

DCXCV. SEDUTA**VENERDÌ 19 OTTOBRE 1951****(Seduta antimeridiana)****Presidenza del Presidente DE NICOLA****INDICE**

Congedi	Pag. 27425
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1931) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione):	
MENGHI	27425
MACRELLI	27428
PRIOLO	27435
Bo	27440
CERULLI IRELLI	27445
BOGGIANO PICO	27448

La seduta è aperta alle ore 10.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Boeri per giorni 5, Schiavone per giorni 2.

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

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1931) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

MENGHI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, prima di addentrarmi nella discussione del bilancio ritengo necessario esprimere il cordoglio del Senato per le vittime ed i danni gravissimi ricevuti in seguito al fortunale dalle regioni della Sicilia, della Calabria e della Sardegna. Il Governo ha fatto tutto il possibile per alleviare le sofferenze di quanti hanno sofferto e soffrono tuttora per gli sconvolgimenti atmosferici, ma sono certo che altre provvidenze saranno adottate, in maniera che i servizi e l'assistenza siano pienamente soddisfacenti. Circa i crolli improvvisi di case vecchie non sarebbe superfluo che i prefetti richiamassero l'attenzione degli uffici tecnici

1948-51 - DCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

dei Comuni perchè facciano verifiche preventive alle abitazioni, specie nelle zone ove è passata la guerra. (*Approvazioni*).

Ed ora entro a discutere del bilancio.

Ho letto con piacere nella relazione ministeriale che si è pensato una buona volta ai lavori dei bacini montani in rapporto ai lavori permanenti che si fanno in pianura, come dighe, imbrigliamenti, deviazioni, canali, ecc., per porre un rimedio ai fiumi disastriati. Era ora che si risalisse alle cause delle gravi alluvioni che tanto danno hanno arrecato all'Italia. Invece prima ci si limitava a fare opera di riparazione provvisoria e non si pensava mai di risalire su, in alto, nella montagna. Io in sede di bilancio dell'Agricoltura mi sono minuziosamente occupato dei bacini montani e posso attestare che con i fondi limitatissimi che il Governo ha a disposizione ha cercato di fare del suo meglio. Ma ricordo che indicai altre fonti da cui si potrebbe ricavare il necessario per risolvere interamente il problema dei bacini montani, cioè dopo avere incoraggiato i privati a fare i lavori necessari con i contributi dello Stato, costringere al concorso anche le industrie che attingono dalla montagna le loro ricchezze, come l'industria del legno, l'industria idroelettrica, l'industria della cellulosa, l'industria carboniera, quella della resina, ecc., perchè è chiaro che con la limitatezza dei fondi messi a disposizione quest'anno sia nel bilancio dei Lavori pubblici che nel bilancio del Ministero dell'agricoltura non si può addivenire ad una sistemazione definitiva. Non va neppure trascurato l'apporto della silvicoltura poichè con i rimboschimenti le acque sarebbero maggiormente trattenute in montagna e non si precipiterebbero a valle ruinosamente. (*Approvazioni*).

Linee ferroviarie. Ho visto con piacere che si pensa sempre più alla ricostruzione delle linee ferroviarie, ma si tiene presente lo sviluppo che prende sulle strade d'Italia l'auto-carro? Ormai siamo arrivati ad una gara intensa, continua, direi quasi inesorabile fra la strada ferrata e l'autostrada, fino al punto che in molte zone d'Italia l'autostrada la vince sulla ferrovia. Noi al contrario insistiamo a far vivacchiare la ferrovia anche quando essa potrebbe essere sostituita dall'autostrada con maggiore economia nazionale. Non ci diamo

quindi senza nessun ragionamento tecnico ed economico alla ricostruzione a qualunque costo delle Ferrovie dello Stato. Facciamo questo esame e se constatiamo che l'autolinea per economia e per conforto è più vantaggiosa per i viaggiatori, diamoci all'impulso delle autolinee e lasciamo da parte la ferrovia, di cui, però, lo ripeto anche qui, non si può non riconoscere la importanza sociale nella generalità. (*Approvazioni*).

Ottimo l'annuncio dato dal Ministro dei lavori pubblici di un progetto per la sistemazione della viabilità. Si penserebbe di nazionalizzare anche le strade provinciali e di far passare quelle comunali alla provincia. Si avrebbe così la risoluzione dell'annoso problema della depolverizzazione delle strade. Purtroppo infatti quando noi ci allontaniamo da quelle nazionali ci troviamo in un nugolo di polvere o in un mare di fango, di modo che si passa non dico dal paradiso, ma dal purgatorio all'inferno. Se il progetto di legge dunque verrà attuato, noi faremo opera veramente meritoria e l'Italia sarà ancora di più mèta prediletta dei forestieri. Con i lavori necessari alla trasformazione avremo anche un notevole alleviamento della disoccupazione.

GAVINA. E le Regioni dove vanno a finire, onorevole Menghi?

MENGHI. Ma il problema è urgente ed ha carattere nazionale e non regionale. Eppoi lei, onorevole Gavina, dovrebbe essere contento che il Governo si assuma l'onere della spesa.

GAVINA. Ma questa è materia di competenza delle Regioni.

MENGHI. Le Regioni verranno in seguito; di esse si parlerà poi. Oggi come oggi, siccome abbiamo ancora l'unificazione dell'Italia e non lo spezzettamento in Regioni, il problema si impone a carattere nazionale, ed è bene che esso sia risolto dal Governo e non dalle Regioni poichè non si può più procrastinare, egregio collega. Credo che anche per la sua regione è interesse che le vie si sistemino sollecitamente.

E passo al riscatto degli appartamenti dell'I.N.C.I.S. Noi abbiamo letto in campagne insistenti di giornali, soprattutto nel « Giornale d'Italia » di Roma, ad opera del dottor Araldi, che gli inquilini dell'I.N.C.I.S. vogliono riscattare i loro appartamenti. Il desiderio è

giustificato perchè in definitiva gli inquilini verrebbero trattati come sono trattati molti altri impiegati, operai e contadini, i quali con l'aiuto dello Stato si sono creati una casa. Di più, l'I.N.C.I.S. avrebbe questo guadagno: realizzerebbe subito una somma fortissima per cui potrebbe porre mano a nuove calmieratrici costruzioni; si alleggerirebbe delle forti spese di restauro e di manutenzione dei vecchi edifici e nello stesso tempo potrebbe soddisfare il pagamento definitivo verso l'Istituto finanziatore, al quale non ha dato per i suoi debiti che continui acconti anno per anno. Però bisogna anche non trascurare gli interessi dell'Istituto e non metterlo in condizioni fallimentari. Non possiamo, per esempio, accettare quel che è stato già proposto dall'organizzazione centrale degli inquilini dell'I.N.C.I.S., cioè dare all'I.N.C.I.S., per il riscatto, il prezzo di costo di parecchi anni fa moltiplicato per 10: questo è enorme, tanto più che gli inquilini dell'I.N.C.I.S. non hanno pagato certo la tangente mensile di affitto, come la generalità degli inquilini delle diverse regioni d'Italia. Quindi è giusto che si consideri un prezzo equo, il quale soddisfi da una parte gli inquilini, ma dall'altra parte anche l'I.N.C.I.S., il quale potrebbe seguire l'esempio per l'avvenire dell'I.N.A.-Case, cioè costruire una serie di abitazioni per la vendita ed un'altra per un modico affitto. Questo Istituto, bisogna riconoscerlo, sta oggi facendo opera utilissima perchè ultimamente, per esempio, ha adottato il sistema di costruire anche alloggi per i senza tetto. Quindi, come si vede, si è aggiornato e fa tutto il possibile per venire incontro al fabbisogno delle case per una cospicua aliquota del popolo italiano.

E passo ad un'altra materia, cioè alle cooperative di produzione e di lavoro ed alle cooperative edilizie. Le cooperative di produzione e lavoro non sempre sono favorite, nonostante le circolari sollecitatrici del Ministro. Ad esempio, si è preso un provvedimento di far partecipare le cooperative di produzione e lavoro al venticinque per cento dei lavori in gara, ma non sempre viene rispettato, mentre sarebbe cosa saggia che anche nelle gare alle quali non partecipano le cooperative ve ne fossero incluse per lo meno nel numero di tre, come fa attualmente

l'I.N.A.-Case. Altra lamentela delle cooperative di produzione e lavoro è che lo stato finale viene protratto oltre i sei mesi e questo le mette in condizioni di grave disagio perchè esse non sono capitalistiche e hanno bisogno di realizzare per seguitare a costruire.

Di cooperative edilizie, poi, ce ne sono da per tutto. I cittadini di una certa categoria si coalizzano per avere la casa e le richieste di contributi che si fanno al Ministero dei lavori pubblici sono in numero enorme. Naturalmente parecchie restano escluse dal beneficio con loro vivo rammarico. Ecco quindi la necessità di aumentare lo stanziamento a favore delle cooperative edilizie. Al Ministero dei lavori pubblici siede l'onorevole Aldisio che è un vero apostolo della cooperazione. Quindi è indubitato che egli escogiterà i provvedimenti necessari affinché la cooperazione, la sana cooperazione, si affermi e prosperi sempre più.

A proposito di cooperative edilizie, è noto che oggi si pratica una larga speculazione sulle aree fabbricabili, la quale è di non lieve impedimento per il felice sviluppo della cooperazione, ma anche il prezzo dei materiali di costruzione sale continuamente e l'edilizia ne subisce un arresto. Si impone quindi l'intervento del Governo perchè si metta una remora al prezzo delle aree fabbricabili e al prezzo dei materiali da costruzione. (*Approvazioni*).

Permettetemi ora, onorevoli colleghi, di fare un po', direi con una parola nuova, « il localista », il parlamentare, cioè, che pensa anche al suo collegio. Io me ne volevo astenere, ma poichè vedo che tutti gli oratori, in definitiva, dopo aver trattato problemi di carattere nazionale, vogliono soffermarsi anche su questioni di carattere locale, mi permetto di raccomandare all'onorevole Ministro dei lavori pubblici e all'onorevole Sottosegretario i paesi tutti del collegio senatoriale di Tivoli. Essi sono vicinissimi a Roma e anche per la dignità della capitale è bene che noi li rimettiamo a sesto. Abbiamo i mandamenti di Palombara, di Arsoli, di Palestrina, di Tivoli, di Subiaco che presentano ancora le slabbrature della guerra, di modo che, quando il forestiero visita le loro zone, trova ancora rovine immani; anche gli storici paesi di Monterotondo e Mentana sono in at-

1948-51 - DCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

tesa da anni delle più necessarie opere. Non voglio con ciò dire che il Ministero dei lavori pubblici non abbia adempiuto al suo dovere eseguendo ricostruzioni cospicue, ma molti lavori sono ancora da farsi ed hanno carattere di indilazionabilità. Spero che il mio appello non resti vano e che il Ministro volga l'occhio benevolo ai paesi tutti del collegio di Tivoli. (*Approvazioni*).

Infine una constatazione: io ricordo che quando l'onorevole Ministro tenne il primo discorso al Senato ci parlò di necessità di decentramento nei servizi del suo dicastero, di snellimento di procedure e, se fosse stato necessario, anche di epurazione. Ebbene, onorevoli colleghi, dobbiamo tutti convenire che questo lodevolissimo scopo è stato raggiunto; epperò il Ministro dei lavori pubblici ha bene meritato dalla Nazione. (*Vivi applausi generali e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Macrelli. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MOMIGLIANO, Segretario:

« Il Senato fa voti che — anche per affrontare e risolvere, sia pure parzialmente, l'angoscioso problema della disoccupazione —

il Governo provveda, superando gli intralci burocratici e apprestando i necessari mezzi finanziari,

1) a dare piena applicazione alle leggi votate dal Parlamento per la ricostruzione di abitazioni distrutte dalla guerra; per l'incremento delle costruzioni edilizie popolari e scolastiche; per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito; per agevolare la esecuzione di opere pubbliche di interesse per gli enti locali e di opere straordinarie nell'Italia settentrionale e centrale;

2) a preparare un piano organico perchè la viabilità, nuova o rinnovata, possa rispondere alle esigenze dell'aumentato traffico motorizzato e alla tutela delle vite umane;

3) a dare disposizioni perchè intanto si provveda: a) a studiare la possibilità di unire Milano e Rimini con una autostrada; b) a mantenere gli impegni assunti per la costruzione della Via Romea da Ravenna a Venezia; c) a

completare la idrovia fluviale che deve collegare Ferrara a Porto Garibaldi;

4) ad accelerare i lavori per il Cavo napoleonico, in modo che possano essere ultimati in un periodo di tempo inferiore a quello fissato;

5) a sistemare il litorale adriatico della Romagna, continuando le opere marittime iniziate prima della guerra e poi sospese;

6) a provvedere in tempo perchè, date le condizioni dolorose in cui si trova la Romagna, colpita duramente prima dalla guerra e poi dalla disoccupazione, vengano in modo congruo determinati i fondi da mettere a disposizione del Provveditorato alle opere pubbliche di Bologna ».

PRESIDENTE. Il senatore Macrelli ha facoltà di parlare.

MACRELLI. Onorevole signor Presidente, affrontando la discussione sul bilancio dei lavori pubblici credo di interpretare il sentimento unanime del Senato se prego lei, signor Presidente, di far pervenire il nostro saluto di solidarietà affettuosa alle generose popolazioni della Calabria, della Sicilia, della Sardegna duramente colpite in questi giorni dalla furia della natura. (*Approvazioni*).

E approfitto di questa occasione per ripetere quello che è stato un mio pensiero espresso più volte in Parlamento. Ho invitato il Governo ad esaminare la possibilità di creare, così come è avvenuto presso altre Nazioni, un « fondo di solidarietà nazionale », perchè le depredate e deprecabili contingenze della vita purtroppo potrebbero portare il Paese di fronte a dolorose necessità. Non ho avuto neanche una parola di assicurazione a questo proposito e vorrei che almeno oggi, quando assistiamo alle dolorose evenienze in quelle terre cui prima ho accennato, il Governo, e specialmente il Parlamento comprendessero questa necessità imprescindibile, che diventa un dovere umano e civile per tutti noi. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi, è la seconda volta che prendo la parola su questo bilancio avendo davanti oggi solo in spirito la presenza del ministro Aldisio, sostituito dal suo valoroso giovane collaboratore. Anche oggi come nella

precedente discussione sul bilancio dell'anno scorso devo mettere i punti sui soliti problemi; problemi di natura generale; problemi di natura locale o localistica, come li ha definiti l'amico Menghi. Ma quello che preme di più è di mettere in evidenza e insistere su questo; l'attività del Ministero dei lavori pubblici si esercita e si deve esercitare particolarmente in un delicato settore della vita del nostro Paese. Una sana politica, ma decisa starei per dire anche, sotto certi aspetti, spregiudicata del Ministero dei lavori pubblici, potrebbe affrontare e risolvere, almeno in parte, il doloroso fenomeno della « disoccupazione » che colpisce tutte le regioni d'Italia. Ho detto in parte perchè è evidente che il problema nella sua completa risoluzione non può essere affrontato solo da un accentuato ritmo di lavori pubblici. Altre vie, altre risoluzioni possono determinare una quasi totale scomparsa di questo angoscioso fenomeno che attanaglia e soffoca la vita del nostro Paese. Intanto, onorevoli colleghi, è opportuno innanzi tutto eliminare quelli che ho definito nel mio ordine del giorno « intralci burocratici ». Sappiamo la *via crucis* delle pratiche che arrivano di lontano, dai Provveditorati, dai Comuni o dalle Province e si fermano e si arenano nei polverosi uffici dei vari Ministeri, compreso il Ministero dei lavori pubblici. Non dimentichiamo che purtroppo esistono delle leggi antiche le quali risalgono al 1865, che, per quanto modificate da una serie infinita di altre leggi e disposizioni, vigono ancora in materia e costituiscono, di fronte ad un Paese che è passato da 20 milioni a 45 milioni di abitanti ed ha quindi nuove esigenze, una remora, un impedimento, un ostacolo. Bisogna rammodernare la legislazione dei lavori pubblici, bisogna adattarla alla vita di oggi, dinamica, del nostro Paese e bisogna soprattutto snellire tutte le procedure che purtroppo oggi sono troppo farraginose e impediscono la soluzione immediata di certi problemi, che interessano non solo la vita locale ma anche quella nazionale.

Per rispondere all'amico Menghi e per raccogliere una giusta interruzione dei banchi della sinistra dirò che dobbiamo ricordare che c'è una precisa disposizione della Costituzione, l'articolo 117, che fissa e stabilisce quali sono

le competenze, anche legislative, della « Regione »: « La Regione emana per le seguenti materie norme legislative nei limiti dei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato, sempre che le norme stesse non siano in contrasto con l'interesse nazionale e con quello di altre Regioni »; e fra questi oggetti di competenza dell'Ente regione, abbiamo le tranvie, le linee automobilistiche di interesse regionale; la viabilità, gli acquedotti e i lavori pubblici di interesse regionale. Non bisogna spiegare a voi, onorevoli colleghi, la differenza che passa tra Regione e Regione; i bisogni della mia terra di Romagna sono diversi dalle necessità della Calabria, della Sicilia. Occorre che una buona volta si applichino le norme contenute nella Carta costituzionale; che l'Ente regione diventi una realtà nella vita nazionale, nella vita politica e amministrativa del nostro Paese; e allora potremo più tranquillamente, più serenamente, in sede regionale affrontare i bisogni e i problemi che oggi siamo costretti invece a discutere qui in Parlamento.

Onorevoli colleghi, già nella relazione veramente pregevole del collega Canevari (intendo fargli un elogio pubblico, anche per l'audacia che ha avuto di prospettare, di profilare almeno alcuni problemi invocandone una soluzione rapida), nella relazione dell'amico Canevari è contenuto un lungo accenno a quella che forse potrebbe essere una parziale soluzione del problema cui ho accennato prima, quello della disoccupazione. Le nuove « strade » — e dico nel mio ordine del giorno, strade anche rinnovate — possono costituire per noi un elemento di primaria importanza per la soluzione di moltissimi problemi interessanti la vita locale e la vita nazionale. Voi sapete meglio di me che cosa vuol dire il problema delle strade; voi sapete che cosa significa, che cosa ha significato la strada in Italia. Recentemente è stato pubblicato un volume dell'Associazione nazionale tra le industrie turistiche « Strade e Motore » che contiene dei rilievi che meritano tutta la vostra attenzione, onorevoli colleghi, per le cifre eloquentissime che stanno ad indicare qual'è la situazione attuale del patrimonio stradale in Italia, e quali dovrebbero essere le soluzioni suggerite dalla tecnica, e suggerite anche da quella che

io ho chiamato una politica sana dei lavori pubblici. Strade italiane troppo strette, tanto le nazionali quanto le provinciali — non parliamo poi delle comunali — ricche di curve, di incroci, di attraversamenti di abitati, di passaggi a livello. Pensate che soltanto sulla linea Genova-Ventimiglia esistono oltre 12 passaggi a livello, quasi sempre chiusi e potete immaginare quale intralcio essi rappresentino per il traffico. Mancano le banchine per i ciclisti, i quali costituiscono per l'automobilista un pericolo continuo, pauroso, tanto di giorno, quanto, soprattutto, di notte. La pavimentazione è primitiva, antiquata.

Su queste arterie scorre il 60 per cento del traffico motorizzato. Vi ho accennato a cifre dolorose e veramente impressionanti. Nel 1950 noi abbiamo avuto incidenti che hanno portato alla morte 3279 cittadini italiani. Questa è l'unica statistica ufficiale. Ma da relazioni ufficiose risulta che gli infortuni furono 40 mila con 20 mila feriti gravi. Cioè il rischio in Italia è il doppio di quello inglese, è il triplo di quello francese, è il quadruplo di quello statunitense. Si sono fatti degli esperimenti sulle autostrade tedesche. Orbene le autostrade tedesche sono anche oggi, e pare strano, in piena efficienza ed hanno portato gli incidenti ad una situazione minore dell'83 per cento rispetto alle strade ordinarie. Se poi varcate l'Oceano e arrivate fino alla lontana America voi trovate altre cifre. La famosa autostrada attorno al lago di Michigan, cioè l'arteria modello di Chicago, ha ridotto gli infortuni del 96 per cento.

In Italia nel 1950 circolavano 486 mila autoveicoli, furono consumati 663 milioni di litri di benzina. Io accenno a queste cifre perchè voglio arrivare ad una conclusione che mi auguro possa essere accettata non soltanto dal Governo ma anche e soprattutto dal Parlamento.

Furono consumati, come dicevo, 663 milioni di litri di benzina, su ogni litro lo Stato ha percepito lire 86,24, e il gettito per lo Stato complessivamente è stato di 57 miliardi e mezzo. Quando poi aggiungete tutte le altre voci dirette e indirette, che hanno connessione col problema dell'automobile, avete una cifra totale di 155 miliardi percepiti dallo Stato. Ma per l'automobile, voi comprendete,

occorrono delle strade, ma delle strade in piena efficienza e in condizioni ben diverse da quelle attuali. Se non miglioreremo le strade l'automobile in Italia diventerà un mezzo inutile o quasi, con una duplice conseguenza dolorosa: innanzi tutto aumenterà il numero pauroso dei disoccupati, perchè sono quasi 800 mila persone che trovano impiego in Italia nelle numerose attività dipendenti più o meno direttamente dall'industria automobilistica, e poi il patrimonio stradale dello Stato, dei Comuni e delle Province, continuerà a deperire, arrecando danni irreparabili alla economia dello Stato.

Ora è opportuno, onorevoli colleghi, che si agisca, occorre anzi agire subito, non dico presto ma subito, e secondo me — ed ecco la tesi che io ho sempre sostenuto e che sostengo oggi dinanzi a voi — « la strada deve provvedere alla strada », ossia quel che lo Stato ricava dalla strada sia devoluto per la strada, ed allora voi risolverete il problema.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Basterebbe molto di meno, onorevole Macrelli.

MACRELLI. E va bene, risponderà chi ha più elementi tecnici di me; i miei dati forse non sono aggiornati, ma comunque li ho rilevati da quei documenti a cui ho accennato prima, e sarò lieto che si risponda affermativamente alla proposta che io ho fatto in questo momento. Naturalmente, onorevoli colleghi, pur avendo parlato della strada da un punto di vista generale, non posso dimenticare la premessa fatta. Del resto nel mio ordine del giorno ho accennato a problemi concreti che interessano direttamente la Regione nella quale vivo e svolgo la mia attività. Parlo infatti di una « autostrada da Milano a Rimini ». Badate, il problema delle autostrade non può e non deve essere limitato naturalmente a determinate Regioni, nè alla Lombardia, nè alla Romagna. Le autostrade dovrebbero non supplire ma affiancare invece le altre strade ordinarie, le strade comuni. Quando parlo della autostrada Milano-Rimini debbo fare riferimento alla via Emilia, che veramente si può chiamare, come l'Appia, *regina viarum*; è l'arteria più importante che esista in Italia; congiunge la Lombardia con l'Adriatico e continua per altre vie, con altri nomi, fino a

Roma. Comunque, onorevoli colleghi, su questo argomento parlerà meglio il collega senatore Pucci, che ha presentato *ad hoc* un ordine del giorno firmato anche da me. Io e il senatore Pucci abbiamo partecipato recentemente a un convegno a Stresa, proprio per esaminare il problema delle strade, e ci siamo occupati e preoccupati anche del problema della viabilità in Emilia, in Romagna e in Lombardia ed abbiamo accennato a questa necessità assoluta dell'autostrada da Milano a Rimini, perchè la via Emilia è assolutamente insufficiente: basta pensare che, secondo una statistica recente, passano attraverso la via Emilia 14.000 veicoli al giorno e quotidianamente si trasportano 20.000 tonnellate di merci. La via Emilia è una strada stretta, piena di curve, di abitati, di passaggi a livello, così come ho detto per tante altre, onorevoli colleghi, ed episodi dolorosi si verificano continuamente: le cronache dei nostri giornali riportano la notizia degli incidenti che si verificano, si può dire, ogni ora, di giorno e di notte, con morti e feriti: è una dolorosa condizione, questa, alla quale quindi bisogna provvedere anche per ragioni umane.

Onorevoli colleghi, nel mio ordine del giorno ho parlato anche di un'altra strada che voi non conoscete, o che conoscono solo coloro che sono passati attraverso la terra di Romagna. Due nomi io faccio: Ravenna e Ferrara; accanto a quello di Ferrara metto però un altro nome che fa balzare davanti a noi il ricordo e la bellezza di un'opera meravigliosa: l'abbazia di Pomposa, che è là nella solitudine della piana ferrarese: secoli di storia e di gloria la circondano, ma non basta; sono inutili le nostalgie artistiche e sentimentali, ci vuole qualcosa di più e questo qualcosa di più, onorevole Sottosegretario ai lavori pubblici, è costituito proprio dalle parole pronunciate dal ministro Aldisio, il quale in una visita fatta in quella località ebbe occasione di parlare proprio della « strada Romea » e di assumere dei precisi impegni davanti alle autorità locali. Le darò il documento che servirà a ricordare l'impegno al Ministro. C'è una sua intervista nel « Gazzettino di Venezia » in data 30 agosto 1951, in cui parlava degli interessi polesani, amico Tonello, parlava del delta padano, parlava della miseria

di quelle popolazioni, della necessità delle bonifiche, ma parlava anche della strada Romea e disse ad un certo momento: « Esiste un consorzio con sede a Venezia il quale raggruppa le varie situazioni delle province interessate. Io intendo affidare a questo Consorzio l'esecuzione delle opere perchè mi dà maggiore affidamento, piuttosto che sbocconcellare alle varie Province. Sono sempre in attesa che i Provveditorati delle opere pubbliche di Venezia e di Bologna, mi diano precisi ragguagli. Il denaro c'è ».

Erano 350 milioni per il tratto compreso nella provincia di Ferrara. Poi il progetto venuto dal Provveditorato di Bologna ha ristretto la cifra a 250 milioni. Noi non facciamo questioni di cifre e neanche questioni di competenza per l'esecuzione. Che il lavoro sia fatto dal Consorzio o dal Genio civile, non importa; l'importante è che l'opera si compia, che i denari siano messi a disposizione, perchè la strada, che è interessante dal punto di vista turistico, industriale e commerciale, finalmente si inizi. E poichè sto parlando della provincia di Ferrara, ricorderò anche un impegno ed una assicurazione che mi è venuta dal competente Ministero a proposito di un altro problema che interessa quella zona laboriosa. Parlo del completamento della « idrovia fluviale » che dovrebbe collegare Ferrara a Porto Garibaldi, oggi ostacolato dalla mancata costruzione della conca di Valle Lepri, attraverso la quale, una volta ultimato, il naviglio da 600 tonnellate potrà recarsi a Ravenna (Porto Corsini) ed a Marghera per il carico e scarico delle merci direttamente dai piroscafi. Questa soluzione del problema ha importanza, non soltanto perchè riguarda il trasporto, il transito e l'acceleramento del passaggio da un luogo all'altro, ma soprattutto perchè proprio in questo periodo di tempo nella zona industriale di Ferrara, una grande società italiana ha in animo di attuare e svolgere, nel giro di pochi anni, un vasto programma di attività, servendosi delle vie d'acqua per l'esportazione e l'importazione delle materie prime a lei occorrenti. È un impegno che è stato assunto anche recentemente in riunioni avvenute a Ferrara in presenza mia, di altri parlamentari e dei diretti interessati, per cui la soluzione di quel problema avrebbe

un'importanza vitale, non soltanto per Ferrara, ma per tutte le province adiacenti della Romagna e del Veneto.

Ferrara richiama purtroppo un doloroso episodio che si è ripetuto nella vita di quella terra. Io ho già richiamato l'attenzione del Senato e soprattutto del Governo sulle necessità inderogabili alle quali nessuno si può sottrarre. L'anno scorso il Reno, questo fiume tempestoso e tragico invase colle sue acque limacciose attraverso la rottura del Gallo migliaia e migliaia di ettari di terra ubertosa, distruggendo raccolti, danneggiando case, strade, ponti: furono molti miliardi sommersi dalle acque. Io sono il primo a riconoscere che si è provveduto, almeno in parte; ho visto gli ingenti lavori che si stanno facendo per evitare futuri eventi, ma bisogna lavorare più intensamente, onorevole Sottosegretario, e non dimenticare che quella zona è duramente provata dal flagello della disoccupazione.

Orbene il Parlamento ha approvato una legge che assegna per essa 5 miliardi e mezzo per il « Cavo napoleonico », ma sul posto ho notato pochi operai intenti al lavoro. Perché? Non solo, ma andando in visita in quel di Cento ho trovato volantini che richiamano la nostra e la vostra attenzione « Cosa accadrà con la prossima piena? Reggerà tutto il lavoro che è stato fatto? Bisogna fare dell'altro. Le nostre case, i nostri averi, i nostri figli sono affidati dal Governo alla fortuna e alla clemenza della stagione, mentre continua la minaccia della furia delle acque a ponte Reno nella p.azza Bassa, a Botta Cappuccina, ecc. ».

Ci sono anche altri lavori che sembrano modesti ma che hanno importanza; per esempio le golene sono piene di vegetazione che impedisce il deflusso delle acque: il Governo ha ceduto queste golene a prezzo modesto a quanti intendono sfruttarle, ma l'uso è fatto senza riguardi di sorta e occorre, come più volte hanno chiesto autorità locali, liberare l'alveo del fiume da piantagioni pericolose. Bisogna insomma tranquillizzare quelle popolazioni laboriose, che attendono con fiducia l'opera del Governo. (*Rumori dalla sinistra*). Cari amici dell'estrema sinistra, io sono stato in mezzo agli operai vostri, nostri, di tutti perchè sono degli italiani, ho parlato con loro; sono andato nella desolata Comacchio, fino a ieri abbandonata ed

ho sentito elogi per l'opera svolta dal Governo e dagli uffici periferici. Questo deve essere riconosciuto onestamente da tutti. Possiamo essere divisi da ideologie e contrasti di principio ma dobbiamo essere uniti in questo riconoscimento. Sono stato in zone rosse dove la edera verde costituiva un punto molto piccolo ed ho visto che qualcosa si fa dopo l'abbandono da parte di tanti Governi. È una verità che bisogna lealmente riconoscere. Onorevoli colleghi, parlando sul bilancio dell'Agricoltura (perchè dovetti approfittare di quella occasione per richiamare l'attenzione del Governo sul problema angoscioso del Reno) ebbi a chiedere al Ministro di intervenire per promuovere lo acceleramento dei lavori per il Cavo napoleonico in modo che potessero essere ultimati in un periodo di tempo inferiore a quello fissato senza pregiudizi nè ostacoli di natura finanziaria. Come sapete la legge ha stabilito un termine di 5 anni per l'espletamento di quei lavori. Orbene il Consorzio cui è affidata la costruzione del Cavo napoleonico ha presentato progetti al Ministero dei lavori pubblici, impegnandosi ad eseguire il lavoro non in 5 anni ma in 3 anni senza aggravii, senza chiedere nulla che possa costituire una violazione di quelle condizioni di indole finanziaria contenute nella norma legislativa che riguarda il Cavo napoleonico. Io non ebbi la risposta; è naturale; non era competente il Ministro dell'agricoltura ed infatti si strinse nelle spalle e assicurò che si sarebbe rivolto al collega dei lavori pubblici. Ora il Sottosegretario riferisca questo al Ministro, perchè credo che una risposta impegnativa, ma soprattutto precisa, a questo proposito sia necessaria ed indispensabile. Il Consorzio di bonifica di secondo grado per il Canale emiliano e romagnolo ha in corso i lavori dei primi due lotti per 150 milioni a pagamento differito in annualità ed ha chiesto la concessione dei lotti successivi. Ha presentato anzi il progetto di un terzo lotto per 900 milioni e sta predisponendone un altro. Il Consorzio, costituito da tutti i Consorzi di bonifica che si trovano sulla destra del fiume (e i cui comprensori per parecchie decine di migliaia di ettari sono minacciati dalle acque) e da due consorzi posti a sinistra del Reno, uno dei quali, quello di Cento, è tra i più esposti alla minaccia del fiume, è l'ente più adatto per inter-

pretare i bisogni delle popolazioni. Il Consorzio dunque si è offerto di eseguire in concessione il lavoro in 3 anni, anzichè in 5; io penso che la domanda dovrebbe essere accolta, e in proposito attendo una parola esplicita da parte dell'onorevole Ministro. Onorevoli colleghi, per affrettarmi alla fine e ritornando alla relazione del collega Canevari io richiamerò — è doveroso del resto da parte nostra — una questione che è stata tante volte particolarmente accennata dall'amico Conti. Con un ordine del giorno egli spiegò, a suo tempo, con cifre veramente paurose, la mancanza degli « acquedotti » in Italia. Quante migliaia di Comuni, soprattutto piccoli Comuni, sono privi di acquedotto? Qui potrei farvi l'elenco dei Comuni della Regione che mi riguarda, ma non lo faccio: figuriamoci, amico Priolo, quello che accade nella tua Calabria. È una necessità d'ordine igienico, sanitario, ma soprattutto umano per cui bisogna affrontare il problema con qualunque sacrificio.

Ho accennato nel mio ordine del giorno al « litorale adriatico » della Romagna. Questo è ancora soggetto alla mancata esecuzione di opere marittime che erano state iniziate prima della guerra, e sospese naturalmente a causa del conflitto. Ora, nell'attuale esercizio finanziario, non è stanziata la più piccola cifra per provvedere a tali opere. Si è pertanto fermi nella esecuzione di quei lavori che sono indispensabili per il buon funzionamento di un porto qualsiasi, sia pure peschereccio. A Rimini è indispensabile il completamento dello scalo di alaggio, il cui progetto è già stato inoltrato al Ministero dei lavori pubblici e il cui importo è di 62 milioni; a Cesenatico è necessario il completamento della darsena, lavoro già in programma fra quelli da eseguirsi a pagamento differito; il progetto si trova al Ministero ma dorme i suoi sonni tranquilli in qualche ufficio. L'importo è di 50 milioni. Eppure abbiamo avuto visite di autorevoli rappresentanti del Governo che, venuti a Cesenatico, hanno guardato, hanno riconosciuto la necessità, hanno fatto delle promesse, ma le promesse sono rimaste lettera morta.

La difesa della spiaggia del comune di Rimini (chi non conosce la spiaggia romagnola, quel tratto che va da Rimini a Cesenatico, at-

traverso Viserba, V. serbella, Bellaria?) è indispensabile ed urgente, se si vuole salvarla. Si è cercato di provvedere con dei pennelli, si è cercato di fare qualche opera di difesa, di elevare qualche antemurale per impedire la azione delle onde, ma la conclusione è che, giorno per giorno, quella zona magnifica, dove vanno bambini, uomini, donne di tutta Italia, va rovinando. So bene che sono in corso alcuni lavori per 50 milioni, ma non è questa la cifra che può bastare. Occorre un ulteriore stanziamento per impedire definitivamente le erosioni che sono tuttora in atto. Credo di aver detto tutto quello che dovevo.

Guardando però le cifre del bilancio dello esercizio di cui ci occupiamo io trovo che le somme stanziare per il provveditorato alle opere pubbliche di Bologna sono insufficienti. Di tanto in tanto si legge la frase « per memoria », frase dolorosa che ricorre regolarmente ogni anno in tutti i bilanci e che resta sempre « memoria » nella carta e dentro di noi. I fondi stanziati sono irrisori in relazione ai danni di guerra da riparare. Si tratta di circa 45 miliardi di danni di guerra nella sola Emilia e Romagna. Pensate alla tragedia che è passata attraverso quelle zone, pensate alla linea gotica. Basta ricordare questo nome perchè balzi alla mente quella che può essere stata la tragedia delle nostre popolazioni, delle nostre terre. Distruzioni dovunque. L'attività privata ha fatto molto, il Governo è venuto incontro a diverse necessità. Ma non basta.

Quei fondi, dicevo, sono irrisori anche in relazione alle esigenze sociali, igieniche, scolastiche specie della zona appenninica. Non abbiamo scuole, certe aule sono in tuguri, in stalle. Le classi debbono essere riunite contemporaneamente nello stesso ambiente e contemporaneamente debbono far lezione tre, quattro e perfino cinque maestri. Che cosa possono imparare i bambini? Occorre provvedere alla « difesa idraulica » di vari fiumi, tutti in estremo stato di disordine e di squilibrio dal Reno al Secchia al Santerno, al Senio, al Savio, al Panaro, al Marecchia e così via, e poi alla viabilità deficientissima in tutte le zone montane, specialmente nelle province di Romagna, alla edilizia popolare e sovvenzionata.

Il bilancio dovrebbe essere almeno doppio di quello autorizzato nel 1951, altrimenti aumenterà il disagio delle popolazioni e il mancontento dilagherà.

Io vi ho accennato prima alle provvidenze legislative che sono state applicate da noi: « leggi Tupini » e « leggi Aldisio ». Sei leggi che fanno onore al Parlamento che le ha provocate ed approvate; ma la cui applicazione non è stata efficiente in pieno. (*Approvazioni*). Vedo che ho il consenso di tutte le parti e dei vari settori dell'Assemblea (perchè rappresentiamo qui degli interessi cocenti. Orbene, debbo però onestamente riconoscere che è stata operante, soprattutto l'iniziativa privata, « la legge n. 409 », quella intesa ad agevolare la costruzione di abitazioni distrutte dalla guerra, ed un esempio lo posso dare per la città di Rimini la quale è risorta dalle sue macerie e dalle sue rovine. Bisogna proprio parlare di Rimini...

PUTINATI. Guardi Cassino, guardi Napoli!

MACRELLI. Lei parlerà di Cassino e di Napoli, io parlo della zona dove vivo. Rimini proprio per virtù del suo popolo, per l'iniziativa dei suoi cittadini è risorta completamente, e lo si deve in parte naturalmente anche all'apporto dato da questa legge, n. 409. « La legge n. 408 », che è quella riguardante disposizioni per l'incremento delle costruzioni edilizie, non ha dato frutti molto notevoli. La legge, che riguarda i lavori a pagamento differito, in un primo tempo sembrava che potesse quasi assolvere agli scopi per i quali era stata emanata; oggi però non risponde più a questi scopi, e sapete per quale ragione? Perchè purtroppo è difficile appaltare un lavoro con quel sistema, data la quasi assoluta impossibilità da parte delle imprese appaltatrici di scontare i titoli rilasciati dallo Stato. Ho avuto recentemente un esempio pratico: per il palazzo degli studi a Sant'Arcangelo di Romagna per due volte le aste sono andate deserte perchè nessuna impresa si è presentata. Anche la « legge n. 589 » per l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali è in corso di attuazione, ma ben pochi saranno i frutti che si potranno ottenere, perchè soltanto le amministrazioni dei grandi Comuni o le amministrazioni dei Comuni che hanno possibilità economiche e finanziarie potranno applicarla, mentre i Comuni deficitari, quelli che hanno dei bilanci in con-

dizioni disastrose (e si tratta della gran parte dei comuni d'Italia), non potranno avere nessun beneficio da questa legge. (*Cenni di diniego del Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*). Lei dice di no, onorevole Sottosegretario, però si ricordi che ho qui dei documenti, che non leggo perchè non voglio tediare il Senato; se però nella sua risposta non sarò smentito allora vedremo chi di noi due avrà ragione.

Mi dispiace che sia assente il ministro Aldisio, perchè volevo parlare delle sue due leggi. L'una, relativa all'incremento edilizio, « la legge n. 715 », non ha ancora portato i suoi frutti sperati, per la esiguità dei fondi messi a disposizione. E così si dica per la « legge n. 647 », che riguarda i lavori da eseguire nell'Italia centrale e settentrionale, che è stata applicata in una maniera tale da non accontentare. Capisco che è difficile accontentare tutti, particolarmente quando i fondi sono limitati; così per esempio, nella zona del Cesenate e del Riminese non è stata prevista nessuna sistemazione stradale, di fronte ad un programma...

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è mica una zona depressa.

MACRELLI. Onorevole Sottosegretario, una parte di quella zona è stata proprio compresa tra le zone depresse, tanto è vero che è stato concesso il contributo per l'acquedotto del Conca. Di fronte ad un programma di strade comunali da sistemare per circa 230 milioni, di strade comunali da costruire per l'allacciamento di capoluoghi, frazioni di comuni alla rete viabile esistente, per circa 550 milioni, nessuna opera è stata finanziata o messa in un programma esecutivo. Allora, se è così, onorevole Sottosegretario, porti queste voci, che non saranno voci clamanti in deserto, almeno me lo auguro, all'onorevole Ministro, e quando egli dovrà rispondere a queste nostre esigenze comprenda che noi non parliamo solo per gli interessi locali o localistici — per adoperare la parola del senatore Menghi — ma parliamo per gli interessi del Paese che sono cioè gli interessi di tutti.

Vi faccio grazia, onorevoli colleghi, di quello che volevo dire a proposito della « politica edilizia popolare » e dell'« edilizia scolastica »: ne ha parlato magnificamente il relatore nella sua relazione. Ma una parola consentitemi che io dica soltanto — ed ho veramente finito —

a proposito della « politica della elettricità. Abbiamo discusso, stiamo discutendo in questi giorni particolarmente in Parlamento; alla Camera dei deputati c'è stata una presa di posizione anche da parte del Governo; orbene, io vorrei richiamare l'onorevole Aldisio, attraverso il suo Sottosegretario, alle idee che ha espresso alla Camera; sono parole che noi avevamo già detto in precedenza, non io, intendiamoci, che sono un profano in materia, ma uomini del mio partito i quali hanno avuto occasione di richiamare l'attenzione del Governo, ma soprattutto del Paese, su questo problema assillante che interessa tutti quanti: politica dell'elettricità. Proprio nella « Voce Repubblicana » del 2 novembre 1950 e del 18 febbraio 1951 un competente in materia ha affrontato il problema e ha proposto delle soluzioni. Ebbene, il Ministro ha adoperato quasi le stesse parole, ma non è arrivato alle conclusioni. Noi siamo lieti che il Ministro abbia accettato questi concetti espressi da noi, ma vorremmo che i concetti fossero tradotti nella realtà. In breve, onorevoli colleghi, vi dico — e non è solo pensiero mio, del mio Gruppo, del mio Partito, ma credo sia il pensiero degli uomini che vogliono bene al Paese, che vogliono fare l'interesse del Paese — vi dico che noi siamo per la nazionalizzazione — sia pur graduale — dell'elettricità. Bisogna che in questo settore sia sovrano soltanto lo Stato, soltanto la Nazione: solo allora potremo affrontare altri problemi serenamente, decisamente, e solo allora avremo risposto agli impegni che noi abbiamo assunto non davanti ai nostri elettori, ma davanti al nostro Paese e alla nostra coscienza; e solo allora avremo compiuto il nostro dovere di cittadini, di parlamentari che vogliono bene all'Italia. E l'Italia sarà grata se noi daremo quest'arma al Paese che lo tragga dalla condizione di servitù morale e finanziaria nella quale si trova. È l'impegno che abbiamo assunto, lo dobbiamo assolvere con qualunque mezzo, onorevoli colleghi, e questo farà onore a noi, al Senato della Repubblica italiana. (*Vivi, generali applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Priolo. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Se ne dia lettura.

MOMIGLIANO, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, in considerazione che nel comune di Reggio Calabria e nelle frazioni esistono ancora — dopo 40 anni dal terremoto del dicembre 1908 — circa 500 baracche cadenti, antigiene, dove le famiglie vivono in deplorable condizioni di disdoro al prestigio della città, con grave pregiudizio dell'igiene e preoccupanti perturbazioni dell'ordine pubblico, invita il Ministro dei lavori pubblici ad assegnare adeguati e sostanziosi stanziamenti all'Ente edilizio di Reggio Calabria, onde eliminare una buona volta questo doloroso stato di cose ».

« Il Senato della Repubblica invita il Ministro dei lavori pubblici a provvedere ad un ulteriore sostanziale finanziamento, onde completare la zona industriale di Reggio Calabria, i cui lavori sono da gran tempo sospesi per mancanza di fondi, sospensione che non solo ritarda la promessa industrializzazione della città, ma arreca grave danno ai lavori fino ad oggi eseguiti, e che si trovano in stato di continuo deperimento ».

PRESIDENTE. Il senatore Priolo ha facoltà di parlare.

PRIOLO. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi. Ho esaminato con profonda attenzione la relazione dell'onorevole Corrado Terranova, presentata alla Camera dei deputati, nonché quella del collega Canevari: quest'ultima, più sintetica, segue purtuttavia a grandi linee quella dell'onorevole Terranova, completa e coraggiosa, avendo egli fatto uno studio dettagliato e minuzioso di tutta la situazione dei lavori pubblici d'Italia, elencando cifre, muovendo critiche, puntualizzando con competenza diversi problemi, primo fra tutti quello delle energie elettriche, che è, caro collega Genco, problema da affrontare con grande coraggio.

Queste due relazioni danno effettivamente un quadro preciso della situazione dei lavori pubblici in Italia: io darò uno sguardo panoramico a vari problemi e mi soffermerò soprattutto su quelli che interessano il mio Mezzogiorno e le Isole, che al Mezzogiorno sono legate in modo indissolubile.

1948-51 - DCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

Ho letto due discorsi pronunziati alla Camera dei deputati: uno dell'onorevole Giacomo Mancini, figliuolo del nostro collega e mio valoroso compagno Pietro; Giacomo Mancini, che segue le orme ideali di suo padre ed è degno continuatore della sua opera, si è occupato con passione e competenza dei problemi del suo, del nostro Mezzogiorno.

Altro intervento sostanzioso è stato quello di un avversario politico, Domenico Spoleti, mio compagno d'Università, ed il cui nome mi ricorda gli anni della giovinezza prima, trascorsi insieme nel vicino Palazzo della Sapienza. Già, la Sapienza, magnifico edificio nel centro di Roma, dove passarono generazioni, che hanno dato all'Italia poeti, filosofi, uomini politici, eroi, che sui campi di battaglia sacrificarono le loro esistenze, magnifico palazzo, oggi trascurato, abbandonato, crollante!

E mi era venuta l'idea di presentare una interrogazione al Senato per chiedere la restaurazione di quell'edificio, ed avevo cominciato a raccogliere le firme di tutti i colleghi che frequentarono quelle aule, quando, e sarà stato forse fenomeno telepatico, ho visto che si iniziavano i lavori di restauro.

La Presidenza del Senato aveva fatto qualche anno fa dei passi presso il Ministero competente perchè il palazzo le venisse ceduto: si aveva intenzione di sistemare in maniera degna le Commissioni permanenti, evitando così una ulteriore spesa, e consentendo che in quelle aule, dove illustri maestri dettarono magnifiche lezioni a schiere di giovani valorosi, si dibattessero oggi i problemi che interessano la Nazione: purtroppo non fu possibile ottenerlo!

Ed ora formulo l'augurio, anche a nome di tutti i colleghi, che oggi qui siedono e che là trascorsero gli anni migliori della loro giovinezza, che la Sapienza, ripristinata nella sua antica austerità e bellezza, accolga la facoltà di giurisprudenza ed il rettorato universitario. (*Approvazioni*).

I due deputati meridionali sopra menzionati hanno largamente trattato i problemi, che interessano il Mezzogiorno e particolarmente la Calabria, dove negli scorsi giorni, e purtroppo ancora continua, ha imperversato una bufera infernale, che ha travolto interi paesi, recando danni incalcolabili alle persone ed agli averi.

Ringrazio il collega Macrelli che, parlando poco prima, ha inviato un saluto commovente ed affettuoso a quelle popolazioni così duramente colpite, ed alle quali consentitemi che io rinnovi la parola di cordoglio e di solidarietà umana, assicurandole, e sono sicuro di interpretare il pensiero di tutto il Senato, che sarà compiuto ogni sforzo per riparare nella maniera più completa possibile alle sventure ed ai disastri che si sono abbattuti sulla mia bella, ma purtroppo sventurata terra di Calabria. (*Applausi vivissimi*).

Una prima considerazione: gli uffici del Genio civile non rispondono nella maniera più assoluta a quelli che sono i compiti sempre più numerosi e complessi che essi debbono assolvere. Le leggi ci sono, ma nella loro attuazione trovano un primo e grave impedimento nella impossibilità da parte degli uffici del Genio civile di compilare, rivedere ed aggiornare i progetti. Questa constatazione io ho fatto per gli uffici del Genio civile di Reggio Calabria, dove, nonostante la buona volontà dei dirigenti e dei funzionari addetti, il lavoro, per deficienza di personale, deficienza ripetutamente lamentata dal compagno senatore Musolino e da me, ma purtroppo fino ad oggi invano, spesso ristagna, creando intralci e recriminazioni. E poichè lamentele del genere sono state fatte da altri colleghi per gli altri uffici d'Italia, e della grave questione vi è anche eco nelle relazioni sul bilancio, invoco dall'onorevole Ministro disposizioni urgenti affinchè gli uffici vengano debitamente attrezzati ed il glorioso corpo del Genio civile, che ha tante benemerenze, possa assolvere in avvenire degnamente i suoi gravi compiti.

Altro problema, onorevole Ministro, quello delle gare per la aggiudicazione dei lavori da parte delle ditte appaltatrici. Le ditte serie disertano perchè con il sistema in atto bisogna formulare questo doloroso dilemma: o i funzionari fissano i prezzi di appalto in maniera fantastica, o gli imprenditori, praticando ribassi esageratissimi per non dire assurdi, eseguono i lavori in maniera porcherosa, mi si passi l'aggettivo poco parlamentare.

PRESIDENTE. Neologismo!

PRIOLO. Onorevole Presidente, sarà neologismo, ma quando si fanno ribassi, che arri-

vano al 50 per cento ed oltre, non vi è parola più aspra e più plastica da adoperare.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questi ribassi non ci sono più.

PRIOLO. Prendo atto con piacere della affermazione dell'onorevole Sottosegretario e mi auguro che per l'avvenire tutto possa regolamentarsi in maniera che le ditte appaltatrici, degne di questo nome, possano lavorare al riparo di agguati deplorabili.

Problemi della viabilità. L'onorevole Macrelli vi ha poco prima parlato delle grandi arterie nazionali ed ha affermato, ed io concordo con lui, che dovrebbe essere l'automobile a pagare la strada.

Nella relazione dell'onorevole Terranova, ripeto pregevolissima, si accenna lungamente a questo problema. Si badi, onorevoli colleghi, nel 1950 l'automobile ha pagato all'erario 154 miliardi, di cui 66 sulla benzina, 23 sul gasolio, 27 sulla produzione nazionale, la quale è aumentata dell'80 per cento rispetto al 1938.

Ora se all'A.N.A.S. si garantisse una entrata fissa da parte dello Stato non inferiore ad un terzo dei cespiti che lo Stato percepisce per l'automobile, ed un contributo straordinario annuo variabile a seconda della disponibilità di bilancio, l'A.N.A.S. sarebbe in condizione di fare fronte a tutte le complesse esigenze del servizio stradale.

Potrebbe così migliorare le strade nazionali, correggere le curve, eliminare i passaggi a livello (su certi tratti, ne cito uno per esempio, sulla strada Roma-Pescara ve ne sono circa dieci), costruire nuovi tratti; svolgere in una parola sola un programma vasto e completo, che consentirebbe all'automobile di circolare, dove attualmente non può, creando così nuovi cespiti di entrata allo Stato.

MANCINI. Se invece di dare l'8 per cento all'A.C.I. lo Stato riscuotesse lui stesso avremmo risolto il problema.

PRIOLO. Veniamo ora alla viabilità minore e più particolarmente alle strade del Mezzogiorno e delle Isole. Qui il problema presenta due facce: strade già costruite e strade che non lo sono ancora.

L'onorevole Macrelli ha fatto una disamina completa della questione ed io sono un po' come la piccola Ruth moabita, che raccoglieva le poche spighe lasciate dai falciatori gagliardi.

Vedi, Macrelli, che ti chiamo falciatore gagliardo. (*ilarità*).

Dunque, Macrelli vi ha parlato della legge Tupini e, pur convenendo che è una buona legge, ha affermato che è inoperante, o per lo meno poco operante: concordo perfettamente con lui.

Ma come vuole, onorevole Ministro, che il piccolo Comune possa fare il mutuo quando si trova in situazione di estrema miseria e non riesce neanche a pagare i dipendenti comunali? La relazione dice: « Occorre per lo meno portare il contributo dal 5 al 7 per cento ».

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ciò significherebbe dare loro più della spesa.

PRIOLO. Ma se il 5 per cento non è sufficiente come bisogna fare, onorevole Sottosegretario? Concludere che abbiamo fatto una legge per costruire le strade e che la legge non serve? La verità è che i Comuni non hanno possibilità di garantire i mutui e che le banche si rifiutano di fare credito.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In questi casi c'è nella legge la garanzia dello Stato.

PRIOLO. E poi c'è anche il problema dei tecnici i quali non redigono i progetti, perchè sanno che oltre l'onorario rimettono pure le spese: il relatore onorevole Terranova infatti non solo chiede l'aumento della quota di intervento, ma esprime altresì il parere che lo Stato dovrebbe pagare direttamente i tecnici che redigono i progetti.

E questo per provvedere alle strade che mancano.

Ed ora all'altro problema: la manutenzione delle strade che già ci sono nei piccoli Comuni e nelle Province.

Quanto alle strade provinciali in qualche modo ad onor del vero la manutenzione si pratica, ma per ciò che riguarda le altre, i Comuni non hanno possibilità assoluta di provvedere, e quindi le strade, dopo costruite, vanno rapidamente alla malora, e si tramutano in tappeti di polvere durante l'estate ed in torrenti di acque e di fango durante l'inverno. Come rimediare? Passare all'A.N.A.S. le grandi strade provinciali e devolvere la manutenzione delle strade comunali alla Provincia; così soltanto potrà essere risolto il problema.

1948-51 - DCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Bisogna dare alle Province i fondi.

PRIOLO. Ma, onorevole Sottosegretario...

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Priolo, è già pronto uno schema di disegno di legge in questo senso. Purtroppo bisogna risolvere il problema finanziario.

PRIOLO. Mi compiaccio, onorevole Camangi, ma ella intende che, fin quando non vi saranno i mezzi, il disegno di legge resterà allo stato di schema ed intanto le strade comunali andranno alla malora e poi bisognerà ricominciare da capo.

GENCO. Priolo ha ragione.

PRIOLO. Proseguiamo. Sistemazione montana, danni alluvionali. Voi avete visto, onorevoli senatori, ciò che è accaduto in Calabria e nelle isole: ora ci vorranno miliardi e miliardi per riparare agli straripamenti dei torrenti, spendendo il triplo, il quadruplo, il quintuplo di quello che si sarebbe speso a tempo opportuno. (*Approvazioni*).

Ho già parlato del problema della sistemazione montana in sede di discussione del bilancio dell'Agricoltura, ho messo in luce i danni che la mancata sistemazione a monte arreca al bilancio dei Trasporti, perchè i ponti ferroviari vanno alla malora con tutte le conseguenze che ne derivano e quelli immensi arrecati all'Agricoltura, e particolarmente, riferendomi alla provincia di Reggio, alla produzione bergamottiera, produzione che va quasi tutta all'estero e crea una situazione di evidente benessere, produzione bergamottiera, che tutte le altre parti del mondo ci invidiano e che è per la nostra provincia una vera benedizione di Dio: almeno voialtri democristiani dovrete, sotto questo profilo, apprezzarla e proteggerla.

PAZZAGLI. Anche lei, anche lei!

PRIOLO. Sì, purchè assestiate le mie montagne e facciate gli argini e le difese necessarie ai torrenti, anch'io mi associo alla benedizione di Dio.

E gli acquedotti, le fognature, i cimiteri! Si dice: ora c'è la Cassa del Mezzogiorno, e va bene, ma anche a questo proposito mi si consenta di dire una parola serena. Quando i mezzi finanziari mancano, non c'è altro da fare

che protestare o rassegnarsi, ma quando i mezzi ci sono, perchè essi non vengono impiegati e con la massima sollecitudine?

Ora dei 100 miliardi assegnati per questo esercizio ne sono stati spesi finora 38 soltanto. Pensate che per queste assegnazioni non vi è controllo della Corte dei conti, non vi è controllo della Ragioneria dello Stato, il denaro è liquido e prontamente spendibile, senza bisogno di ricorrere ai pagamenti differiti, che non rispondono allo scopo.

Ed allora, se ci sono 100 miliardi, e le procedure per il loro impiego sono snellite, perchè non ci affrettiamo ad impiegarli rapidamente per questo Mezzogiorno, che è sulla bocca di tutti, ma purtroppo nel cuore di pochi?

Con 100 miliardi se ne farebbero di acquedotti, fognature, cimiteri! Ma si solleciti una buona volta, si spinga, si gridi perchè tutto vada sollecitamente, perchè, ripeto, mi sarebbe piaciuto che invece di 38 miliardi già se ne fossero spesi almeno il doppio.

NOBILI. È un terzo dell'esercizio.

PRIOLO. Sì, lo capisco, che da un punto di vista strettissimamente contabile la cosa può non far meraviglia, ma, quando si considerino la lunga attesa del Mezzogiorno e le necessità che lo assillano, pur essendo ad un terzo dell'esercizio mi sarebbe stato caro che la somma impiegata fosse stata maggiore. (*Approvazioni*).

Ed ora veniamo ad un problema di coraggio: quello dell'energia elettrica.

Alcuni mesi or sono è stata discussa ed approvata dalla Commissione dei lavori pubblici del Senato una legge riguardante la « Concessione di sovvenzioni per la produzione di energia elettrica e riapertura dei termini per la presentazione di domande di agevolazioni per i serbatoi e laghi artificiali nel Mezzogiorno e nelle Isole », legge la cui approvazione fu grandemente sollecitata dal ministro Aldisio.

E se dall'esterno tentò purtroppo di giungere qualche pressione in senso negativo, tentativo logicamente rimasto vano, vi fu anche, ad onore del vero, fra le altre, la sollecitazione positiva di un uomo politico di alta statura, che oggi vive appartato, ma che fa sentire pur tuttavia di tanto in tanto la sua autorevole voce.

Egli, uomo del Mezzogiorno, intendeva come quella legge, pur non bastando purtroppo a spezzarlo, conteneva, però, moderava, sia pure relativamente, il monopolio della grossa industria elettrica, che ostacola l'industrializzazione dell'agricoltura meridionale e lascia molti e molti Comuni del Mezzogiorno ancora con i lumi a petrolio o ad olio.

È triste, onorevoli colleghi, dover fare queste amare constatazioni, ma è necessario farle anche se il cuore sanguina e la mente si sconvolge.

Vi è un periodico settimanale, « Il Giornale del Mezzogiorno », il quale conduce una coraggiosa campagna: dalla lettura di esso si rileva in quali condizioni si trova la Calabria, ed il Mezzogiorno in genere, soggetti al monopolio opprimente della S.M.E. I sindaci dei paesi di quelle zone, interpellati, hanno quasi tutti fatto presenti le condizioni deprecabili in cui si trovano: bisogna perciò seguire con simpatia ed affiancare quella tenace e coraggiosa campagna di stampa, che settimanalmente offre cifre, statistiche e dati interessantissimi.

La legge, da me sopra accennata, un'altra legge, riguarda le « Agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende municipalizzate »; tutti provvedimenti buoni, è vero, ma non risolutivi del problema.

Ed allora bisogna avere il coraggio di dire una franca parola: « nazionalizzazione » e farla seguire immediatamente da fatti concreti.

Nell'altro ramo del Parlamento i miei valorosi compagni, onorevoli Riccardo Lombardo e Giacomo Mancini, hanno trattato con poderosità di argomenti il problema, e mi risulta che è stato anche presentato un disegno di legge in proposito.

È da notare inoltre, con grande piacere, che nelle relazioni sul bilancio dei Lavori pubblici, sia alla Camera da parte dell'onorevole Corrado Terranova, sia al Senato da parte del senatore Emilio Canevari, il problema della nazionalizzazione è stato coraggiosamente affrontato.

Scrivono l'onorevole Terranova: « Si propone il riscatto da parte dello Stato di tutte le gran-

di linee di trasporto ad altissima tensione, costruite dalle varie società elettriche, nonché la costruzione della grande linea di attraversamento dello stretto di Messina, onde allacciare la rete della penisola a quella dell'isola ».

Di rincalzo, il senatore Canevari, prospettandosi il grave problema, si domanda: « Come rimediare? », e risponde: « Un primo importante provvedimento legislativo dovrebbe essere quello del riscatto da parte dello Stato di tutte le grandi linee di trasporto ad altissima tensione, costruite dalle varie società elettriche e la costruzione della grande linea di attraversamento dello stretto di Messina ».

Nell'altro ramo del Parlamento il ministro Aldisio si è pronunziato in linea di massima favorevole: a lui non fa paura la nazionalizzazione, ma desidera che si proceda con cautela e prudenza: attendiamo di sapere come si esprimerà ora al Senato.

Onorevole Aldisio, ella ha dimostrato di essere uomo onesto e coraggioso: affronti perciò coraggiosamente il problema, spezzi una buona volta gli opprimenti monopoli e dia respiro alle popolazioni del Mezzogiorno: si avrà, glielo assicuro, il plauso degli onesti e la benedizione di quelle popolazioni sofferenti, desiderose di luce, di pace, di lavoro e di giustizia. (*Vivissimi applausi*).

Volgo rapidamente alla fine: ho presentato due ordini del giorno, nei quali sono trattati argomenti già discussi circa due anni or sono.

L'onorevole Sottosegretario sa che mi sono attivamente occupato della importantissima questione della zona industriale di Reggio: egli mi ha anche aiutato ed io farò tesoro dei suoi consigli onde affrettarne il buon esito.

Circa quattro anni or sono furono assegnati per tale opera 40 milioni, sufficienti appena per l'esproprio e per i lavori di prima sistemazione; poi tutto purtroppo si arrestò.

Ricordo che, prima che cominciassero i lavori, due proprietari espropriati vennero da me, allora questore all'Assemblea costituente, per pregarmi di impedire l'inizio dei lavori medesimi. A me, che rispondevo che ciò era impossibile, che si era fatto tanto per ottenere quel primo finanziamento e che quindi il rifiutarlo sarebbe stato delittuoso per l'avvenire della città, essi rispondevano profetizzando

1948-51 - DCXCV SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

che quella zona, dopo tagliati gli alberi e abbattute le case, sarebbe diventata un campo di foot-ball: furono purtroppo profeti ed ormai in quel luogo si giuoca a foot-ball e si fanno le corse dei cavalli. (*Commenti*).

Perciò col mio ordine del giorno chiedo un ulteriore sostanzioso finanziamento, che valga a far completare i lavori iniziati, impedendo non solo che tutto quanto è stato fatto fino ad oggi vada in malora, e già la distruzione è in atto, ma consentendo altresì che la mia città abbia finalmente la sua zona industriale, vedrò così soddisfatta una antica e legittima aspirazione.

Un'ultima cosa, ed ho finito. A Reggio Calabria, purtroppo, a 43 anni circa di distanza dal terremoto del 28 dicembre 1908 esistono ancora circa 500 baracche, e di più ne esisterebbero se giudiziari bombardamenti non ne avessero distrutte parecchie nel periodo in cui le popolazioni avevano abbandonata la città.

Allorchè lo scorso anno mi occupai dello stesso problema, molti colleghi, che avevano nel gennaio del 1950 visitato la mia città, si meravigliarono di ciò che io dicevo, e qualcuno, interrompendomi, mi fece osservare che Reggio era una città dalle strade larghe, dalle case linde e pulite, dalle piazze spaziose, che insomma era una gran bella città.

A ciò io risposi che ai colleghi noi avevamo fatto vedere le cose belle della città, ma non li avevamo condotti nelle zone baraccate ancora esistenti, zone luride, dove vivono in promiscuità pericolose e degradanti, essere umani e dove la tubercolosi e tante altre malattie aggrediscono i bambini e mietono a decine e decine vite umane.

Nell'altro ramo del Parlamento il ministro Aldisio a chi prospettava lo stesso problema gridò: « Le bruceremo! ». Io non vorrei, onorevole Ministro, tornare qui il prossimo anno per ripetere le stesse cose: sarebbe invero assai doloroso e mortificante per tutti!

Bruciamole dunque, ed al loro posto sorgano case per il popolo, case modeste, ma linde, accoglienti, soleggiate, case per il povero popolo che lavora, ed ha perciò il sacrosanto diritto ad un po' di luce, di aria, di benessere. (*Applausi*).

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho finito: lo scorso anno ascoltai dal ministro Al-

disio un discorso sobrio ed onesto: espose ciò che aveva fatto e soggiunse che di più non gli era stato possibile fare: concluse affermando che il suo orgoglio era quello di poter lasciare il Dicastero dei lavori pubblici con le mani pulite e la coscienza tranquilla.

Voglio augurarmi che l'onorevole Ministro anche quest'anno vorrà dire una parola onesta e sincera; mi auguro che egli possa risolvere i problemi della Nazione, volgendo particolarmente lo sguardo al povero Mezzogiorno, che da tanti anni soffre ed attende, e particolarmente alla mia provincia, che il recente nubifragio ha sommersa e devastata. (*Vivissimi applausi e congratulazioni*).

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

BO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io terrò la parola per breve tempo. Ma se per la prima volta intervengo nel dibattito sullo stato di previsione della spesa per i lavori pubblici è perchè ritengo doveroso richiamare la attenzione del Governo e del Senato sopra alcuni problemi che hanno interesse per la mia Regione e per tutta la Nazione.

Anch'io, come diceva poco fa da parte sua l'onorevole Priolo, ho letto le relazioni che sono state predisposte e distribuite dai relatori dei due rami del Parlamento, e con particolare attenzione quella del nostro collega Canevari che, fuori di ogni elogio convenzionale, ho vivamente apprezzato. Ho ascoltato anche il discorso che il ministro Aldisio ha tenuto alla Camera dei deputati alla chiusura della discussione sul suo bilancio. Ho letto, ho ascoltato, ho ammirato, ho approvato i concetti direttivi e le idee generali egregiamente poste in luce dal Ministro e dai relatori; ho provato ancora una volta (perchè non dirlo?) un senso di commosso compiacimento come italiano al quale la relazione sul bilancio dei lavori pubblici offre, anno per anno, la rappresentazione visiva della ricostruzione progressiva del suo Paese, di questa ricostruzione che ogni giorno si allarga, di questo Paese che poco per volta risorge dalle rovine e dai disastri immani che lo hanno colpito. E se oggi mi permetto di interloquire nella discussione, sia pure brevemente, non è per ripetere cose che altri può aver detto meglio di me, ma semplicemente per ribadire alcuni dati di fatto e per accen-

tuare alcuni criteri sui quali, bisogna dirlo francamente, non si è ancora puntualizzata l'attenzione del Governo, sui quali conviene che il potere esecutivo porti tutta la sua attenzione per una ragione di giustizia, per una considerazione di utilità generale.

Io sono sempre perplesso quando sento parlare di problemi particolari ad una provincia o città o regione, perchè so bene che nella grande famiglia patria nessun problema può essere estraneo alla coscienza di ognuno di noi, a qualunque plaga o contrada appartenga, onde le necessità della Sicilia e della Basilicata, per esempio, stanno e debbono stare altrettanto a cuore ai cittadini di tali regioni quanto ai cittadini o ai rappresentanti di altre terre. So anche quanto sia difficile, lenta, faticosa, la ricostruzione, so da quante parti il Ministro dei lavori pubblici si veda ogni giorno affacciare istanze e richieste, domandare assegnazioni e stanziamenti e come purtroppo la situazione del bilancio sia quella che è e non consenta troppe volte di aderire a domande giustificatissime.

Ma ciò non esime nessuno dal dovere di parlare con serena obiettività, anche se non può dire niente di nuovo, anche se qualche volta non ha la speranza che quella sia la volta buona per ciò che gli preme e che la sua voce verrà ascoltata ed i suoi voti appagati.

Vorrei, per incominciare, fermarmi su di un tema preliminare. Ho sentito da alcuni colleghi ripetere una frase che altre volte è risuonata nel Parlamento e che corre come un sottinteso nella stampa e nell'opinione pubblica.

Anche l'onorevole Sottosegretario, quando ha interrotto dianzi il senatore Macrelli che parlava dei disagi e delle necessità della sua nobile Romagna, ha fatto intendere che a suo avviso la Romagna non si può considerare una zona depressa e quindi (rigorosamente ragionando) meritevole di sollecite cure, quasi che « aree depresse » fossero soltanto quelle alle quali una data definizione legislativa in senso stretto si può e si deve applicare.

Ho premesso che nessuno spirito, non dico di campanile o di provincia, ma di angusto egoismo, può ispirare le mie parole. Desidero aggiungere che fra le cose che nessuno mi può insegnare c'è una verità che ho imparato fin da giovane: la tragica realtà della questione

meridionale. Io so che per secoli questo problema (anzi questo formidabile complesso di problemi), che è rimasto sempre insoluto e per il quale la vecchia Italia aveva potuto o voluto o saputo fare troppo poco, ha rappresentato l'ansia, il tormento, il dramma delle generazioni che ci hanno preceduto.

Uno degli scrittori di cose politiche che mi ha insegnato di più è Giustino Fortunato, non soltanto perchè mi ha aperto degli spiragli stupendi su tutta la storia d'Italia, ma perchè nelle sue pagine e in tutti i suoi scritti ho sentito il *pathos* di un apostolo della sua terra, perchè questo insigne parlamentare, più forse e meglio di Villari, di Sonnino, di Franchetti e degli altri che si sono occupati della questione meridionale, ha avuto il merito di porre, fra l'altro, in luce e di dimostrare che è una eresia storica e scientifica, quella tesi che per molti anni è stata ripetuta all'estero e da noi, e cioè che l'antico reame di Napoli sia una terra benedetta da Dio e ricca di doni e che gli uomini e non la natura e la geografia abbiano colpa dello stato di miseria e di abbandono in cui si trovano quelle contrade.

Detto questo, voi comprendete, onorevoli colleghi, che nessuno più di me può capire la necessità di dare, di fare, di agire per le nostre provincie meridionali. Ma appunto tale premessa, credo, mi permette di ribadire in questa discussione ciò che, d'altra parte, in una occasione analoga, alla Camera dei deputati, è stato già detto da colleghi delle provincie settentrionali e in particolare della Liguria; ossia che non è soltanto da Napoli, o da Roma in giù, che vi è una questione meridionale da risolvere, ma che il Mezzogiorno (in senso economico) purtroppo esiste anche in parecchie zone del Nord. Questo vale per la Romagna, onorevole Macrelli, come per il Veneto e per altri luoghi dell'Italia settentrionale, e vale anche per la Liguria. Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che il turbine dell'ultima guerra è passato devastando e distruggendo sopra moltissimi paesi settentrionali, nei quali la ricostruzione talvolta è ancora da incominciare, e che mali antichi e nuovi affliggono anche terre e paesi a settentrione di Roma.

Da tale premessa deriva che è giusto dare a chiunque ha bisogno, prescindendo da ogni valutazione *a priori* e tenendo conto che in

quella distribuzione di provvidenze e di aiuti che si deve purtroppo fare per tutta la superficie della penisola, chi non ha ancora avuto nulla o non ha avuto abbastanza può, per avventura, non essere già stato contemplato o sovvenuto da apposite norme di legge. La frontiera di demarcazione, insomma, fra zone depresse e aree meno infelici, non coincide colla linea di confine tra l'Italia del Nord e quella del Sud. Guardiamo anche qui la realtà come e, senza lasciarci turbare da schemi fissi o da *clichés* convenzionali!

Il mio amico onorevole Lucifredi, in un ampio discorso tenuto proprio sul bilancio dei Lavori pubblici nel giugno dell'anno passato alla Camera, ha svolto delle considerazioni che io vorrei raccomandare ancora una volta al ministro Aldisio (assente e presente, come diceva l'onorevole Priolo, in questa seduta), e che sottopongo intanto all'onorevole Sottosegretario.

La mia regione consta anche di una fascia montana ed ha molte zone e valli lontane dal piano e dalle vie di comunicazione internazionale, lontane da quella luminosa e fatata visione che il turista o il passeggero porta con sé negli occhi quando percorre la riviera ligure dal Varo alla Magra; ha paesi, villaggi, borgate, in cui domina un quadro di desolazione, di miseria, di disoccupazione e di spopolamento, che non è meno triste e meno bisognoso di soccorso e di aiuto, credete, di quello di molte aree del Mezzogiorno e delle isole o di altre provincie centrali o settentrionali. Dietro la divina facciata di un luogo incantato, la Liguria lamenta una realtà, fatta di Comuni alpestri e appenninici che sono del tutto privi, ancora oggi, non dico dei conforti del vivere civile e dei beni della civiltà, ma dei mezzi elementari per una vita decente; dalla strada alla farmacia, alla luce elettrica, alla scuola, al telefono, al telegrafo; di campagne in cui il contadino, il montanaro, si trova alle prese con una terra arida e ingrata e con un'esistenza primordiale e vede talmente chiuse di fronte a sé tutte le strade che non può fare altro che emigrare.

Le statistiche hanno una eloquenza ammonitrice, onorevoli colleghi. Io non voglio tediarvi troppo a lungo, poichè tocco appena un tema meritevole di ben più diffuso esame, e non

citerò delle cifre, ma devo, senza temere (ahimè!) di essere smentito, ricordare, per esempio, che ci sono dei Comuni, come quello di Torriglia che è un paese discretamente popoloso e bello per posizione naturale, in cui la popolazione negli ultimi cinquanta anni è scesa da 5.018 abitanti a 3.670 con una diminuzione del ventisette per cento. Potrei aggiungere che parecchi altri Comuni delle provincie di Genova, di Savona, di Imperia si trovano pressappoco nelle stesse condizioni di incuria e di decadenza e che tale povertà disperata induce gli abitanti a scendere al piano in cerca di pane e di lavoro, con tutte le conseguenze umane, sociali, economiche che ne possono derivare. Vi è insomma un Mezzogiorno del nord, (come qualcuno si esprime); ecco la verità. Ed è necessario porre questo problema, onorevole Sottosegretario, tra quelli a cui bisogna dare una soluzione se si vuole, non tanto eliminare una causa di disagio o di malcontento, ma fare tutto il nostro dovere verso tutta la Nazione.

Mettiamo dunque nella massima evidenza queste esigenze e accingiamoci a studiare le misure e le provvidenze opportune a questi fini anche senza bisogno di ripeterci che, d'altronde, vi è nella Costituzione della Repubblica l'articolo 44 in cui si parla del dovere dello Stato di disporre provvedimenti a favore delle zone montane. Le aree depresse — usiamo pure la parola — della Liguria sono soprattutto in montagna e la montagna aspetta soccorso e protezione dal Governo della Repubblica.

Detto questo, aggiungerò pochissimo sopra alcuni altri problemi concreti e specifici della mia regione. Non mi soffermerò su un argomento che è pure meritevole di considerazione, ma che sarà trattato tra poco dall'onorevole Boggiano Pico, la difesa delle spiagge contro i pericoli derivanti dalle mareggiate e contro i danni prodotti dalle erosioni.

Ma poichè ho accennato al mare, mi consenta, onorevole Sottosegretario, di pregarla di ripetere all'onorevole Ministro quel che ora dirò. Intendo occuparmi del porto di Genova, il più grande porto del Mediterraneo, del quale tutti conosciamo l'importanza vitale per l'economia del Paese.

Il porto di Genova ha sofferto terribilmente per la guerra nelle attrezzature e negli im-

pianti, e per un miracolo di fede e di volontà fu rapidamente sgomberato, subito dopo la liberazione, dai relitti e dai rottami di navi e imbarcazioni che le forze armate tedesche avevano accumulato nei suoi bacini prima di fuggire. Tuttavia questo porto non è ancora ritornato nelle condizioni in cui dovrebbe essere per la sua altissima funzione. Occorrono dei lavori, e quindi degli altri stanziamenti. Mi risulta (per essere esatto) che restano da eseguire opere o riparazioni per l'ammontare di due miliardi, miliardi che sono stati chiesti insistentemente, ma finora senza risultato. È un problema che non deve essere trascurato perchè la lotta per la vita si fa sentire anche nel mondo dei traffici marittimi e già i competenti ammoniscono che Marsiglia, la quale ha oggi il secondo porto del Mediterraneo, cerca di avvantaggiarsi, come è logico, della situazione meno felice in cui si trova Genova. E si sa pure che vi sono dei grossi transatlantici i quali non hanno la possibilità di entrare in questo porto perchè non sono ancora state fatte le opere necessarie per consentirne l'accesso.

Come è stato lusinggiato nella relazione del senatore Canevari, tali spese riguardano il bilancio dei lavori pubblici e quindi nessuno potrà oppormi delle obiezioni di natura pregiudiziale. Ciò ha fatto con me, mi pare a torto, l'onorevole Ministro, in una conversazione nella quale io gli ricordai nei giorni scorsi un altro problema anch'esso non soltanto ligure ma nazionale, quello dell'aeroporto. L'onorevole Aldisio mi ha osservato, quando gli ho comunicato che avrei dovuto mettere ancora una volta in evidenza tale questione (dico ancora una volta perchè, nelle discussioni dei bilanci precedenti, già alcuni di noi, ed in modo particolare il senatore Cappa, hanno lungamente ed appassionatamente trattato l'argomento), che essa concerne non tanto il suo dicastero quanto quello della difesa.

CESCHI. Si mettano d'accordo.

BO. Tutti d'accordo fino ad un certo punto, onorevole Ceschi. Se non sbaglio, è esatto che il Ministero della difesa deve approvare la spesa e stanziare i fondi, ma sta anche di fatto che il Ministero dei lavori pubblici deve eseguire le opere, talchè i progetti per l'aeroporto sono stati trasmessi al Consiglio superiore dei

lavori pubblici, il quale, dopo aver approvato il progetto di massima, deve adesso esaminare il progetto esecutivo dei primi due lotti, i quali richiedono una spesa di sei miliardi e mezzo circa. Questa somma si deve erogare ad ogni costo, se è vero che l'aeroporto nella moderna economia mercantile e industriale è un complemento indispensabile del porto (e questa lezione l'hanno imparata, prima di noi, tutti i grandi porti dell'Europa, da Rotterdam a Marsiglia), se è vero che fra pochissimi anni, forse, la mancanza dell'aeroporto potrà far perdere al porto di Genova il suo primato, con tutte le disastrose conseguenze che (Dio non voglia!) si ripercuoteranno sull'economia italiana.

È inutile sottolineare insieme con la gravità di un tale pericolo tutti i vantaggi che possono derivare, d'altro lato, da questa grande opera nazionale al turismo. Sanno bene i competenti come gli altri Stati non siano stati nei tempi più recenti con le mani in mano: basti citare l'esempio di Nizza, che ultimamente ha aperto e messo in attività un aeroporto che serve ad attirare sulla Costa Azzurra i turisti provenienti dal di là dell'Oceano. Non dimentichiamo che anche da tale punto di vista l'aeroporto di Genova è di un'utilità incalcolabile (e prescindendo adesso da altri fattori, sociali, politici e psicologici).

Dopo questo grosso problema (al quale, come vedete, mi limito ad accennare) ve ne sono alcuni, piccoli apparentemente ma in realtà non trascurabili. Siamo sempre nell'ambito rigorosamente inteso dei lavori pubblici.

Costruzioni ferroviarie. Ci sarebbero parecchie cose da dire, per esempio, a proposito del deficiente funzionamento della linea Roma-Torino. Il senatore Corbellini ci potrebbe ricordare con la sua particolare competenza, come altre volte ha avuto l'amabilità di fare con alcuni di noi, che vi sono molte lacune da colmare, e spiegarci le ragioni del fatto che le comunicazioni ferroviarie da Roma a Genova, a Ventimiglia e Torino, sono ancora penosamente arretrate, ciò che è grave perchè tale linea ha una grande importanza anche internazionale; ma questo discorso sarà ripreso in altra sede. Oggi voglio solo spendere una parola per una stazione ferroviaria di Genova, e più esattamente per la stazione Brignole, che è quella alla quale arriva chi viene dal

Mezzogiorno e da Roma e che nei progetti, e forse nelle illusioni dei tecnici di cose ferroviarie, avrebbe dovuto diventare (a quel che pareva anni fa) la prima e la più grande stazione di Genova. Essa è la più squallida, la più indecente, la più antidiluviana stazione di una grossa città che si possa trovare non solo in Liguria, ma forse in tutta l'Italia. (*Interruzioni. Consensi*).

Pensate che ogni giorno che Dio manda sulla terra, se splende il sole e fa caldo non si può sostare sulla banchina per mancanza di tettoie, mentre se piove o tira vento il disgraziato viaggiatore mette a repentaglio la salute nello aspettare il treno, lontano da ogni riparo. Mancano le pensiline, i marciapiedi, i sottopassaggi, le panchine, i padiglioni, manca quasi tutto.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La questione è di competenza del Ministero dei trasporti.

BO. Se mi permette, non fosse che per concessione di argomento, credo che valga la pena di dedicare comunque qualche parola a questo argomento perchè anche qui c'è in gioco l'interesse non solo di Genova ma di tutto il Paese, ci sono di mezzo le esigenze del turismo, c'è sotto una questione che tocca quasi la dignità nazionale. E poichè i problemi ferroviari non sono da trattare in questa sede non dirò poi nulla di quello che potrei ricordare a proposito di un altro punto urgentissimo che riguarda la linea Genova-Ventimiglia e più ancora il tronco Genova-Savona con i suoi quattordici passaggi a livello, di cui solo due sono stati da ultimo soppressi. Mandi però il Ministro, soprattutto nei pomeriggi della domenica, uno dei suoi funzionari sulla via Aurelia di ponente e si faccia poi fare una relazione su quello che accade, con edificazione di tutti, connazionali e forestieri, per l'ingorgo che si forma in questa battutissima strada, a causa dei passaggi a livello che ogni minuto, si può dire, paralizzano il traffico e danno luogo a lunghe code di veicoli di ogni dimensione: blocchi e code che, del resto, si vedono anche nei giorni feriali, quando il danno non è sentito soltanto dai turisti ma dagli autoveicoli che trasportano senza posa merci e materiali.

Opere stradali. C'è ancora tra Genova e Savona un'opera della cui necessità si deve pensare che tutti siamo convinti da anni se i la-

vori di esecuzione hanno finalmente avuto un principio di attuazione: l'autostrada Genova-Savona. È vero che qualche cosa si è adesso cominciato a fare, ma bisogna provvedere a che i fondi non manchino e che l'impresa sia messa in condizione di assolvere al suo compito con ritmo accelerato, appunto perchè la via Aurelia è talmente soffocata che se l'autostrada Genova-Savona non entrerà presto in funzione, non si può prevedere che cosa accadrà. Ma non è questo, in tema di opere stradali, l'unico problema che devo segnalare al Ministro dei lavori pubblici.

Il relatore Canevari ha avuto il merito di occuparsi anche dell'autostrada nazionale per la Svizzera, che dovrebbe costituire la continuazione della strada dei Giovi. Anche questo è un problema importantissimo che è già allo studio da parecchi anni: pareva che fosse vicino alla sua attuazione, oggi ho l'impressione che sia stato messo un po' in sordina per cui è bene riportarlo davanti all'opinione pubblica. E vado innanzi, perchè se tale autostrada fosse veramente un lusso — e non lo è — non mi si potrà invece dire che una cosa di lusso sia il raddoppiamento della via Aurelia orientale e della via Aurelia occidentale. A questo proposito non si tratta per un primo tempo di costruire opere nuove, ma semplicemente di compiere (per così dire) sulla carta un mutamento di classificazione. Mi spiego.

La via Aurelia occidentale collega Genova a Ventimiglia e la via Aurelia orientale unisce Genova a La Spezia (e costituisce finora l'unico asse di comunicazioni fra l'Italia nord-occidentale e il Mezzogiorno, dal Moncenisio alla Sicilia). L'una e l'altra, come ognuno sa, sono sempre più paurosamente ingombre di veicoli veloci e pesanti; e purtroppo è da aggiungere che un po' di paura fa sotto un altro aspetto (nel tratto orientale) la strada del Bracco, la quale ha per giunta una sinistra fama che risale ai secoli passati e che — bisogna pur dirlo — non è ancora ingiustificata perchè dal punto di vista della sicurezza quella stupenda strada lascia ancora a desiderare. Su questo tema si potrà dire qualche cosa quando il Ministro degli interni risponderà a un'interpellanza che insieme coi colleghi della Liguria ebbi a presentare parecchi mesi fa, quando accadde l'ultimo — speriamo veramente l'ultimo — di quegli

eventi che anche quando non sono luttuosi (aggressioni e rapine) gettano ombra su tutto il nostro Paese e servono a speculazioni interessate di concorrenti stranieri nell'industria del turismo. Orbene, questo è un motivo di più per giustificare una succursale sia per il tratto occidentale, sia per il tronco orientale dell'Aurelia e qui, dicevo, basterebbe per ora classificare nel ruolo delle strade nazionali due arterie che oggi sono catalogate semplicemente fra le strade provinciali: a Ponente la strada del Turchino che va da Genova ad Ovada e che è poi allacciata con un'altra strada che scende al mare; a Levante la via Genova-Val Bisagno che a sua volta si riunisce a Chiavari con la via Aurelia sul mare.

Quando lo Stato si potesse occupare della manutenzione di queste due strade provvedendo a quello che occorre per tenerle in efficienza (mentre gli enti locali non possono notoriamente sopperire alla viabilità) sarebbe già fatto un primo passo per la soluzione di un problema indifferibile come è l'insufficienza assoluta di queste due arterie e anzi di un'unica strada, l'Aurelia. Non sarà che una prima soluzione provvisoria, ma è attuabile subito: e in fondo non si tratta che di fare applicazione, senza troppa spesa, di concetti generali esposti dal relatore e dal Ministro e universalmente accolti: ormai, con i tempi che corrono, per adeguare almeno in parte le nostre comunicazioni alle nuove esigenze del traffico, occorre che le strade ancora classificate tra le provinciali siano assunte in gestione dall'amministrazione centrale.

E per esaurire questo punto, io raccomando ancora all'attenzione del Ministro un progetto, che ha avuto in queste settimane un primo principio di esecuzione, quello della strada Spezia-Sestri Levante, ossia di quella strada litoranea che si auspica da lunghi anni e che si è disegnata al triplice scopo di sollevare la strada del Bracco, di cui vi parlavo poco fa, dalla situazione in cui si trova, di fornire un migliore allacciamento fra Nord e Sud e di aprire un accesso stradale ai Comuni delle cinque terre.

Io credo con questo, onorevoli colleghi, di avere detto le poche cose che mi premeva di mettere al centro di questo mio discorso. Vorrei sperare che da parte del Governo

si dia una dimostrazione non solo di quella buona volontà della quale nessuno può onestamente dubitare, ma anche di quell'interessamento effettivo ed efficace che finora è mancato troppe volte per la soluzione dei problemi su cui mi sono soffermato. Vorrei sperare che quello che dicevo incominciando, e cioè che ogni problema regionale o locale va sempre inquadrato in un più largo problema collettivo, e che ognuno di noi non dimentica i vincoli di solidarietà che legano tra loro tutte le terre della Patria, fosse ricordato al momento opportuno dal Ministro competente. Vorrei, in particolare modo, additare con i problemi di Genova le dolorose necessità della montagna ligure, che è quell'area depressa e diseredata sulla quale mi sono permesso di insistere, perchè questo è un aspetto della nostra vita sociale della quale è bene che il Parlamento si occupi prima che sia troppo tardi.

Confido che delle mie modeste osservazioni resti qualcosa di più di un'eco puramente verbale, e mi auguro che il Ministro dei lavori pubblici voglia tradurre i voti, le esigenze e le speranze della Liguria in una volontà concreta di azione, in una volontà feconda di opere. *(Vivi applausi dal centro e dalla destra, molte congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cerulli Irelli. Ne ha facoltà.

CERULLI IRELLI. Onorevoli colleghi, il mio intervento sarà brevissimo, in tono minore, ma non per questo meno necessario. Come il mio illustre predecessore, onorevole Bo, ha accennato a quelli che sono i problemi contingenti della sua Liguria, così sia permesso a me di accennare ad alcuni dei problemi che travagliano la mia provincia d'Abruzzo. Mi duole solo che il ritardo, col quale è stato distribuito il testo del bilancio nonchè la relazione, non mi permetta di inquadrare questi problemi, che tratterò a braccio, sommariamente, nei capitoli e negli schemi fondamentali del bilancio medesimo.

Innanzitutto mi corre l'obbligo di accennare ad una legge attesa, promessa, della quale si è parlato qui in Senato diverse volte, ma non ancora presentata, per quanto almeno a me consti, ai due rami del Parlamento: è la legge sui contributi per le ricostruzioni e le riparazioni edilizie nelle zone che hanno sof-

ferto danni a causa degli ultimi terremoti: quello del settembre 1945 e quello dell'agosto del corrente anno. Tale legge ha una importanza capitale per la mia provincia. La provincia di Teramo ha avuto danni ingenti dai due ricordati terremoti; danni che, non so per quale motivo, le autorità tecniche, sia periferiche che centrali, non hanno voluto prendere in quella considerazione che invece essi meritano. Circa 40 Comuni, sui 45 che conta la provincia, hanno sofferto danni. Alcuni Comuni, come già dissi in altra occasione, danni gravissimi. Il comune di Campi, con una popolazione di circa 11.000 abitanti, ha avuto 350 edifici dichiarati inabitabili dal Genio civile, fatti sfollare, puntellati alla meglio affinché non ne crollassero le mura: 1.500 persone si sono così ritrovate senza abitazione. Da parte dell'autorità centrale di Governo, salvo un primo limitato soccorso distribuito immediatamente dopo l'incresciosa avversità, dimenticanza assoluta; nè coloro i quali hanno avuto la casa danneggiata e resa inabitabile e che forse potrebbero con i loro mezzi ripararla sia pure superficialmente, sono in grado di farlo, perchè temono che, facendolo, perdano poi il diritto al contributo statale. È quindi necessario, indispensabile disciplinare prontamente questa materia, affinché coloro i quali vogliono ricostruire sappiano che potranno ricevere anche in prosieguo di tempo il detto contributo statale. Ho citato il comune di Campi che forse è quello che ha avuto danni maggiori, ma dovrei citare molti altri Comuni. Il comune di Basciano è rimasto senza municipio, senza chiesa, dichiarati pericolanti. Il comune di Cellino Attanasio, che conta un numero straordinario di frazioni, ha avuto numerosi edifici danneggiati e soprattutto rese pericolanti le stalle, ed essendo centro agricolo, il bestiame, allevato in stalla, è dovuto per forza di cose divenire quasi bestiame brado. Il comune di Torano Nuovo, l'ho veduto con i miei occhi, ha avuto la chiesa così danneggiata che è stata chiusa dal Genio civile, per cui si deve officiare in un sottoscala. È vero che il Comune conta solo 2.000 abitanti; comunque, lo spettacolo è tutt'altro che edificante.

Credo sia quindi dovere e del Ministero dei lavori pubblici e del Provveditorato alle opere

pubbliche della regione intervenire in un qualche modo; per lo meno con una promessa precisa, affinché, come ho detto poc'anzi, coloro che vogliono effettuare lavori di restauro possano farlo in piena tranquillità. Si dovrebbe peraltro anche indicare quello che sarà il contributo. È sorta l'illusione che il contributo sarà del 100 per cento. Io so che mai il contributo per le zone terremotate è stato di questa portata. È bene, quindi, che il Governo parli in materia chiaramente e presenti la legge promessa e attesa.

Ciò detto, debbo adesso attirare l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici su una delle opere principali che il capoluogo della provincia di Teramo oggi attende: il risanamento del suo centro urbano. È una opera che comporta una spesa complessiva di circa 500 milioni, e consta di due serie di lavori differenti: quelli attinenti al risanamento del quartiere di Santa Maria a Bitetto, per il quale già nel 1937 fu emanata un'apposita legge, successivamente prorogata nei suoi termini di attuazione. Con questa legge si stanziavano anche fondi appositi, se ben ricordo, di quattro o cinque milioni. Naturalmente è intervenuta la guerra; i lavori non erano stati ancora eseguiti. Dopo la guerra il fondo stanziato è diventato irrisorio, non permettendo neanche la esecuzione di una piccola parte dei lavori. In sostanza la città è rimasta con un bubbone nel suo centro, rappresentato dal desolato quartiere di Santa Maria a Bitetto. Occorre non solo prorogare ancora la legge, ma adeguare i fondi al valore attuale della moneta. Se si moltiplicano per 50, per 30, per 60 — non so quale è il coefficiente di svalutazione che si deve adottare — si avrà una cifra che permetterà la esecuzione dei lavori. Ciò è necessario farlo con legge speciale che integri la legge apposita emanata nel 1937. Il Ministero dei lavori pubblici deve provvedere.

L'altra serie di lavori di cui si compone l'opera di risanamento del centro urbano del capoluogo è costituita dalla abolizione dei così detti « fondaci ». A Napoli esistono i « bassi », a Matera i « sassi »; l'onorevole Priolo ha ricordato poco fa le « baracche » di Reggio. Teramo ha i malfamati « fondaci » che sono, ognuno se l'immagina, locali di un solo vano seminterrato senza finestre, senza, natural-

mente, opere igieniche di nessuna specie, dove vivono ammassate decine di persone in comune. Nei fondaci vivono 476 famiglie, onorevoli colleghi, famiglie composte da un minimo di tre ad un massimo di 18 persone. Il sindaco di Teramo, che, sia detto tra parentesi, non è un uomo politico, nè un politicante, ma un militare, e che solo per attaccamento alla sua terra nativa si sobbarca al gravoso e difficile compito di amministrare la città, ha compilato la dolente statistica ed ha inviato al Ministero dei lavori pubblici una relazione affinché il problema venga preso in esame con l'urgenza del caso. Per risolverlo si tratta di costruire un complesso di case cosiddette minime, case cioè in cui vi siano solo i locali essenziali. La spesa calcolata, credo, dall'ufficio tecnico del Comune stesso, arriva appena a 200 milioni. Aggiunti quindi ai 250 o ai 300 milioni del risanamento del quartiere di Santa Maria a Bitetto, si arriva, come avevo accennato, a circa 500 milioni. Io credo che anche per questo finanziamento sia indispensabile una legge apposita, a meno che la Commissione non ritenga di poterlo fare rientrare nei capitoli di bilancio. Comunque quello che è necessario è che l'opera si faccia.

Ho sentito dire al Ministero dei lavori pubblici che si è alla vigilia di una assegnazione di fondi relativi alle leggi Tupini per finanziare le opere di interesse degli enti locali. A questo proposito sento il dovere di ricordare all'Amministrazione dei lavori pubblici (e non certo per un interesse elettorale, poichè il mio collegio coincide quasi con la provincia, dovunque i fondi siano dati, quindi per me va sempre bene) che si tengano presenti le esigenze dei Comuni minori; che non si distribuiscano i fondi sempre tra gli stessi Comuni. Vi sono infatti dei Comuni che hanno avuto centinaia di milioni ed altri che mai, sotto alcuna forma, hanno visto l'interesse dello Stato verso di loro. In particolare devo ricordare i Comuni della fascia di confine della provincia di Teramo. Le zone di frontiera sono sempre le più interessanti per ogni ente od organismo. Tali Comuni, che vanno da quello di Sant'Egidio alla Vibrata, a Torano, a Controguerra, non hanno visto quasi mai finanziamenti. Due di essi, Torano e Controguerra, non hanno assolutamente mai avuto

finanziamenti pur naturalmente avendone richiesti, e per di più vedono al di là del fiume Tronto, che segna il confine della provincia, cantieri, opere che sorgono e via dicendo. Al di qua del fiume nulla. Il paragone è quanto mai pericoloso. Il comune di Sant'Egidio alla Vibrata che è al limite estremo della provincia, che è un Comune il quale ha un grande commercio di bestiame macellato e vivo, non riesce, dopo decine di anni, a costruire un mattatoio, che è fra l'altro una opera di interesse igienico.

Se l'amministrazione centrale provvederà a risolvere i problemi cui ho accennato, la provincia di Teramo riceverà una prova tangibile dell'interesse del Governo. So che l'onorevole Aldisio ha sempre avuto una speciale benevolenza per la mia provincia, come anche per me e la mia famiglia. Varie volte ha voluto onorare delle sue visite la provincia di Teramo. Mi auguro che anche l'onorevole sottosegretario Camangi, mostri un po' più il suo interesse per la mia terra natale, venendone a visitare i centri.

Che il Governo, comunque, tenga presente sempre la città di Teramo e la sua provincia, e le curi. Sarà ripagato ad usura dalla forza di risparmio e di lavoro del nostro popolo. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Boggiano Pico. S'intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MOMIGLIANO, Segretario:

« Il Senato, di fronte alle crescenti erosioni delle spiagge della nostra penisola e, specialmente sulle sponde tirreniche, rilevata la necessità urgente di provvedere con idonee misure alla difesa di un elemento importante del territorio dello Stato, alla preservazione di cospicui centri popolari, alla salvezza di numerose industrie, che sul lido del mare svolgono la loro attività;

chiede al Governo di proporre adeguati finanziamenti in bilancio o di predisporre una legge speciale per cui si possano intraprendere senza dilazione le opere che la tecnica e l'esperienza di decenni suggeriscono come le più adeguate ».

PRESIDENTE. Il senatore Boggiano Pico ha facoltà di parlare.

BOGGIANO PICO. Signor Presidente, onorevoli senatori. Vi ha una parte cospicua del patrimonio dello Stato, che la legge classifica tra i beni demaniali, e cioè, le spiagge, della quale l'Amministrazione pubblica, e propriamente il Ministero dei lavori pubblici, pare che si occupi e si interessi soltanto *per incidens*.

Eppure per ben 3.654 chilometri si sviluppa il lido, e per la maggior parte, vera e propria spiaggia, che segna i confini marittimi della nostra penisola, oltre ai 3.766 chilometri di quello che delimita le isole italiane. Vi è soltanto un accenno al capitolo 168 del bilancio, che abbiamo in esame: « Difese di spiagge », confuso e conglobato, che dir si voglia, con le previsioni per la costruzione a cura dello Stato di opere portuali per concorsi e sussidi agli enti locali, e tutto ciò per l'esigua cifra di lire 150 milioni. Dico esigua in rapporto colla spesa ingente, che esigono le opere di difesa necessarie per salvaguardare le spiagge dalle erosioni, che il mare compie o minaccia in alcuni punti delle nostre coste in misura veramente preoccupante.

A tutti è pur noto, come su molti tratti delle nostre spiagge si svolgono attività industriali di primaria importanza, da quelle dei cantieri navali, ad altre officine che direttamente o indirettamente hanno rapporto colla marineria, all'industria peschereccia, agli stabilimenti balneari e istituti permanenti di cura, ad industrie alberghiere, ecc. Costituiscono essi un ingente complesso, che ha i suoi notevoli riflessi sulla finanza dello Stato.

È parso tuttavia, anche in questi ultimi anni, che l'amministrazione pubblica assistesse indifferente alla rovina ed alla definitiva scomparsa di un cospicuo numero di esse, perchè veniva loro meno, via via, la sede dei loro impianti erosa dalle maree, inghiottita dall'assalto pertinace dei flutti.

Questa mia deplorazione si estende per verità a molti tratti di spiaggia, da quella ligure, a quella toscana, alla maremmana, a parti di quella adriatica. Quindi, non già per limitare l'argomento, ma per precisare più agevolmente e rapidamente le cause del fenomeno, consenta il Senato che io mi soffermi a trattargliene la dolorosa manifestazione sopra un tratto della costa ligure, e cioè il tratto antistante alla città di Chiavari.

Si stendeva, sino a cinquant'anni or sono, dinanzi ad essa una spiaggia della larghezza di una sessantina di metri, nel tratto che corre tra il Monte delle Grazie e la Fiumana Bella, di dantesco ricordo. Fiorivano su di essa importanti cantieri navali, alcune altre industrie, stabilimenti balneari. Lungo la spiaggia, dal lato verso terra, correva un'ampia strada pubblica, fiancheggiata, a monte, da una linea di edifici di quattro e cinque piani, dietro a questi un'altra strada.

Nel giro di questo mezzo secolo, poco a poco, è scomparsa tutta la spiaggia, invasa e assorbita la strada, distrutti dal mare gli edifici che erano lungo di essa, ed è minacciata oggi la stabilità di quelli sorgenti lungo l'altra strada alla prima parallela, i quali ricevono sovente la non gradita visita delle ondate marine. Le Ferrovie dello Stato a loro volta, furono costrette alcuni anni addietro, per difendere la linea ferroviaria dall'invadenza del mare, a deviarla allo sbocco della galleria delle Grazie, con costosi lavori per la curva che dovette imprimersi a questa e con un'altra a stretto angolo allo sbocco di essa. Lavori che costarono milioni di lire di allora che, e con tanto più alti costi si dovrebbero ripetere domani, se non ci si difende dal mare incalzante, e che non dà tregua.

Le amministrazioni locali reclamarono più volte; ma specie durante l'infausto periodo trascorso fra le due guerre, messe a tacere le libere voci dei cittadini italiani attraverso a quelle dei loro legittimi rappresentanti nei Comuni, nelle Province, nel Parlamento, l'eco delle proteste dei danneggiati e dei minacciati, non ebbe modo di giungere, a chi avrebbe avuto il dovere di ascoltarle e di provvedere. Gli uffici tecnici del Genio civile credettero, erroneamente, come dimostrerò, e come l'esperienza ha provato, di proporre ed attuare un parziale ed irrazionale sistema di difesa colla costruzione di alcuni cosiddetti pennelli, cioè a dire di brevi scogliere perpendicolari alla spiaggia.

Questo sistema è durato, dobbiamo dirlo, fino a tre anni or sono, quando, chi ha l'onore di parlarvi portò la questione in questa Assemblea, rivolgendo una interpellanza al Ministro del tempo. Consenta il Senato, che io qui oggi richiami alcuni dati, che ebbi occasione di esporre in quella circostanza. Sono dati

di osservazioni fatte durante molti decenni, sono elementi di scienza, che avevo attinto soprattutto da una dotta, elaboratissima memoria peritale di un illustre docente del Politecnico di Torino, richiestagli dal magistrato, per la risoluzione di una controversia per danni cagionati dalla costruzione di uno di quei pennelli, eseguita da un Comune della Riviera ligure di ponente.

Dimostrava quella perizia come, sulle coste tirreniche, dominano due venti, il libeccio che spira da ponente, e lo scirocco che spira da levante. Lo scirocco, che, provenendo dall'Atlantico per lo Stretto di Gibilterra, attraverso il Canale di Sicilia, s'introduce nel bacino del Tirreno e s'abbatte con violenza sulle coste occidentali della nostra penisola è il vento prevalente. La sua violenza è tale, che, ricordo io stesso, allorquando si aveva ancora la trazione a vapore sulla nostra linea mediterranea, riusciva talvolta ad ostacolare la corsa dei treni più celeri fino a ritardarla di oltre un'ora nel percorso fra Roma e Genova.

Battendo sulla costa, e muovendo a spaventose ondate il mare, questo inghiotte la spiaggia, che non si ricompono, che non si riforma, soprattutto perchè oggi, per l'irrazionale deflusso delle acque nei fiumi e torrenti, per gli inconsulti disboscamenti dei monti, e le asportazioni eccessive di sabbia, che inconsultamente gli stessi uffici del Genio civile autorizzano per costruzioni diverse (ed anche su questo abuso mi permetto di richiamare la vigilante attenzione del Ministro) è venuto ad esse a mancare il loro naturale alimento.

Il vento di libeccio, per contro, sulle nostre spiagge esercita una inversa azione, di apporto, cioè, di materiale; ma siccome la sua violenza e la sua frequenza sono inferiori a quelle dello scirocco, non può davvero parlarsi di azione compensatrice. Questo fatto è tradotto in un proverbio ligure, che espresso in lingua italiana dice precisamente: il libeccio accresce (*inscia*) e lo scirocco scava (*scua*).

Ora l'ostruzione con cui per il passato si cercò di riparare all'azione erosiva del mare, che, ripeto, nella città di Chiavari portò alla scomparsa in pochi anni, di un intero operoso e popoloso quartiere, mediante la costruzione dei famosi pennelli o piccole scogliere perpendicolari alla costa è stata vinta mercè l'illuminato

e deciso intervento dell'illustre attuale Presidente del consiglio superiore dei Lavori pubblici il prof. ing. Grego, alla particolare competenza del quale in questa materia non vi ha chi non renda il dovuto omaggio. Deplorando con lui il sistema difensivo delle spiagge liguri fino allora seguito, ed esponendogli la mia tesi della necessità di costruire delle scogliere frangiflutti parallele alla costa, non solo ne incontrai in lui un convinto fautore, ma fu egli stesso a rispondermi come proprio seguendo questo sistema, egli stesso avesse da alcuni anni assicurato la protezione della spiaggia di Castellamare di Stabia, e di alcune zone della costa adriatica.

Decisa dopo una visita *in loco*, ed una riunione di tecnici, sotto la sua presidenza, la via da seguire, per difendere la spiaggia chiavarese e da lui ordinata agli uffici del Genio civile la formazione dei relativi progetti, e questi pochi mesi dopo approvati dal Consiglio superiore, nel novembre del 1949, pochi mesi dopo, furono intrapresi i lavori di costruzione dei primi due tratti di dighe frangiflutti.

È merito suo, signor Ministro, e la popolazione di Chiavari le ne è grata di avere intrapreso l'opera di questa, cioè dell'esecuzione dei primi due segmenti testè ultimati, già si possono constatare i benefici effetti, essendosi al ridosso di essi già ripresa la ricostituzione per parecchi metri di larghezza della spiaggia che era scomparsa.

Mi risulta, che prossimamente sarà affrettata l'esecuzione di un terzo tratto di scogliera frontale e sarà grata la città di Chiavari al signor Ministro se vorrà accelerare il percorso burocratico della pratica, e il più celere inizio dei lavori. Ma lungo ancora è il tratto dell'abitato chiavarese minacciato ogni giorno dal mare e per ora privo di protezione dall'azione erosiva quotidiana e dalla periodica violenza del mare in tempesta. Occorre, secondo i preventivi fatti, assegnare al completamento della difesa iniziata una spesa di otto o novecento milioni, dei quali non vedo traccia nel bilancio proposto all'approvazione del Senato, ed una spesa quasi altrettante occorrerà per difendere la spiaggia che corre dal lato sinistro della foce dell'Entella fino alla rocca di Sant'Anna. Ora è appunto presso di questa che or son pochi

mesi, l'azione del mare determinò l'asportazione di un tratto di uno dei due binari della ferrovia e fu ventura, se per un allarme dato pochi minuti innanzi non fu travolto un treno stipato di passeggeri. Si è ricostruita la linea si è costruito un viadotto, si è munita all'esterno la ferrovia con una scogliera. Il grave incidente fu oggetto di due interrogazioni svolte qui dal collega senatore Maffi e da me. Occorsero per quelle riparazioni e quella provvisoria difesa alcune decine di milioni: mi spiace non aver avuto l'agio di procurarmi la cifra del consuntivo di questa spesa.

Ma viene ovvia la domanda: perchè noi dobbiamo esporci così frequentemente a dover provvedere a riparare a disastri e a rovine, spendendo e approfondendo somme dieci volte maggiori di quelle che sarebbero sufficienti per prevenirli.

Onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, io voglio concludere per questa parte que miei brevi rilievi, ribadendo questo concetto e rivolgendo al Ministro dei lavori pubblici un formale invito a che si provveda a smettere questo sistema dei piccoli, limitati apprestamenti, dei provvisori, parziali rimedi, che, mentre distrae dalla visione piena e chiara di qualsiasi problema e ne ritarda la risoluzione, riesce sempre evidentemente antieconomico.

Non fo parte della Commissione di finanza e Tesoro, e perciò non mi perito di fare proposte concrete di spostamenti di fondi da uno ad un altro capitolo del bilancio in esame, ma mi fo un dovere, dopo aver dimostrata tutta la gravità del problema della difesa delle spiagge, e segnalata l'urgenza che vi è di risolverlo, di invocare, se sull'attuale bilancio non possiamo attingere fondi sufficienti, di chiedere all'onorevole Ministro che vi provveda con una legge speciale. Penso che solamente con questo, e colla previsione di adeguati stanziamenti potrà effettivamente ridonarsi la tranquillità e la sicurezza ai cittadini di Chiavari come a quelli di Massa, di Viareggio, di Pisa che ci hanno fatto giungere penosi e pressanti reclami. Si richiederà io penso una spesa di alcuni miliardi: sarà però un sacrificio che risparmierà al Paese ben altri maggiori.

Dalla sagace e pronta sua iniziativa, onorevole Ministro, attendiamo fiduciosi questa pro-

posta di legge, alla quale, io penso, non potrà mancare il consenso unanime del Senato.

Una brevissima parola debbo aggiungere ai rilievi fatti nella seduta di stamane dall'onorevole collega Bo, riguardo ad alcuni altri problemi che particolarmente riguardano la città di Genova.

Ricordo che già venticinque anni or sono un illustre membro del Senato belga, il conte De Merode, che soleva trascorrere una parte della stagione invernale sulla nostra riviera, mi chiedeva, meravigliandosi, che non vi si fosse ancora provveduto, il perchè del non avere intrapresa la costruzione di una strada a metà collina soprastante alla via Aurelia, che congiungesse comodamente Genova, coi centri popo latissimi della Riviera di ponente.

Come è noto a chiunque percorra in quel tratto la via Aurelia, sia per la sua angustia, sia per le frequenti variazioni di livello, il continuo succedersi delle curve, alcune delle quali a ristrettissimo raggio, data l'enorme frequenza dei veicoli, ormai in massima parte a motore, sia divenuta quasi impraticabile. A parte il rispondere in tal modo alle esigenze del traffico, una tale strada alleggerendo di molto quello della via Aurelia, darebbe la possibilità di costruire lungo il suo percorso ville ed alberghi, con evidente enorme beneficio del turismo, e specialmente dell'afflusso sempre maggiore di forestieri.

Il problema è stato affrontato per iniziativa del comune di Genova, di concerto cogli uffici competenti dello Stato, e colla certezza del contributo di questo, secondo le previsioni di questo nella spesa per le espropriazioni e per la costruzione della nuova rete stradale. Ottenuta l'approvazione del progetto, il Comune sulla spesa complessiva preventivata di circa 1 miliardo e 300 milioni per la costruzione del tratto Genova-Nervi, ha già affrontato la spesa di 300 milioni costruendo il primo tronco Genova-Sturla. Perchè ritarda il contributo governativo, che consentirebbe la prosecuzione dell'opera, proprio per l'altro tratto Sturla-Nervi, che è il più urgente data la congestione intollerabile che fra i due punti si verifica sulla via Aurelia?

Creda anche per questo, signor Ministro, che il denaro che in quella costruzione sarà im-

piegato, costituirà un'ottima spesa non soltanto a beneficio locale, ma più e assai più a vero e proprio vantaggio nazionale.

Di qui la mia viva sollecitazione, eco dei voti di Genova, che confido troverà ascolto da parte sua, onorevole Ministro.

Un altro, ultimo breve richiamo sono in dovere di fare ed è questo: anni addietro, durante i primi fasti del fascismo in occasione di una delle due visite di cui il suo capo degnò in vent'anni la mia città fu tra le altre cerimonie collocata la prima pietra dell'edificio destinato alla Clinica chirurgica, temporaneamente rimasta in una dipendenza dell'antico ospedale di Pammatone.

È rimasta e rimane da venticinque anni affondata nel terreno sul colle di San Martino quella pietra, ma l'edificio non è stato mai distrutto, e bombardato e quasi distrutto il vecchio Pammatone, la clinica chirurgica ha, da parecchi anni, dovuto alloggiarsi in una corsia dell'ospedale. Si può facilmente immaginare il disagio di chi insegna, il disagio e la difficoltà per gli studenti di ascoltare le lezioni e specialmente di assistere con qualche profitto alle operazioni che il docente esegue pel loro insegnamento. Visitando con l'illustre titolare di quella cattedra, il prof. Stropeni, quella provvisoria

sede, egli mi faceva rilevare come, a parte le condizioni di quell'aula posticcia, la mancanza di gabinetti per le preparazioni, per gli esami batteriologici, per la biblioteca, per i bagni financo rendevano difficoltoso e talvolta inefficace l'insegnamento.

Dopo venticinque anni io penso che ha ben diritto l'Ateneo genovese, il quale vanta, specialmente per la sua facoltà di medicina e chirurgia delle tradizioni nobilissime, di essere provveduto di questo elemento imprescindibile, e di cui è vano rilevare l'importanza, e cioè del definitivo assetto della sua Clinica chirurgica.

Questa necessità già ebbe chi vi parla occasione di fare presente al Senato or sono due anni, facendone oggetto di una sua interpellanza. Mi par tempo, onorevole Ministro, che i reclami abbiano a tacere, di fronte all'opera che vostro merito sarà di portare a compimento. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Oggi, alle ore 16, seduta pubblica con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (ore 13,15).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti