specie se tenute in abbandono nel passato, antepoendo ad ogni altra opera la costruzione di alloggi per i senza tetto;

lo invita altresì a che, nella realizzazione del suaccennato programma, sia tenuto in particolare considerazione il Molise, cui fanno difetto acquedotti, fognature, case, scuole, strade, cimiteri, e tante altre necessità del vivere civile, ed a provvedere, adeguatamente e con ogni urgenza, alla costruzione di alloggi per i senza tetto, in Isernia, appagando finalmente la legittima aspettativa di tante famiglie, che sotto le macerie perdettero persone care ed ogni bene di fortuna, ed in pari tempo eliminando, o almeno riducendo, la grave disoccupazione della mano d'opera locale, ed incoraggiando, infine, quella sventurata, generosa e disciplinata popolazione a perdurare

nella intrapresa opera di rinascita materiale e spirituale ».

Ha facoltà di parlare il senatore Ciampitti.

CIAMPITTI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno, che io ho presentato e che svolgerò molto brevemente, anche per delegazione e con il pieno consenso del collega Magliano, che condivide con me l'onore di rappresentare nel Senato la Regione Molisana, è di una semplicità unica più che rara e ritengo che non occorran commenti e diffuse trattazioni per raccomandarlo alla benevolenza dell'onorevole Senato, oltre che del relatore e del Ministro dei lavori pubblici. Basteranno poche parole, perchè io dia ragione del mio modesto ordine del giorno, con la certezza che non troveranno difficoltà nè il relatore nè il Ministro a prenderlo in considerazione, anzi dichiarando anticipatamente che potrò non insistere a che il mio ordine del giorno venga messo in votazione, solo che il Ministro dei lavori pubblici faccia la promessa, che per me rappresenterà un impegno sostanziale, di tenere al momento opportuno nel debito conto le modeste osservazioni che io farò.

In sostanza il mio ordine del giorno si compone di due parti, una generale o generica, e l'altra speciale o specifica. Tutte e due tendono a provocare da parte del Ministro dei lavori pubblici un criterio di reattività nell'atto in cui si dovrà dar mano all'esecuzione di quel programma di costruzioni e ricostruzioni di cui ha fatto l'enunciazione e l'esposizione il Presidente del Consiglio dei Ministri in quest'Aula. Io mi permetto di osservare che se è vero che molte regioni dell'Italia, forse tutte, hanno bisogno della costruzione di opere pubbliche di cui attualmente non sono fornite, bisogna procedere, con un criterio che mi sembra giusto ed equo, dal punto di vista della gradualità, nel senso che bisogna dare la precedenza nell'esecuzione del programma governativo a quelle regioni o zone che maggiormente furono devastate e depauperate a causa degli eventi bellici. So bene che anche quelle regioni che furono danneggiate poco, o che addirittura non conobbero il volto della guerra, hanno le loro esigenze, ma mi pare giusto ed equo che, poichè i fondi non sono bastanti per dare esecuzione completamente a tutte le opere pubbliche reclamate, si debba dare la precedenza alle opere da costruire in quelle regioni che furono più aspra-

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

mente provate dagli eventi bellici. Simile gradualità dovrebbe, secondo il mio modesto parere, essere rispettata anche in fatto di specificazione delle opere pubbliche, perchè se è vero che le strade, gli edifici scolastici, le fognature, gli acquedotti sono indispensabili per la vita delle varie regioni d'Italia, è anche vero che una precedenza assoluta spetti alle case per senzatetto, specie per quelle numerose famiglie, che, a causa della guerra, hanno perso l'alloggio. Questa categoria di persone, secondo me, merita la maggiore considerazione da parte del Ministero dei lavori pubblici, perchè gli acquedotti, le strade, le fognature, le chiese, le scuole, si dovranno pur costruire, ma la esigenza della casa è preminente e indilazionabile.

Per riferirmi alla seconda parte del mio ordine del giorno, io devo ora parlare della mia regione, del Molise. Poco fa il signor Presidente dell'Assemblea argutamente rilevava con me che tutti i senatori, che hanno avuto modo di parlare su questo bilancio ed anche precedentemente, hanno tenuto a dire che la loro regione era la più provata dalla guerra. Io non pretendo di affermare qui che il Molise è stata la regione più duramente provata dagli eventi bellici, ma mi appago di rilevare che è stata tra quelle più duramente colpite. Quando si pensi d'altra parte che il Molise è una di quelle poche regioni d'Italia che per secoli sono state neglette, con un abbandono quasi leggendario da parte dei governi precedenti, dico che la constatazione dei danni subiti da questa infelice regione a causa dell'ultima guerra, deve essere messa in relazione anche con lo stato di fatto preesistente alla guerra, in quanto che per secoli non si è provveduto a creare quelle opere pubbliche di cui si è sempre avvertito l'assillo e la necessità urgente. Ora, se avessi il tempo materiale a disposizione — ma non voglio neanche utilizzare la metà dei minuti regolamentari, che ricordava autorevolmente il nostro Presidente — io potrei fare la dimostrazione che nell'ambito della mia provincia, si sono verificati disastri, a causa della guerra, che forse possono trovare solo l'eguale in quelli subiti dalla città di Cassino.

Signori, non deve arrecare meraviglia quello che io sto per dire: paragono cioè solo due città della mia provincia, alla sorte subita dalla città di Cassino, Capracotta e San Pietro Avella-

na, due ridenti paesi di montagna dove anche il turismo aveva modo di sperimentarsi, con compiacimento dei turisti che quelle zone di alta montagna visitavano. Questi paesi sono stati completamente rasi al suolo: non una casa soltanto è rimasta in piedi, e si aggiunga che due grosse frazioni, Cerasuolo e Castelnuovo, che fortunatamente erano rimaste indenni agli eventi bellici, sono state completamente rase al suolo perchè gli alleati — bontà loro — vollero farne oggetto di riprese cinematografiche, e quindi furono dall'aria e dalla terra bombardate, sicchè non rimase un solo muro in piedi. Vi dirò ancora che la mia città, Isernia, (che veramente non si deve confondere con la comune dei piccoli paesi, non fosse altro che per le sue tradizioni e per gli uffici pubblici che colà esistono) ha subito 11 bombardamenti massicci, straordinari, che hanno distrutto o danneggiato quasi il 75 per cento dell'abitato e che nella sola giornata del 10 settembre 1943, hanno fatto 4.000 vittime umane, sopra una popolazione di 12.000 abitanti, sicchè è rimasto sotto le macerie un terzo della popolazione. Nella mia città si è fatto qualche cosa, debbo dirlo per dovere di lealtà; si è fatto parecchio; ma, quello che non si è fatto abbastanza riguarda la costruzione delle case di abitazione per i senza tetto. Vi sono infatti parecchie famiglie che vivono all'aperto, in campagna, nei pagliai e nei tuguri, le quali hanno abitazioni preistoriche con grave ed evidente offesa delle leggi dell'igiene e della sanità ed anche in offesa ad ogni senso di umanità e di civiltà. Per queste specialmente io ho presentato il mio ordine del giorno. Credo di non essere eccessivo nelle mie richieste, rivolgendomi al Ministro dei lavori pubblici, con un appello particolare affinchè nella mia città di Isernia, trascurando ogni altra cosa — e pur vi sono tante altre esigenze — si provveda a dare un alloggio a queste povere famiglie che, da 7 anni, vivono all'aperto, vivono una vita infelice, una vita piena di rischi, piena di pericoli, soprattutto dal punto di vista delle malattie, e reclamano quindi ad alta voce un alloggio sia pure modestissimo dove potersi ricoverare, specialmente per quelle famiglie che sono costituite da bambini, da vecchi e da donne, e ve ne sono parecchie. E' principalmente per questo che ho presentato il mio ordine del giorno, senza che esso voglia rap-

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

presentare la benchè minima e lontana critica all'operato del Ministero dei lavori pubblici, ma semplicemente allo scopo di fare una segnalazione che a me pare, dal punto di vista della mia coscienza, veramente meritevole di essere presa in considerazione dal Ministero dei lavori pubblici. Si compia un'opera veramente civile e umanitaria, dando un tetto a questa povera gente che è stata così colpita dagli eventi bellici e nello stesso tempo, si combatterà, in parte almeno, per la mia città la piaga della disoccupazione. E, poi, si tratta di una popolazione onesta, laboriosa e disciplinata, che si tiene lontana da ogni forma di agitazioni e da ogni reclamo più o meno in-composto e violento. Si farà anche opera di incoraggiamento a perdurare nell'intrapresa via della rinascita materiale e spirituale. (*Vivi applausi dal centro e da destra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore De Luca che è così formulato:

« Il Senato, constatato come la antica via Cassia fosse, nei tempi andati, la principale e più breve arteria che congiungeva il Nord di Europa e d'Italia con Roma, mentre oggi il traffico vi si è grandemente rarefatto, preferendo, chi discende dal Nord, di servirsi di altre strade, benchè più lunghe per varie decine di chilometri, onde evitare il fortissimo dislivello e le curve pericolose di Radicofani;

considerato come ciò costringa il turista ed il trasportatore ad uno sperpero di carburante e ad una usura di mezzi completamente inutili, a tutto scapito così della privata, come della pubblica economia, oltre ad una non trascurabile perdita di tempo;

ritenuto necessario rimuovere gli ostacoli che si oppongono al naturale, tradizionale fluire del traffico, mediante la correzione della strada, già progettata da tempo, anche nei particolari esecutivi, per il che occorrerà la costruzione di una galleria di circa m. 500, con una spesa complessiva, per la intera correzione, di poco più di un miliardo;

affermato che non è legittimo lasciare una zona vasta ed operosa come quella che si estende da Siena a Viterbo ed oltre, priva di ferrovia, senza almeno una comoda via che consenta sicure e rapide comunicazioni, sia per gli scambi

locali, come per quelli a vasto raggio con Roma-Firenze-Bologna e gli altri centri del Paese;

invita il Governo a provvedere, senza ulteriore indugio, alla unica soluzione logica, giusta, economica del grave, annoso problema; quella di eliminare, con la correzione su indicata, l'impedimento al traffico, costituito dalle erte pendici e dalle curve che salgono a Radicofani, sospendendo le dispendiose sistemazioni di ripiego, che ad altro non approdano, se non ad uno sperpero non indifferente ed inutile del pubblico denaro ».

Ha facoltà di parlare il senatore De Luca per svolgere quest'ordine del giorno.

DE LUCA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a me pare che la formulazione dell'ordine del giorno sia abbastanza particolareggiata e precisa per dar ragione della richiesta in esso contenuta. Tuttavia, siccome potrebbe sembrare che il problema interessasse solo la zona da me rappresentata, ossia la provincia di Viterbo, sarà bene riandare un pò, sia pure rapidamente, a quelle che sono le ragioni generali che hanno determinato, insieme con le ragioni particolari, facilmente identificabili, questa mia specifica richiesta.

La via Cassia, n. 2 delle strade statali, è la via più breve tra Roma e Firenze. Come ho già precisato nell'ordine del giorno, la via Cassia fu già, nei tempi andati, l'arteria diretta di congiunzione fra la Germania, la Svizzera, l'Alta Italia e Roma. Se se ne volesse la riprova, la potremmo trovare in parecchi episodi. La potremmo trovare, ad esempio, nel fatto storico che nel 1151, mi sembra, ad Acquapendente, che si trova a metà strada tra Siena e Roma, furono ricevuti dai legati pontifici i messi imperiali, di quale Enrico, non ricordo bene; se volessimo un'altra riprova, potremmo ricordare il sacerdote boemo tormentato dal dubbio che, scendendo a Roma, si fermò a celebrare la Messa a Bolsena sulla via Cassia, dove avvenne il miracolo detto, appunto, di Bolsena, che originò la festività del *Corpus Domini*. Se volessimo ancora un'altra prova un pochino più lieta e... mussante potremmo, pensando all'Est!... Est!... Est!!!... di Montefiascone, ricordare il dottore tedesco che, scendendo verso Roma, trovò a Montefiascone l'ideale dei vini, di cui era buongustaio. Gli piacque tanto quel vino, che, per troppo bere, morì.

Il servo fedele, che aveva fermato con il tri-

plice est, il suo signore sul colle Falisco, incise sulla tomba l'epigrafe famosa: *Est! Est! Est!!! et propter nimium est dominus meus... mortuus est.*

Questi piccoli e grandi episodi danno la dimostrazione che la via Cassia fu la via di comunicazione diretta dell'Europa del nord e dell'Italia del nord con Roma. Quando i mezzi di comunicazione erano quelli che erano e la carrozza a quattro ruote era già un lusso e c'era la vettura postale a trazione animale, naturalmente la salita di Radicofani, che arriva oltre i seicento metri sul livello del mare, con tutte le sue curve pericolose e il tracciato tortuoso, non presentava molte difficoltà; ma oggi, con i mezzi moderni, quando il turista si serve di macchine che raggiungono i 150 Km. orari, quando gli autotreni trasportano centinaia di quintali, la strada di Radicofani è una barriera insormontabile, tanto che il traffico si è spostato e si sposta verso altre vie, anche se esse hanno percorsi maggiori di quaranta, cinquanta chilometri. Che cosa occorre, allora, per la via Cassia? L'Azienda autonoma della strada era già entrata — assicuro cosa precisa — nella determinazione di correggere la strada in modo definitivo, con la costruzione di una galleria, quella istessa galleria cui accenno nell'ordine del giorno. In un certo momento, non si sa bene perchè, forse cedendo ad influenze che non dovrebbero assolutamente operare mai, essa Azienda, che pur era stata nettamente favorevole al progetto, tanto che aveva dato persino incarico al progettista di redigere (non so se tecnicamente sono esatto) il piano di esecuzione del progetto stesso, questo ha voluto che si arenasse. Si sono in prosieguo spese e si spendono tuttavia varie centinaia di milioni per correggere malamente una strada dell'importanza della Cassia, senza risolvere il problema. A parte che con i panni caldi non si curano le malattie, che invece bisogna affrontare nella loro eziologia, perchè la cura causale è la sola cura che risolve; a parte questo, lo sperpero di pubblico danaro, che non approda a nulla o quasi, è deplorabile.

Quando si debbono affrontare problemi che presentano una soluzione radicale, che sia anche l'unica logica e giusta, occorre che essa sia adottata senza perplessità. Quei problemi non si possono aggirare, per non risolverli.

Si risponde: occorrono miliardi. In Italia di

miliardi se ne spendono molti e non sarà certamente la spesa di un miliardo che potrà far tacere la voce giustamente interessata di una zona intera che reclama un suo diritto primordiale, quello delle comunicazioni, quando essa è persino priva di ferrovie, come la zona che si estende da Siena a Viterbo. Date uno sguardo alla carta ferroviaria e vedrete una specie di zona del silenzio che si allarga dalla linea che congiunge Roma con Firenze, al mare. Vi è sì, una piccola linea secondaria serpeggiante, a nord, che tocca Buonconvento. Ma io mi appello all'onorevole Corbellini che è il signore delle ferrovie: egli sa benissimo come vi fosse una volta in gestazione una linea Siena-Viterbo, e sa che poi il progetto tramontò. Orbene, se non si può o non si vuol fare la strada ferrata, si accomodi la Cassia, non si faccia sviare da questa il traffico naturale e tradizionale. Signori, siamo italiani anche noi ed abbiamo il diritto di avere una strada che ci permetta di comunicare con il mondo.

Questa è la portata del mio ordine del giorno con cui io credo di invocare un atto di giustizia.

D'altro canto, come dicevo poc'anzi, so che interessati a questa soluzione sono perfino gli abitanti di Bolzano, insieme con quelli della Lombardia, di Bologna e di Firenze, anche essi chiedono allo Stato di risolvere il problema, che se, come è ovvio, tocca più da vicino il collegio che io rappresento, Viterbo, terra nobilissima, operosa e feconda, che ha pur diritto di cittadinanza in Italia, esso interessa vivamente anche molte altre regioni. Io interprete di tutti questi interessi convergenti invocando, soprattutto, un principio di giustizia distributiva, che deve essere a fondamento di ogni buon governo, chiedo che questo problema sia concretamente risolto. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Braitenberg ha presentato insieme al senatore Raffener il seguente ordine del giorno:

« Si invita il Governo a destinare quella parte dello stanziamento di lire 400 milioni (capitolo 170 - Edifici pubblici governativi) prevista per il completamento del nuovo palazzo di giustizia di Bolzano alla sistemazione dell'attuale palazzo di giustizia che, con una spesa di circa 70 milioni di lire, può essere sistemato in una decorosa sede della giustizia, sufficiente ai bisogni attuali e futuri, mentre il completamento del nuovo palazzo

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

di giustizia, ideato dal governo fascista con dimensioni sproporzionate al fabbisogno della giustizia, richiederebbe una spesa di oltre 200 milioni di lire ».

Ha facoltà di parlare il senatore Braitenberg per illustrare questo ordine del giorno.

BRAITENBERG. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, l'ordine del giorno da me presentato per essere ben compreso ha bisogno di una breve spiegazione. Nel capitolo 170 delle spese del bilancio che discutiamo è stanziato un importo di 400 milioni di lire per edifici pubblici governativi, ed una parte di questa somma, già di per sé insufficiente agli scopi per cui è stata stanziata, secondo la relazione del senatore Corbellini, dovrebbe servire per la ultimazione del nuovo palazzo di giustizia di Bolzano, la cui costruzione è stata iniziata prima dell'entrata in vigore della legge del 24 aprile 1941, n. 392, che ha posto a carico dei comuni la costruzione e la manutenzione dei locali destinati all'esercizio della giustizia.

Bolzano possiede già nella sua vecchia città un degno palazzo di giustizia, sede del locale tribunale, costruito ancora sotto l'Austria, che è sufficiente ai bisogni degli uffici giudiziari attuali ed anche per il prossimo avvenire. Il palazzo era lievemente danneggiato dalla guerra, ma è stato già riparato. Il governo fascista iniziò la costruzione di un nuovo palazzo situato ai limiti della città, alla riva destra della Talvera e lo iniziò con scopi che oggi, per ovvii motivi contingenti, non sono più di attualità; questo nuovo palazzo infatti doveva far parte di quel complesso monumentale della nuova Bolzano che doveva sorgere verso ovest, nella quale dovevano trasferirsi tutti gli edifici pubblici della città.

L'attuazione di questo piano appena iniziata dovette essere sospesa per gli eventi bellici ed oggi nessuno pensa più a riprenderla, perchè ben più gravi problemi, come per esempio la ricostruzione degli immobili distrutti e la questione degli alloggi mancanti, assorbono tutte le possibilità costruttive. Un altro motivo fondamentale era la causa della progettazione della nuova monumentale sede per la giustizia. Il fascismo voleva trasferire a Bolzano la Corte d'appello, che si trova a Trento; nessuno oggi pensa più all'attuazione di tale progetto, tanto più in quanto Trento, nel frattempo, è diventata capoluogo della regione,

e pertanto lì rimane e deve rimanere anche la sede del più alto ufficio giudiziario della regione. Il nuovo palazzo di giustizia, se fosse veramente destinato a questi scopi, non solo sarebbe situato al limite della città distante oltre un chilometro dal centro, lontano dalla stazione ferroviaria, ma anche assolutamente sproporzionato alle necessità della giustizia. Il palazzo, oggi semi-finito, esiste soltanto con i muri ed il tetto, senza lavori di rifinitura ed ha una cubatura di oltre 56 mila metri cubi; contiene inoltre uno scalone di marmo ed accessori sontuosi, ben sette monumentali saloni e 176 locali di uffici. L'attuale palazzo di giustizia ha circa 60 stanze, più 4 aule, compresa anche l'aula per la Corte di assise, e tutti i locali accessori, e potrebbe anche essere sopraelevato di un piano. Il tribunale di Bolzano è dotato, assieme alla Pretura e all'Ufficio tavolo, di circa 25 giudici, e tutto il personale giudiziario assomma a meno di 100 unità. E' ovvio che il nuovo palazzo con i suoi 176 locali di uffici sarebbe assolutamente esuberante per gli uffici giudiziari. D'altra parte il vecchio palazzo di giustizia, a giudizio dei competenti, potrebbe essere facilmente in condizioni di poter continuare a soddisfare le esigenze della giustizia di Bolzano; necessitano solo alcuni lavori di ampliamento, come per esempio l'installazione di un termosifone, la restituzione di uffici che oggi sono occupati per alloggi di cancellieri e giudici, il trasferimento della stazione dei carabinieri ivi sistemata, per soddisfare degnamente e decorosamente al fabbisogno della giustizia di Bolzano. Secondo calcoli elaborati da esperti la spesa per tali lavori non supererebbe 70 milioni di lire, mentre per il completamento del nuovo palazzo di giustizia ci vuole una spesa di almeno 200 milioni.

La massima parte della popolazione è contraria al trasferimento degli uffici giudiziari dal centro della città al nuovo palazzo, perchè l'accesso allo stesso, implicherebbe una perdita notevole di tempo. Il comune di Bolzano, al quale la legge del 1941 fa l'obbligo di pagare il canone di affitto da fissarsi dall'ufficio tecnico erariale, che è obbligato alla riparazione, manutenzione e riscaldamento, alla dotazione di nuovi mobili, ha chiaramente espresso la sue vive apprensioni per l'enorme onere quasi insostenibile per esso, danneggiato gravemente dalla guerra, ed ha espresso parere sfavorevole al trasferimento degli uffici

giudiziari nel nuovo palazzo. Solo la maggior parte dei giudici si è espressa favorevole al trasferimento nel nuovo palazzo e ciò precipuamente per ragioni di prestigio; ma mi sia lecito osservare che il prestigio della giustizia non dipende dai rivestimenti di marmo e dallo scalone sontuoso, ma essenzialmente dall'altissima funzione della giustizia che è troppo alta per aver bisogno ancora di sfarzo esteriore. E' una funzione che è riconosciuta dalla nostra popolazione sia nel vecchio che nel nuovo palazzo e quindi non abbiamo bisogno di nuova sede e di marmi.

Il bilancio dei Lavori pubblici è limitato e noi abbiamo l'obbligo di fare il migliore uso dei pochi soldi che abbiamo a disposizione. Di fronte al dilemma di spendere 200 milioni in un fabbricato mezzo finito, quando sappiamo che la sede è inadatta per la sua ubicazione, e che la popolazione non è d'accordo, o di una spesa di 70 milioni che permette di sistemare definitivamente in sede adeguata e sufficiente gli uffici giudiziari di Bolzano, ritengo che la scelta non dovrebbe essere difficile. Se scegliamo l'ultima soluzione, l'unica che mi pare razionale, lo Stato risparmierebbe circa 130 milioni. Il fabbricato già iniziato dal Governo fascista potrebbe essere affidato a qualche ente che lo potrebbe completare con i propri mezzi e renderlo redditizio in un breve periodo di tempo. Penso che l'Ente fiera di Bolzano, che l'aveva negli ultimi anni provvisoriamente in uso, sarebbe senz'altro disposto a completarlo ed a pagare allo Stato un congruo contributo per l'uso dello stesso. Queste sono in breve le ragioni che hanno indotto me ed il mio collega ad invitare il Governo a devolvere quella parte della somma destinata per il completamento del nuovo palazzo di Giustizia alla definitiva sistemazione del vecchio palazzo di giustizia. Poichè con l'accettazione di questo ordine del giorno lo Stato risparmierebbe 130 milioni, senza sacrificare minimamente le esigenze e la dignità della giustizia a Bolzano, io confido che Governo e Senato approveranno il mio ordine del giorno. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Magliano e Conti così formulato:

« Il Senato rilevato che con legge 2 aprile 1940, n. 392, fu stabilito che il completamento dell'acquedotto del Basso Larinese, diramazione dell'acquedotto pugliese per i comuni di Larino, Ter-

moli, Campomarino, Portocannone, San Martino in Pensilis, ed Ururi, fosse posto a totale carico dello Stato;

che tale opera, iniziata e poi interrotta per le contingenze di guerra, attende ancora di essere completata mentre quelle nobili ma sfortunate popolazioni non hanno nessuna altra possibilità di assicurarsi un minimo di vita civile ed igienica, nè le amministrazioni comunali possono provvedere al pagamento dei contributi che loro si vorrebbero richiedere in base alla legge per gli Enti locali;

invita il Ministro dei lavori pubblici ad inserire nel programma per l'utilizzazione del fondo di mille miliardi destinato alle aree depresse del Mezzogiorno l'immediato stanziamento delle somme necessarie alla esecuzione della citata legge 2 aprile 1940, venendo incontro alle richieste di quelle popolazioni che da anni attendono il riconoscimento del loro diritto ».

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

CONTI. Io ho presentato in proposito anche una interrogazione, niente meno che nel settembre del 1949. Questo è un problema importantissimo anche dal punto di vista morale. Questi comuni del basso Larinese: Ururi, Larino, Termoli, Campomarino, Portocannone, San Martino in Pensilis non hanno acqua, come non l'ha tutto il Molise: infatti esiste l'altro problema da non confondere con questo: esiste anche il problema dell'acquedotto Molisano del quale non si ha notizia.

Per questo problema dell'acquedotto del basso Larinese, però, si è avuta da molto tempo una soluzione per una legge. Non si riesce a capire come lo Stato abbia la pretesa di sottrarsi a un suo dovere preciso. Ho avuto notizia indiretta che i Comuni che ho nominato sono stati invitati a provvedersi dell'acquedotto col contributo previsto dalla legge 3 agosto 1949 concernente « Lavori pubblici d'interesse locale ». Ora io ritengo che il Ministero, se ha preso questa decisione, ha violato un obbligo dello Stato che non è assolutamente lecito violare, perchè esiste una legge 2 aprile 1940, n. 392, la quale provvede per gli acquedotti dei quali parliamo. All'art. 11 questa legge dice: « per provvedere al completamento dell'acquedotto dei comuni di Ururi, Portocannone, San Martino in Pensilis, Larino, Cam-

pomarino e Termoli in provincia di Campobasso, costituiti in consorzio, è autorizzata la spesa di lire 7 milioni ».

C'è dunque una legge che avuto un principio di esecuzione anche perchè i comuni hanno già versato, a tempo debito, i contributi che sono richiesti dalla legge.

In Italia può accadere tutto: lo Stato delibera, si obbliga, ma poi ad un certo momento arriva un Ministro che dice: no, la legge non mi va, procuratevi l'acqua in un'altra maniera.

Questo non è assolutamente ammissibile, onorevole Ministro assente, e onorevole Sottosegretario presente. La legge si deve eseguire: se il Ministero non ha provveduto allo stanziamento della somma necessaria per l'esecuzione dei lavori interrotti a causa della guerra, provveda con variazioni di bilancio, provveda attingendo a fondi speciali, in qualunque modo: ma è assolutamente impossibile che possa essere ammesso, essendovi una legge apposita, che gli acquedotti siano a carico dei comuni interessati.

Se io non avrò una risposta, oggi, dal Ministro, chiederò alla Presidenza che sia messa all'ordine del giorno di una prossima seduta la mia interrogazione su questo problema, perchè desidero avere una risposta precisa, categorica, intorno alla soluzione che il Ministero intende adottare.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Tommasini, che è così formulato:

« Il Senato della Repubblica, considerato lo stato di preoccupante crisi del porto di Venezia, la più preoccupante della crisi generale dei porti nazionali;

riconosciuto che la crisi in cui si dibatte il grande emporio adriatico è dovuta alla diminuita possibilità del suo *hinterland* in relazione ad eventi di carattere internazionale;

considerato che occorre, pertanto, trovare allo stesso grande porto altri centri di traffico cui la sua capacità recettiva, le sue attrezzature ed i suoi impianti, oltre la secolare funzione di dogana europea dei grandi mercati d'Oriente, lo rendono idoneo;

considerato altresì che un efficace allargamento dell'*hinterland* del porto di Venezia potrebbe garantirsi in prima linea con la costruzione di quella idrovia per acque chiare congiungente il porto stesso a Locarno, attraverso Mantova,

Cremona, Milano, e il Lago Maggiore, di cui da oltre quarant'anni gli organi politici, amministrativi ed economici delle regioni interessate, singolarmente ed in numerosi Congressi, invocano la realizzazione, e di cui sono già pronti da tempo i progetti, per ampi tratti già approvati in forma esecutiva;

invita il Governo a prendere idonee misure per predisporre la realizzazione dell'opera idroviana per acque chiare, atta alla navigazione di natanti da almeno 600 tonnellate destinata a collegare — via Svizzera — il nostro Paese al sistema idroviano dell'Europa centrale; a realizzare la bonifica integrale di territori comprendenti centinaia di migliaia di ettari; a dar lavoro a decine di migliaia di disoccupati;

e a disporre intanto lo stanziamento dei fondi necessari per il proseguimento ed il completamento delle opere del comprensorio Tartaro Canal Bianco, già approvate con legge 1° dicembre 1938, n. 1810, e del tratto Milano-Cremona i cui lavori dovevano essere iniziati subito dopo la liberazione ».

Ha facoltà di parlare il senatore Tommasini.

TOMMASINI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, in sede di discussione del bilancio della marina mercantile il Ministro, onorevole Simonini, rispondendo alle giuste richieste del collega onorevole Giacometti, affermava che la crisi del porto di Venezia costituisce il fatto più preoccupante della crisi generale dei porti nazionali, ma che essa è conseguenza delle diminuite possibilità del suo *hinterland* in relazione ad eventi di carattere internazionale. Non potendo evidentemente modificare quegli « eventi di carattere internazionale », e non essendo ammissibile pensare che il Governo si disinteressi della crisi del porto di Venezia, occorre predisporre qualcosa che serva a dare a quel porto un *hinterland* diverso da quello di un tempo e tale da garantirne la vita presente ed avvenire. Da ciò il mio ordine del giorno.

La realizzazione della idrovia per acque chiare da Venezia a Locarno potrebbe creare nuove fonti di attività al porto di Venezia, in quanto essa costituisce gran parte della ben nota idrovia padana Venezia-Milano-Torino via Mantova, Cremona, Milano, Lago Maggiore, atta non solo a collegare l'Adriatico alla Svizzera, ma soprattutto a

inserire l'Italia nel grande sistema idroviario europeo.

Di questa idrovia si parla dall'altro dopoguerra, cioè da un quarantennio: ne invocano concordi (e ahimè inascoltati) la realizzazione gli enti politici, amministrativi ed economici delle regioni interessate, prime fra tutte quelle Trivenete che vedono la possibilità di risolvere, con tale opera, secolari problemi di regolamentazioni di acque e di bonifica (e qui mi riferisco a quello che ha illustrato magistralmente il nostro collega Merlin ieri) ed attuali, gravosi problemi di disoccupazione; ne hanno trattato, esaminato, discusso numerosi congressi e tra questi quelli recentissimi di Ferrara (1948) e di Padova (1949) alla presenza di personalità del Governo e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, emettendo voti, approvando ordini del giorno, chiedendo tutti unanimi la realizzazione dell'opera.

Sulla necessità di collegare la Svizzera all'Adriatico tutti sono concordi: divergenze sussistono solo sul percorso della via acqua, in modo particolare per quanto riflette il tratto da Cremona al mare e più specialmente da Cremona a Mantova.

Richiamo pertanto l'attenzione del Ministro competente sulla necessità di addivenire da parte degli organi responsabili ad una decisione definitiva sul tracciato idroviario, di cui, per la soluzione acque chiare, esistono progetti, alcuni approvati in forma già esecutiva.

Ma soprattutto rappresento la necessità che siano ripresi i lavori per il completamento del tratto relativo al comprensorio Tartaro-Canal Bianco-Porto di Levante, lavori già approvati con decreto legge 1° dicembre 1938, n. 1810, su progetto del benemerito Magistrato alle acque di Venezia, iniziati ed eseguiti per una parte, sospesi a causa della guerra, non ancora ripresi, con opere che subiscono danni incalcolabili, con canali che ristagnano perchè non ancora attraversati da acque fluenti. Questi lavori da soli consentirebbero la bonifica di 350 mila ettari di terreno, un incremento di produzione valutabile per i soli raccolti principali in 600 mila quintali di frumento, 1.200.000 quintali di granoturco, 900.000 quintali di bietole da zucchero, 5.600.000 quintali di foraggi, un aumento di 30.000 unità lavorative nella mano d'opera stabilmente fissata nei fondi; l'incremento di circa 4 miliardi di

lire nel gettito delle imposte, l'impiego di 22 milioni di giornate lavorative.

Questi dati statistici ve li sottolineo perchè dobbiamo sostenere quotidianamente, in questo periodo terribile della nostra vita economica nazionale, che l'impiego del danaro deve essere fatto soprattutto là dove il suo rendimento è più sollecito, e in questo caso diventerebbe immediato. Dovrebbe poi essere ripresa la esecuzione del tratto Milano-Cremona, i cui lavori stavano per iniziarsi subito dopo la liberazione e che furono invece inspiegabilmente sospesi d'improvviso, proprio il giorno in cui il Ministro dei lavori pubblici del tempo doveva inaugurarli. Il Ministro potrà osservarmi che esiste la commissione italo-svizzera e quindi la necessità di attendere l'esito dei suoi lavori. Ma a questo proposito ricordo che la delegazione italiana presso la Commissione è presieduta dallo stesso Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale oggi riveste anche la funzione di Capo Gabinetto; che la delegazione italiana nella Commissione stessa, essendo costituita da soli elementi tecnici — nella maggioranza funzionari del Ministero, eminenti ed egregi funzionari — non potrà dare che un responso tecnico su un progetto che in linea di massima solamente gli organi politici ed economici, ossia il Governo, dovrà porre; da ciò l'opportunità che la composizione della delegazione italiana sia modificata sostituendo o integrando i funzionari anche con uomini politici e con economisti, così come, a quanto mi consta, è costituita la delegazione svizzera e come mi risulta che la stessa ha richiesto fin dal novembre 1948.

Non ho altro da dire. So già che l'ordine del giorno è destinato ad essere accolto solo come raccomandazione perchè tale è la fine degli ordini del giorno; ma se il Ministro si presentasse questa sera non con il discorso fatto, così come esattamente poco fa ha previsto l'onorevole Conti, (perchè è così astuto il collega Conti che indovina già quello che verrà a dirci il Ministro) ma con una perizia completa in cui fosse indicato quello che costerebbe all'erario l'accoglimento di tutti i nostri ordini del giorno, io credo che questo potrebbe o metterci a tacere o a leticare tra di noi. Dichiaro quindi a priori che il mio ordine del giorno lo mantengo come raccomandazione.

Ho voluto porre peraltro il problema perchè esso va posto e tenuto presente. E' un richiamo



1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

all'interessamento del Senato che io ho voluto fare a favore di questa idrovia Locarno-Venezia.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Voccoli, che è così formulato:

« Il Senato, rilevando che nella relazione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici si afferma essere in corso di costruzione il nuovo bacino di carenaggio di Napoli;

ritiene che sia ugualmente necessario provvedere alla ultimazione del bacino di carenaggio di Taranto già costruito per tre quarti;

e invita il Ministro dei lavori pubblici a programmare sugli stanziamenti del bilancio 1950-51 i fondi necessari per la continuazione e il completamento dell'opera ».

Ha facoltà di parlare il senatore Voccoli.

**VOCCOLI.** Onorevoli colleghi. Il mio ordine del giorno riflette un problema che ho avanzato altro volta in questa Aula. L'anno scorso, discutendosi lo stesso bilancio dei lavori pubblici, io ebbi a presentare analogo ordine del giorno per il completamento del bacino di carenaggio di Taranto. Non voglio qui stare a rilevare se sussistessero ragioni per stanziare una somma per la costruzione di un nuovo bacino di carenaggio a Napoli, nè dico ciò per contrapporre a tale fatto le ragioni che militano a favore del completamento di un complesso uguale, se non superiore a quello in costruzione a Napoli, e per il quale furono spesi prima della guerra ben 800 milioni, che, rapportati alla moneta attuale, rappresentano una cifra assai notevole. Comunque, un miliardo e 800 milioni di moneta svalutata attuale basterebbero per portare a termine il bacino di carenaggio di Taranto.

L'onorevole Tupini, allora ministro dei lavori pubblici, accettò il mio ordine del giorno come raccomandazione. Io mi auguravo allora, e lo dissi nel mio intervento dell'anno scorso, che (poichè non pretendevo che si stanziasse in quel bilancio la somma necessaria, anche perchè il bilancio stesso era già stato approvato, e il Ministro del tesoro aveva già fissate le cifre) si fosse almeno nell'anno seguente erogata la somma occorrente per ultimare l'opera.

Ma nulla ho visto nel bilancio 1950-51, ho visto bensì annunciato nella relazione dell'onorevole Corbellini l'approntamento dei mezzi per l'ultimazione del bacino di carenaggio di Napoli, men-

tre non si parla affatto del bacino di carenaggio di Taranto, che, ripeto, è costruito per tre quarti del suo complesso.

Ora, francamente, io debbo tornare ad insistere. Il mio ordine del giorno l'ho presentato esclusivamente perchè mi auguro che, se non si può fare oggi quello che non si è fatto lo scorso anno, si pensi a provvedervi nel bilancio futuro. Comunque si tenga presente che è un lavoro che si deve ultimare, perchè Taranto è una città che forse pochi conoscono: è la terza città, per numero di abitanti, dell'Italia meridionale, ed è la sede del primo Dipartimento militare marittimo del nostro Paese; perciò occorre compiere questa opera per le necessità stesse della marina.

E' vero che la flotta della marina da guerra italiana è ridotta ormai ad una vecchia carcassa, come l'« Andrea Doria », con alcune piccole navi, ma è necessario completare il bacino di carenaggio perchè non deve soltanto servire per la marina militare, ma può servire anche per la marina mercantile. Gli stessi alleati, quando erano a Taranto (perchè erano a Taranto tutte le navi degli alleati) sostenevano la necessità di portare a termine questi lavori, perchè il bacino di carenaggio occorreva anche ad essi, per le riparazioni delle loro navi. E, francamente, di questo non si è tenuto conto, ed ancora una volta devo amaramente constatare che non se ne fa nulla neanche quest'anno. Pare una jattura per Taranto, che di tutti i lavori iniziati nessuno debba essere portato a termine!

A Taranto non vi è un palazzo degli studi, e tutte le scuole secondarie sono divise in tante case private, per le quali si spendono fior di milioni all'anno. Si iniziò la costruzione di un palazzo degli studi che è rimasto al piano terreno e incompleto.

Per lo sviluppo che ha avuto Taranto nell'ultima guerra a causa dell'affluenza in quel porto militare di molti operai venuti a lavorare sulle navi non soltanto nostre ma anche alleate, Taranto, dicevo, ha visto salire il numero dei suoi abitanti, che prima della guerra erano 165 mila, a ben 215 mila. E questa grande città ha un ospedale con un numero molto limitato di letti, di modo che un ammalato per essere ricoverato deve aspettare che un altro venga dimesso. E' stato iniziato da molti anni un ospedale adeguato ai nuovi bisogni della città. Si sono costruite di-

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

verse opere, e poi tutto è rimasto allo stato potenziale. Ultimamente, mi pare, l'onorevole Tupini annunciò pomposamente, come egli sempre faceva, ai curati e a tutti coloro che lo interessavano, che aveva stanziato 90 milioni per la costruzione di un altro padiglione. E così andando le cose l'ospedale civile verrà ultimato tra 10 o 12 anni, mentre crescono i bisogni della popolazione.

C'è la stazione ferroviaria, per la quale furono iniziati dei lavori di ampliamento, perchè Taranto ha una stazione piccola come quella di un qualunque paesucolo. Mi appello all'onorevole Corbellini che conosce bene Taranto, la sua stazione e anche le officine ferroviarie (perchè ricordo che egli iniziò, si può dire, la sua carriera a Taranto nelle officine ferroviarie). Ebbene, questa città, che ha tante necessità, anche in fatto di comunicazioni, non può avere ancora una stazione ferroviaria ampia ed adeguata alla sua importanza.

C'è il carcere giudiziario iniziato ed ancora si aspetta che sia portato a termine, mentre l'attuale è al centro della città, onde la necessità che sia costruito l'altro alla periferia. Invoco, signori del Senato, che questo carcere sia portato a compimento, anche per l'eventualità che noi si sia destinati ad essere cacciati un'altra volta in galera... (*commenti ed ilarità*). Dico così perchè mi preoccupo anche di questo.

In ultimo c'è la sistemazione del Porto mercantile. Anche qui i lavori iniziati non sono stati portati a termine.

Ho detto poc'anzi che a Taranto sono affluiti 50 mila connazionali che vi hanno piantato le loro radici e che sono senza casa. E' vero che la città non è stata distrutta dalla guerra, ma si trova nella necessità di avere case e case per dare alloggio a tutti i cittadini italiani che vi si sono stabiliti definitivamente. Sapete quante domande ci sono al Comune? Lo so perchè prima di essere senatore ero il sindaco di Taranto: ci sono 5.000 domande di famiglie che vogliono la casa perchè abitano nei portoni, nelle chiese, nelle baracche, in condizioni di promiscuità, in condizioni igieniche malsane, per cui è necessario provvedere con urgenza.

Se andiamo di questo passo, con l'attuale ritmo delle costruzioni — si costruiscono ogni anno 130-140 appartamenti — siccome le domande come ho detto sono più di 5 mila, tra 40

anni, molto probabilmente, si sarà risolto il problema della casa, e badate che Taranto è prevalentemente una città operaia, che ha una serie di aziende industriali e sono pochi i benestanti. La classe capitalistica è costituita da coloro che sono venuti ad impiantare i loro stabilimenti, ma la città è essenzialmente operaia, tre quarti della popolazione sono lavoratori. Ci sono a Taranto su 215 mila abitanti 10 mila disoccupati e se tenete conto che quando diciamo disoccupati ci riferiamo ai capi famiglia, perchè nelle nostre famiglie laggiù lavora soltanto il capo (è difficile che la moglie o i figli, specie se piccoli, vadano a lavorare), allora dobbiamo desumere che i 10 mila disoccupati rappresentano 10 mila famiglie che non hanno da mangiare. Per tutte queste ragioni invoco che si elabori un programma di lavori anche per Taranto. Quel che non si è fatto negli anni passati deve essere fatto per l'avvenire, affinchè questa città in continuo sviluppo abbia tutte le facilitazioni e i mezzi per poter continuare a compiere la sua funzione di centro industriale del Mezzogiorno, e militare del nostro Paese.

PRESIDENTE. Seguono due ordini del giorno presentati dal senatore Braschi, così formulati.

« Il Senato invita il Governo a intervenire efficacemente perchè le concessioni relative alla utilizzazione e allo sfruttamento delle acque pubbliche per energia idro-elettrica siano sollecitate e vigilate allo scopo di impedire che gruppi interessati accaparrino le zone più promettenti, protraendo poi all'infinito l'inizio dei lavori col facile e specioso espediente di successive, evanescenti variazioni tecniche che hanno lo scopo di far guadagnare tempo e di impedire che altri intervenga o subentri;

chiede che siano sottoposte a severo esame e controllo tutte le pratiche pendenti comminando, nei congrui casi, e sancendo la decadenza dalla concessione ».

« Il Senato invita il Governo a meglio regolare, disciplinare e moralizzare le norme, i criteri e la procedura delle aste pubbliche per i lavori di appalto dove le eccessive offerte al ribasso rivelano una insufficiente ed errata valutazione preventiva degli uffici tecnici proponenti, oppure tradiscono la intenzione e la possibilità di evasione delle regole che presiedono alla scelta del

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

materiale, alla costruzione delle opere pubbliche e ai relativi controlli e collaudi ».

Il senatore Braschi, pur mantenendoli, ha dichiarato che rinuncia a svolgerli.

Segue l'ordine del giorno del senatore Romano Domenico:

« Il Senato,

a) rilevata la deficienza numerica del personale di ruolo del Genio civile fa voti perchè l'onorevole Ministro voglia bandire con urgenza pubblici concorsi per il reclutamento di personale idoneo;

b) considerata la grande utilità della tempestiva assistenza ai disastri nei casi di deprecate pubbliche calamità, invita l'onorevole Ministro a riorganizzare il servizio di pronto soccorso non trascurando l'istituzione di magazzini di materiali per i primi interventi;

c) ritenuta l'opportunità che nell'assegnazione dei contributi di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 385, sia data la preferenza alle opere di più urgente necessità quali gli acquedotti e graduare le altre richieste con speciale riguardo agli edifici scolastici, esorta l'onorevole Ministro a considerare la possibilità di un tale indirizzo ».

Ha facoltà di parlare il senatore Romano.

ROMANO-DOMENICO. Onorevoli colleghi, la prima parte dell'ordine del giorno non ha bisogno di essere sviluppata perchè tutti conosciamo la deficienza del personale del genio civile, e l'onorevole Macrelli ha portato qui alcuni dati statistici veramente impressionanti. Sulla seconda parte, cioè sul servizio di pronto soccorso, io pregherei l'onorevole Ministro di riorganizzare quel servizio tanto utile in casi di deprecate calamità. Ricordo che, nel terremoto del 1908, molti morirono forse più per troppa assistenza che per mancanza di assistenza. Sembra un paradosso, ma è così, perchè arrivando sul luogo una squadra sanitaria e trovando un ferito, lo fasciava e lo medicava; sopravveniva poi un'altra squadra dopo mezz'ora e compiva la stessa operazione.

Allora sorse la necessità di coordinare questo servizio non solo per la parte sanitaria ma anche per la parte alimentare. Era sorta al Ministero dei lavori pubblici una organizzazione veramente encomiabile. Nel Congresso del settembre 1937 dell'Unione Internazionale di Soccorso a Parigi, l'Italia fu molto elogiata per questo servizio e se ne ebbe una prova in occasione del terremoto del

Vulture quando, 24 ore dopo il disastro, i feriti erano tutti spediti e i bambini erano già al Lido di Roma il secondo giorno dopo il disastro. Adesso questi servizi non funzionano più; la guerra ha distrutto il treno di soccorso che, secondo la legge, assommava tutti i poteri delle autorità civili e militari nella zona del disastro, ottenendosi così una unicità di indirizzo per provvedere a tutto quanto era necessario.

Si potrebbe, fino a quando non si avranno i fondi necessari per riutilizzare questo treno, sostituirlo con mezzi automobilistici o qualche cosa di simile. D'altra parte c'erano in Italia, in diverse zone, specialmente nelle zone ritenute sismiche, magazzini con il materiale necessario per i primi interventi. Sono necessari dei fondi per ricostituire tali magazzini. Osservo però che vi sono delle cose che fondi non richiedono: per esempio, si soleva tenere aggiornata una statistica della esistenza dei vari materiali nelle regioni più pericolose dal punto di vista sismico e soprattutto di quei materiali sanitari più urgenti, considerando che in queste circostanze occorre molto materiale sanitario: basterebbe citare le iniezioni anti-tetaniche, le quali occorrono a migliaia. Ora sarebbe opportuno ripristinare tale aggiornamento delle statistiche, perchè, siccome la legge ammette la requisizione da parte del Ministero dei lavori pubblici, è necessario che detto Ministero sappia di quale materiale dispone nella zona (trasporti, materiale sanitario, indumenti, viveri, ecc.). Tutto ciò non richiede spesa particolare.

La terza parte del mio ordine del giorno riguarda la legge 3 agosto 1949, ossia la legge concernente le opere di interesse degli enti locali. Questa legge ha suscitato molti desideri, ci sono state domande in numero infinito, ma i contributi sono stati pochi. Chiederei quindi che si determinassero le categorie delle opere di maggior urgenza e necessità. Proporrei col mio ordine del giorno, che si fissassero al n. 1 gli acquedotti, al n. 2 gli edifici scolastici, specialmente quelli rurali, poichè ci sono dei paesi in cui non vi sono neanche locali privati adatti. Penso che in questo senso l'onorevole Ministro potrebbe darci assicurazioni soprattutto per quanto riguarda gli acquedotti di quegli abitati che, da quando sono sorti, non hanno mai avuto l'acqua. In tal modo

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

ogni comune saprebbe quale ordine dare alle proprie richieste

Questi, i punti del mio ordine del giorno che raccomando all'onorevole Ministro e spero che questa raccomandazione abbia probabilità di accoglimento.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno del senatore Schiavone così formulato:

« Il Senato invita il Governo a voler affrettare la soluzione del problema ferroviario di Matera, unico capoluogo di provincia non collegato alla rete ferroviaria dello Stato ».

Ha facoltà di parlare il senatore Schiavone.

**SCHIAVONE.** Onorevoli colleghi, mi riferisco a quella parte della relazione la quale rileva che il momento attuale segna una fase di arresto per ciò che riguarda nuove costruzioni ferroviarie. Anzi il relatore nota che vi è sproporzione tra il personale addetto a quegli uffici e le opere in corso.

Sarebbe stato gradito che l'onorevole relatore avesse anche precisato i risultati a cui sono arrivati gli studi fatti dall'ufficio detto del piano regolatore ferroviario. Dirò io al Senato che in quel sereno ambiente di studi si è riconosciuto che vi è un tronco di ferrovia da costruire che ha carattere indilazionabile, tanto da dover avere la precedenza su ogni altro, che ha grado di primato assoluto, ed è il tronco di ferrovia destinato a collegare Matera, capoluogo di provincia, con la rete ferroviaria dello Stato. Matera è l'unico capoluogo di provincia nel continente che non sia collegato alla rete ferroviaria dello Stato.

Si può subito pensare a un criterio di giustizia. Di giustizia si parla in vario senso. Anni e anni addietro si parlò di giustizia nell'Amministrazione e nacquero gli organi della giustizia amministrativa. Oggi si parla tanto, con contenuto infinitamente più ampio, di giustizia sociale. Anche a proposito del mio ordine del giorno si prospetta una questione in un certo senso di giustizia sociale, poichè si può dire che ragioni di giustizia vogliono che Matera non debba rimanere degradata in uno stato d'isolamento.

Tuttavia questo mio discorso potrebbe dar luogo ad un equivoco, poichè potrebbe apparire prospettata una questione solo di dignità e di notevole movimento per gli uffici di una sede di capoluogo di provincia; ma in realtà riveste molto maggiore importanza. Infatti il collega-

mento di Matera alla rete delle ferrovie dello Stato è condizione per lo sviluppo economico, agricolo, industriale di quella regione. Sono in corso di esecuzione in parte e in parte allo studio, tre grandi sbarramenti di fiumi. E' già in atto la costruzione dello sbarramento del fiume Agri, è approvato lo stanziamento per lo sbarramento del fiume Bradano, ed è allo studio quello del fiume Sinni, opere grandiose destinate a trasformare quella terra. Orbene, a che pro una trasformazione agraria quando non vi siano i mezzi di trasporto? E' evidente che debbano collegarsi le opere di trasformazione agraria con le opere ferroviarie. Nè si potrebbe pensare ad una ipotetica rete stradale che valesse a sostituire la rete ferroviaria. Innanzi tutto la densità ferroviaria nella provincia di Matera è minima; difatti essa ha come numero indice 2,7, mentre l'indice medio di densità per il resto d'Italia è 7,4. In secondo luogo, come ha accennato anche l'onorevole Genco, lo sviluppo di altre vie di comunicazione è in uno stato molto arretrato.

Nè si potrebbe opporre la concorrenza tra strada e rotaia, perchè un minimo di ferrovia è sempre indispensabile per le esigenze proprie della zona, e per Matera si tratta proprio di integrare tale minimo indispensabile. Del resto, a tal riguardo rimane il fatto decisivo che l'ufficio del piano regolatore ferroviario ha riconosciuto per Matera uno stato come di emergenza, dichiarando urgente, a preferenza di ogni altro, il tronco Metaponto-Matera-Bari.

Sarebbe augurabile, quanto ai mezzi finanziari, che la sede di discussione, anzichè questa, fosse quella relativa alla disponibilità dei 1.200 miliardi di cui è stato preannunziato lo stanziamento. E' questo un voto mio, e accenno di sfuggita che, poichè si è detto che quei 1.200 miliardi debbono essere in parte destinati a costruire vie comunali, sta in fatto che nella provincia di Matera, essendo i Comuni dissestati e non potendo provvedere alla manutenzione, le strade Comunali che si volessero costruire andrebbero alla malora; perciò sarebbe preferibile destinare una frazione minima di quei fondi a costruire il tratto ferroviario che congiungendo Metaponto con Bari toccherebbe Matera; nè sfugge la utilità di tale tronco, se si consideri anche la importanza commerciale di Bari e il fatto che Metaponto raccoglie le provenienze dalla Calabria.

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

Vengo alla conclusione. Matera, chiamata per la sua conformazione nella parte antica, la città delle caverne, non può rimanere allo stato dell'uomo delle caverne, ed è difatti molto progredita. Matera è ricca di frumento ed ha capacità di sviluppo; essa fu generosa nella lotta contro i tedeschi che cacciò nella giornata eroica del 21 settembre 1943, ed ebbe le sue Fosse Ardeatine nel crollo di una caserma fatta saltare con mine dai tedeschi, nella quale erano tenuti come ostaggio quindici suoi cittadini, periti in essa. Matera non deve dunque rimanere in uno stato di minorità, ma essere pari tra pari, collegata direttamente con la ferrovia statale al resto d'Italia.

Possa questo voto ardente dei miei concittadini, espresso a mio mezzo, pervenire al Ministro, del che prego l'on. Sottosegretario, e non sia la mia una voce che grida nel deserto, ma desti una eco durevole che si tramuti al più presto nelle opere invocate.

**PRESIDENTE.** Il senatore Milillo ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, considerata la particolare urgenza dei lavori necessari per rimettere in efficienza gli acquedotti lucani dell'Agri, del Basento e del Caramola che alimentano la maggior parte dei Comuni di quella regione per un complesso di oltre 220 mila abitanti (censimento 1936);

rilevato che tali lavori, già disposti e finanziati con legge 28 maggio 1942, n. 664, non furono neppure cominciati perchè il finanziamento fu revocato;

richiamandosi al decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 121, e alla legge 29 dicembre 1948, n. 1521, che prevedono un'autorizzazione di spesa di complessivi 10 miliardi e 700 milioni per acquedotti ed altre opere igieniche da costruire nel Mezzogiorno, somme finora utilizzate solo in minima parte;

invita il Ministro dei lavori pubblici ad adottare gli opportuni provvedimenti onde i lavori suddetti siano iniziati e portati a termine con la massima celerità ».

Ha facoltà di parlare il senatore Milillo.

**MILILLO.** Signori senatori (e credo che, per dare maggiore consistenza al vocativo, sia il caso di aggiungere: signori resocontisti), la questione degli acquedotti lucani, di cui si occupa il mio ordine del giorno, ha caratteri tali di singolarità e di gravità che io, nonostante l'aspetto poco in-

coraggiante che presenta in questo momento l'aula del Senato e a confusione di quanti ci rimproverano di assumere sistematicamente un atteggiamento negativo nei confronti di questo Governo, non dispero di attirare su di esso l'attenzione del Senato e del Ministro.

La costruzione degli acquedotti lucani dell'Agri, del Basento e del Caramola costituì il coronamento di decenni di attesa, di speranza, di proteste di quelle popolazioni. Finalmente si arrivò alla loro realizzazione sulla base delle leggi della Basilicata; ciò avvenne nel ventennio fascista, e quindi con l'abituale sistema di frodi e di mangerie su larga scala, per cui l'opera risultò tecnicamente disastrosa, se pure magnificata dalla propaganda. Si arrivò al ridicolo che la stele terminale dell'acquedotto dell'Agri fu inaugurata dal ministro dei lavori pubblici del tempo senza che ci fosse l'acqua. Il Ministro si recò sul posto in pompa magna; fu tagliato il solito nastro ma l'acqua non c'era. Ne fu pompata da un'autobotte quel tanto che occorreva per ottenere uno zampillo in quel momento; ma dopo di allora acqua non se n'è vista più e finita la cerimonia bisognò che il Ministro si dissetasse con una gazzosa.

Fu così chiaro fin dal primo giorno che gli acquedotti non sarebbero mai stati efficienti e che il problema della alimentazione idrica dei moltissimi Comuni cui essi erano destinati, restava insoluto.

Finalmente il Governo pensò di affidare il compito di metterli in efficienza all'Ente dell'Acquedotto pugliese, in seguito ad una pregevole relazione presentata al Ministero nel 1941 dall'ing. Colamonico, autorevole tecnico dello stesso Ente. Si ebbe così la legge 28 maggio 1942, n. 664, con cui l'Ente Acquedotto pugliese assumeva la gestione degli acquedotti lucani e assumeva soprattutto l'incarico di progettare ed eseguire tutti i lavori occorrenti per completarli, consolidarli o rifarli, in modo da assicurarne il funzionamento e la stabilità. A tale scopo la legge destinava un contributo statale di gestione di 12 milioni da distribuirsi in 5 annualità e una somma di 93 milioni che doveva servire (e che per quei tempi sembrava sufficiente) ai lavori di ripristino e di consolidamento. Senonchè, accadde quel che non di rado accade in Italia in materia di lavori pubblici. Accadde che i 93 milioni non furono

1948-50 - CCCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

21 APRILE 1950

dati, perchè quel finanziamento fu revocato e rimase soltanto il minuscolo contributo di gestione che diventò addirittura irrisorio quando sopravvenne la svalutazione della moneta; contributo di 2 milioni e 400 mila lire all'anno che si è ripetuto per cinque esercizi fino al 1946-1947 e che adesso è stato sostituito da quella desolante dicitura che troppo spesso appare nei nostri bilanci: « per memoria » e che ha un sapore funebre e cimiteriale molto significativo. Dopo di ciò più nulla.

Senonchè le condizioni degli acquedotti si facevano sempre più precarie e l'Acquedotto pugliese non aveva mancato e non mancava di segnalare questa situazione al Ministero; da ultimo ne fece oggetto di una precisa relazione con cui, per rimettere in efficienza la rete, si prevedeva una spesa di 6 miliardi e 795 milioni. Questa relazione non solo non ebbe seguito, ma non è stato nemmeno possibile leggerla; io personalmente ho tentato di averla dall'Acquedotto pugliese, ma inutilmente perchè, si sa, questi documenti sono di carattere riservato e se andate agli uffici del Genio civile a chiedere un semplice elenco dei lavori in corso in una certa zona o provincia, vi si risponde che potrete averlo solo dopo il benestare del superiore Ministero. Io non sono riuscito ad avere, pur essendo un parlamentare, copia di questa relazione e l'ho inutilmente chiesta perfino al Gabinetto dell'onorevole Aldisio. Ma, a parte ciò, il fatto è che questa relazione ha lasciato il tempo che ha trovato, come al solito.

**RICCI FEDERICO.** Poteva presentare allora una interrogazione con richiesta di risposta scritta!

**MILILLO.** In seguito, dopo molte insistenze da parte dell'Ente che aveva la responsabilità della gestione e della manutenzione di questi acquedotti e che sa quel che può accadere se non si provvede, si ebbe un decreto legislativo 17 maggio 1946 con cui si ottennero 40 milioni per gli acquedotti lucani. C'è stata poi la famosa legge elettorale del 5 marzo 1948 con cui si autorizzava la spesa di non so più quanti miliardi per il Mezzogiorno: 18 per quanto riguarda i lavori pubblici, di cui 6 da inserire nel bilancio 1947-1948 e 12 nel bilancio 1948-49.

A questo punto credo opportuno aggiungere qualche considerazione di carattere più gene-

rale, perchè invano ho cercato nel bilancio 1947-48 l'iscrizione di questi 6 miliardi. Ho trovato invece una cosa nuova, almeno per me che non sono troppo navigato nei misteri dei bilanci dello Stato, e cioè un capitolo che rappresenta un'innovazione poichè non esiste nei bilanci precedenti, il capitolo 236, con uno stanziamento di 58 miliardi sotto la dicitura: « Fondo a disposizione per l'assegnazione ai capitoli di parte straordinaria di somme autorizzate per spese non ripartite relative alla assegnazione dei lavori e alla revisione dei prezzi ».

Cosa voleva dire questa dicitura che è stata poi ripetuta nei bilanci successivi? Credo che volesse dire una cosa sola: che con quella voce si impostava una specie di stanziamento astratto che avrebbe dovuto poi precisarsi in una distribuzione ai vari capitoli. Ma la specificazione non è più avvenuta e nel bilancio successivo del 1948-49, in cui avrebbero dovuto iscriversi i 12 miliardi residui di quel tale decreto 5 marzo 1948, al posto di una specifica iscrizione, c'è anche lì un capitolo con un fondo fluttuante e c'è in nota un richiamo al decreto elettorale del marzo 1948. Dopo di che tutti sappiamo che questi fondi hanno avuto un'utilizzazione assolutamente minima e sono andati ad accrescere i residui attivi, dei quali si è detto che sono dovuti alla insufficienza dell'attrezzatura del Ministero che non è in grado di eseguire nell'esercizio tutti i lavori autorizzati.

Ci sarebbe da dubitare se sia questa la vera ragione o invece si tratti unicamente di un piccolo gioco contabile, per cui certi stanziamenti annunciati con telegrammi, sbandieramenti giornalistici, comunicati agli arcipreti e alle sezioni della democrazia cristiana, come per esempio i fondi annunciati per il Mezzogiorno alla vigilia delle elezioni del 18 aprile, vengono inseriti in bilancio con la dicitura generica « fondo a disposizione » e poi vengono ritirati. E così il gioco è fatto: l'annuncio c'è stato ed è quel che importa; poco male poi se i fondi non c'erano e si trattava solo di stanziamenti nominali sfumati con un piccolo trucco di bilancio.

**CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Lei può chiedere, col mezzo che le ha suggerito poco fa l'onorevole Ricci, che le venga fornito l'elenco di come sono stati impiegati i fondi.

**MILILLO.** Non ci dovrebbe essere bisogno di

chiederlo; l'elenco dovrebbe essere incluso nel bilancio o almeno nella relazione. Così si faceva nei bilanci di altri tempi.

Tornando alla questione degli acquedotti di Lucania, la situazione è questa: in base alla legge del 28 maggio 1942, che dispone l'esecuzione delle opere di ripristino e di consolidamento, autorizzando la spesa relativa, sono o dovrebbero essere utilizzabili i residui attivi dei fondi stanziati col decreto legislativo 5 marzo 1948, senza contare i provvedimenti successivi come quello di utilizzo dei fondi E.R.P. Quindi non difetta il finanziamento e anzi le somme necessarie ci sono anche come destinazione specifica perchè quella legge assegnava 6 miliardi e mezzo per gli acquedotti. Per l'inizio dei lavori i fondi dunque ci sono e non si può opporre, come al solito, la mancanza di denaro.

Di più, questi acquedotti che alimentano la maggior parte dei comuni lucani, per un complesso di 225 mila abitanti, sono in condizioni da far paura. Di questo bisogna preoccuparsi. Chi legge la relazione dell'Acquedotto pugliese trova che le condutture sono costruite con materiali soggetti al pericolo di frequenti corrosioni e infiltrazioni. Solo per l'opera mirabile dei tecnici dell'Acquedotto pugliese non si sono verificati finora inconvenienti gravi o addirittura delle sciagure. Ora io dico che si può discutere sulla opportunità o sulla possibilità di costruire acquedotti nuovi, ma non si può fare a meno di provvedere agli acquedotti che già esistono onde funzionino ed erogino acqua non inquinata. La direzione dell'Acquedotto pugliese scrive che i pericoli di inquinamenti « costituiscono... tuttora motivo di serie e costanti preoccupazioni, giacchè potrebbero da un momento all'altro assumere carattere di particolare gravità ». Il senatore Alberti ieri sera diceva che vari casi di epidemie si sono verificati proprio dove vi è discontinuità nella erogazione dell'acqua, perchè la stessa discontinuità porta un maggior pericolo di infiltrazioni. E la relazione dell'Ente Acquedotto pugliese precisa che gli inconvenienti lamentati assumerebbero particolare gravità « ove non intervenissero tempestive radicali provvidenze economiche atte a consentire la loro eliminazione, attraverso l'auspicata definitiva sistemazione degli acquedotti in parola ».

In queste condizioni credo, onorevoli signori, che noi dobbiamo sentire il dovere di prendere in

speciale considerazione questo mio ordine del giorno, che non è una delle solite invocazioni a spese che possono essere più o meno differibili: qui si tratta di un caso di estrema urgenza, si tratta di un pericolo permanente che minaccia la salute di centinaia di migliaia di persone. Se malauguratamente anche questa volta la nostra parola di protesta sarà inutile e non troverà ascolto, noi potremo trovarci di fronte improvvisamente ad una sciagura per un'intera regione, per una intera popolazione. Ed allora, signori, non diete, non si potrà dire che si tratta di fatalità, che l'opposizione specula sulle pubbliche calamità: se questo malauguratamente dovesse verificarsi, fin d'ora ognuno pensi a quella che è la responsabilità di ciascuno di noi, e nessuno dica di non avere avuto la segnalazione tempestiva del pericolo. Il Governo sa di che cosa si tratta, il Governo è avvertito: il Governo assuma le necessarie responsabilità, prenda gli opportuni provvedimenti perchè sia risparmiata al nostro Paese e alla mia disgraziata regione la eventualità deprecabile di nuove disgrazie e di nuovi lutti.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato, per i lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho chiesto la parola per dare un breve chiarimento all'onorevole Milillo. A pagina 259 del fascicolo relativo allo stato di previsione di trova esattamente quello che ella cerca, onorevole Milillo, e cioè come sono stati impiegati e come sono in via di impiego i 300 milioni assegnati agli Acquedotti lucani con la legge 5 marzo 1948, elencati uno per uno.

MILILLO. Non è esatto, quei 300 milioni furono assegnati all'Ente Acquedotto pugliese.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Milillo, ripeto, vi è anche l'elenco completo dei lavori da farsi.

PRESIDENTE. Essendo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Oggi alle ore 16 seduta pubblica con l'ordine del giorno già distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,05).