

DCXCVI. SEDUTA**VENERDÌ 19 OTTOBRE 1951****(Seduta pomeridiana)****Presidenza del Presidente DE NICOLA****INDICE****Disegni di legge:**

(Trasmissione)	Pag. 27454
(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti)	27454
(Approvazione da parte di Commissione speciale)	27455
(Presentazione)	27467, 27519

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) (Seguito della discussione):

MANCINI	27455, 27456
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	27455, 27477
MASTINO	27456, 27492
PRESIDENTE	27456
VOCOLÌ	27457, 27515
CASTAGNO	27457, 27513
LAVIA	27457
CESCHI	37457
PUTINATI	27460
BRAITENBERG	27467
PISCITELLI	27470
BISORI	27478
PASQUINI	27482
TOMMASINI	27485
TONELLO	27489
TOMÈ	27490
ROMANO Antonio	27494
CAPPELLINI	27497
PUCCI	27501
GENCO	27505

MARTINI	Pag. 27512
BUIZZA	27517

Interrogazioni (Annunzio) 27519

Per le popolazioni delle Calabrie e delle Isole funestate dalle alluvioni:

PRESIDENTE	27453
----------------------	-------

Relazione (Presentazione) 27478

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Per le popolazioni delle Calabrie e delle Isole funestate dalle alluvioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, aderendo all'invito rivoltomi nella seduta anti-meridiana dal senatore Macrelli, ho inviato al Presidente dell'Assemblea regionale siciliana, al Presidente del Consiglio regionale sardo, ai Prefetti delle province di Catanzaro e di Reggio Calabria le espressioni della più viva solidarietà del Senato per le popolazioni duramente colpite dalle alluvioni.

Trasmissione di disegni di legge.

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

« Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1940);

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente.

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

« Per una relazione annua al Parlamento sull'occupazione e la disoccupazione » (1941), di iniziativa dei deputati Tremelloni ed altri;

« Modificazione dell'articolo 16 della legge 5 agosto 1942, n. 1145, sul riordinamento degli Osservatori astronomici » (1942);

« Estensione della legge 11 marzo 1951, n. 134, sulla abilitazione provvisoria all'esercizio professionale » (1943), d'iniziativa dei deputati Caccuri ed altri;

« Modifica all'articolo 5 della legge 29 dicembre 1948, n. 1482, contenente " Norme integrative dei decreti legislativi 14 dicembre 1947, n. 1598, e 5 marzo 1948, n. 129, nonché del decreto legislativo 15 dicembre 1947, n. 1419, per quanto riguarda la industrializzazione dell'Italia meridionale e insulare " » (1944), d'iniziativa dei deputati Tozzi Condivi ed altri;

« Conversione in legge del decreto-legge 8 settembre 1951, n. 750, concernente modificazioni al regime fiscale degli spiriti, della birra e precisazione del trattamento fiscale del melasso » (1945);

« Proroga del termine per l'assegnazione in soprannumero dei notai in esercizio » (1570-B), già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle competenti Commissioni permanenti, con riserva di stabilire se dovranno essere esaminati in sede referente o in sede deliberante.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta di ieri, comunico al Senato che, avvalendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito alle rispettive Commissioni competenti, già da me indicate nella suddetta seduta, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, i seguenti disegni di legge:

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

« Autoveicoli appartenenti alle Amministrazioni dello Stato » (1918), di iniziativa dei senatori Sinforiani ed altri;

« Assegnazione di un contributo annuo per l'assistenza sanitaria, protetica ed ospedaliera dei mutilati ed invalidi per servizio militare o civile » (1927) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro) e della 11^a Commissione permanente (Igiene e sanità);

5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Agevolazioni fiscali in materia di imposta generale sull'entrata a favore della industrializzazione di Trieste » (1926) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

8^a Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Autorizzazione della spesa di 500 milioni di lire per provvedere — in base al decreto legislativo 6 dicembre 1947, n. 1501 — alla revisione dei prezzi relativi alle opere pubbliche di bonifica » (1919), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro);

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

« Disciplina della produzione e del commercio delle acquaviti » (1925) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

**Approvazione di disegno di legge
da parte di Commissione speciale.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che la Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi, nella riunione di stamane, ha esaminato ed ha approvato il seguente disegno di legge:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667, concernente sistemazione a ruolo, mediante concorso interno per titoli, del personale contrattista delle Ferrovie dello Stato » (1614).

Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

Comunico al Senato che vi sono ancora molti senatori iscritti a parlare. Per evitare che anche lunedì si tenga seduta, prego il Senato di consentire che la seduta di stasera sia protratta fino alle ore 23 e che la seduta unica di domani sia iniziata alle ore 9, nella speranza che in tale seduta sia possibile mettere in votazione il bilancio. (Approvazioni).

MANCINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Stamattina molti colleghi hanno espresso il loro commosso rimpianto per le vittime del nubifragio. Ieri sera il nostro Ministro dei lavori pubblici, in contrasto con un senatore della nostra parte, accennava con voce accorata ad una grave situazione creata laggiù. Io sarei assai grato e con me molti di questa parte della Camera al Ministro se, in sua cortesia, ci facesse conoscere con precisione, ed in dettaglio, quali sono questi gravi danni subiti dalla Calabria, dalla Sicilia e dalla Sardegna per le alluvioni di questi giorni e per il nubifragio che si è abbattuto colà. Saremmo ancora desiderosi di conoscere quali

sono i provvedimenti adottati dal Governo urgenti ed immediati e quali saranno i provvedimenti che si pensa di adottare nel futuro. Sul Mezzogiorno non solo si abbatte l'ingiustizia degli uomini; ma — ahimè! — anche la rabbia degli elementi. Comunque, se si fosse a tempo provveduto a sistemare le acque, forse, non avremmo oggi a lamentare tanti e tanti danni. *Principio obstat...*

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Se permette, signor Presidente, rispondo immediatamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei lavori pubblici.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, rispondo volentieri alla domanda del collega, senatore Mancini. Già alla Camera ho dato notizia della gravità della situazione in cui si sono venute a trovare la Sardegna, due province della Calabria e non poche province della Sicilia. I danni dell'alluvione sono gravi, dovunque; in Sardegna, la circolazione stradale è ferma quasi dovunque per l'eccesso delle piogge e per lo straripamento di molti fiumi. Il Flumendosa ha raggiunto la larghezza di 3 chilometri e mezzo e molti Comuni sono rimasti isolati. Alcune frazioni sono danneggiatissime, parecchie case sono crollate, e molte famiglie rimaste senza tetto sono raccolte in stabili pubblici, oppure sono alloggiate presso famiglie private che si sono offerte di accoglierle momentaneamente. In Sicilia interruzioni stradali e ferroviarie sono frequentissime; frane dovunque; i porti di Siracusa, di Catania, di Riposto sono stati flagellati dalla violenza delle onde e, particolarmente a Riposto, le onde hanno superato l'altezza di 40 metri: vi sono i rioni bassi della città invasi dall'acqua del mare. Si lamenta dovunque la perdita dei prodotti, particolarmente quello delle olive. All'onorevole Mancini, maggiormente interessato alla sorte delle province calabre, posso dire che anche lì la situazione è grave. Molti Comuni sono isolati e gli approvvigionamenti si fanno con molti stenti; la città di Reggio Calabria è attualmente senza acqua, diverse decine di acquedotti sono danneggiati e alcuni sono addirittura irreparabilmente distrutti. Il Governo si è immediatamente preoccupato della sorte di

tante famiglie, e delle popolazioni così duramente colpite.

Appena ho avuto notizia della grave situazione della Sardegna — perchè le prime notizie di danni sono arrivate da questa isola — ho dato disposizione al Provveditore alle opere pubbliche di Cagliari d'intervenire a favore delle popolazioni, servendosi anche di fondi diversi da quelli del capitolo del pronto soccorso: avremmo successivamente regolarizzato amministrativamente. Altrettanto ho detto al Provveditorato alla opere pubbliche della Sicilia. Al Provveditore alle opere pubbliche della Calabria, che mi ha segnalato la situazione appena ieri, — perchè la Calabria è stata investita successivamente dal maltempo — ho subito assegnato la somma di 50 milioni per il pronto soccorso. Il Ministero dell'interno ha egualmente messo a disposizione dei Prefetti somme sufficienti per provvedere all'immediata assistenza delle popolazioni. Questa mattina, il Consiglio dei ministri, ha erogato 2 miliardi per il pronto soccorso, esclusa l'assistenza. Di questi 2 miliardi, 150 milioni sono stati messi a disposizione del Ministero dell'agricoltura. Non è possibile in questo momento fare un bilancio delle perdite e dei danni. Troppi sono i Comuni ancora isolati. Il Governo si riserva di prendere i provvedimenti definitivi non appena sarà conosciuta l'esatta consistenza dei danni. Intanto credo che la cifra di 2 miliardi per il pronto soccorso, esclusa l'assistenza, sia sufficiente per un'intervento efficiente ed efficace. Molti ponti sono purtroppo crollati sia sulla rete stradale nazionale che su quella provinciale e comunale; e anche questi danni dovranno essere al più presto riparati.

Ho dato all'onorevole Mancini ed al Senato, le notizie arrivate fino a qualche ora fa al Ministero. Non appena domani mattina avremo chiuso il bilancio dei Lavori pubblici al Senato, mi riprometto di partire per i luoghi del disastro onde avere diretta visione dell'entità dei danni e portare una parola di conforto alle popolazioni sinistrate. (*Approvazioni*).

MANCINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Ringrazio vivamente personalmente l'onorevole Ministro della risposta. Non c'è bisogno che io gli raccomandi la premura

perchè so quanto è vigile il suo interesse verso quelle popolazioni alle quali anch'egli è legato come e quanto me. Una preghiera soltanto, se è possibile: quella di recarsi sui luoghi, perchè chi vede provvede meglio; perchè temo che le cose si facciano a metà e che dopo l'allarme del momento tutto ritorni come prima.

Vecchia e nuova storia per laggiù! (*Approvazioni*).

MASTINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASTINO. Credo doverosa, anche da parte mia, una parola di ringraziamento al Ministro dei lavori pubblici, mia personale e di tutti i senatori sardi; di ringraziamento oltre che al Ministro, per la sollecitudine con la quale ha creduto di tenerci informati della situazione attuale in seguito al nubifragio in Sardegna, anche al Governo per le provvidenze che immediatamente ha stabilito.

La ringrazio, onorevole Ministro, e ringrazia il Governo nel modo più vivo e sentito.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha aggiunto un'altra ragione a quella da me addotta poco fa, che rende indispensabile la votazione del bilancio entro la seduta di domani. Infatti, egli domani sera deve partire per le zone sinistrate. Invito quindi gli oratori ad essere molto brevi, affinchè la discussione generale possa esaurirsi questa sera, dando modo al relatore e al Ministro di parlare nella seduta di domani.

A questo proposito, vorrei rivolgere un'altra preghiera. Durante la discussione generale talvolta si trattano argomenti di interesse locale. Io credo che nel corso della discussione generale si debba soltanto parlare sull'indirizzo generale. Vorrei quindi invitare gli oratori che intendono occuparsi di argomenti di interesse locale a presentare degli ordini del giorno, che saranno svolti dopo la chiusura della discussione generale, per evitare che quest'ultima si protragga eccessivamente. Mentre parlava l'onorevole Ministro, si sono iscritti a parlare altri due senatori; il che significa che, non aderendo al mio invito, si renderebbe quasi impossibile la votazione dello stato di previsione entro la seduta di domani.

Spero, che i voti da me formulati, siano esauditi. (*Applausi*).

VOCCOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VOCCOLI. Io sono uno dei due che hanno presentato ultimamente la richiesta di iscrizione a parlare. Dichiaro però di non poter seguire il consiglio del nostro illustre Presidente, di non trattare cioè questioni locali durante la discussione generale, perchè io debbo intrattermi su un problema che è già stato trattato parecchie volte in quest'Aula, per cui vi fu anche un voto dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Ragione di più per essere breve. (*ilarità*).

VOCCOLI. Sarò senz'altro breve, perchè non sono abituato a dilungarmi e a chiacchiere troppo.

CASTAGNO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTAGNO. Volevo soltanto pregare il signor Presidente, se è possibile, di far svolgere gli ordini del giorno prima del discorso del Ministro, invece che dopo, dato che spesso nella trattazione dei particolari problemi considerati negli ordini del giorno si espongono anche delle considerazioni di carattere generale, e anche perchè, come l'esperienza ci ha dimostrato, dopo la risposta del signor Ministro, in genere il Senato è disattento; non si ha più la tranquillità necessaria, e gli ordini del giorno perdono molto di importanza.

PRESIDENTE. Debbo presumere che il Senato sia sempre attento. In ogni caso, senatore Castagno, non posso accogliere la sua richiesta, perchè ciò non sarebbe conforme al Regolamento.

LAVIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAVIA. Unisco l'espressione della mia gratitudine all'onorevole Aldisio che così umanamente è venuto in soccorso ai danneggiati dall'alluvione abbattutasi anche sull'adorata mia terra di Calabria.

Avevo già preparato domanda di iscrizione a parlare su questo bilancio. La ritiro, signor Presidente, fin da questo momento, e soprattutto per dare all'onorevole Ministro la possibilità di recarsi in quelle terre meridionali. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Speriamo che il suo esempio sia seguito da altri!

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

CESCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, le raccomandazioni testè fatte coincidono perfettamente con una disciplina che avevo già deciso di impormi in questo mio intervento. Disciplina duplice: mi propongo infatti di essere breve e di trattare problemi di carattere generale, anche se, per arrivare al generale, dovrò partire da considerazioni di carattere locale e particolare.

Ricordo subito al signor Ministro una sua laboriosa giornata passata a Padova nel giugno scorso; e mi soffermo brevemente per fare alcune considerazioni di carattere generale su tre manifestazioni alle quali l'onorevole Aldisio ha assistito. Egli ha prima di tutto visitato una scuola per operai specialisti edili. Lei, onorevole Ministro, ricorda l'impressione favorevole ricevuta in quella scuola dove si preparano specialisti muratori, specialisti carpentieri, specialisti ferraioli, e per la quale ha avuto parole di elogio e di incoraggiamento, impegnandosi di segnalare quella iniziativa al Ministro del lavoro perchè la prenda in benevola considerazione e l'aiuti. Vorrei ora, in questa occasione, pregarla di rinnovare la sua raccomandazione al Ministro del lavoro, perchè proprio ora la Scuola edile di Padova sta ramificando la sua attività in altri centri della provincia.

Qual'è la considerazione di carattere generale che voglio trarre da queste rievocazioni di cronaca? Io penso che il Ministero dei lavori pubblici non possa disinteressarsi della formazione degli operai specializzati come non può disinteressarsi di tutto l'apparato tecnico di cui si serve per realizzare le sue opere. Noi conosciamo la grave insufficienza di mano d'opera specializzata, specie nel settore edile, che esiste in Italia. Dalla scuola di Padova, un operaio appena esce col certificato di specialista, e si sa che il certificato corrisponde ad una effettiva preparazione, trova immediatamente impiego, anche in Patria, perchè anche in Italia c'è una forte richiesta di operai edili specializzati.

Cosa può fare il Ministero dei lavori pubblici? In questo momento non tocca a me indicare l'attività che il Ministero dei lavori pubblici può esplicare a questo riguardo; penso

però che non può disinteressarsi di questo problema, ed invito l'onorevole Ministro a studiare il modo per poter diffondere l'istruzione tecnica edilizia specializzata, dalla quale deriverà non soltanto un apporto considerevole all'occupazione della mano d'opera, ma dalla quale dovrà dipendere molto la buona esecuzione delle opere pubbliche.

Proseguendo nel suo programma, lei ha poi assistito a due importanti riunioni. Nell'insigne università di Padova ha prima partecipato ad una riunione di professori della facoltà di medicina e di parlamentari, nella quale è stato esaminato ampiamente il problema delle cliniche di Padova. Lei e i colleghi della settima Commissione permanente conoscono tutte le discussioni fatte intorno alla legge per il completamento della clinica medica di Modena e tutte le considerazioni di carattere generale fatte in quella occasione. Io sinteticamente le voglio ripetere qui. Mi auguro che presto venga elaborato un piano nazionale per la sistemazione delle cliniche universitarie; e nell'elaborazione di questo piano nazionale, che non importa una attuazione totale immediata ma che dovrà dare un orientamento per non commettere ingiustizie come ne sono state commesse finora, si stabilisca una gerarchia di bisogni. Io, pensando a ciò, penso alla posizione che ha l'università di Padova nel territorio nazionale. È una Università tra le più seriamente situate, perchè a differenza di altre Università, rivolge la sua sfera d'azione su una intera regione; non come avviene nel centro d'Italia dove c'è un disseminò di Università che rende talvolta insufficiente l'insegnamento superiore.

Nel proseguire il suo viaggio, ha concluso la giornata con una grandiosa seduta, sempre nell'università di Padova, dove sono stati convocati, ad iniziativa della locale Commissione della ricostruzione, parlamentari, tecnici, amministratori di tutte le Province interessate al problema dell'Adige; il quale problema credo abbia trovato in quella sede la trattazione più esauriente; e lei, signor Ministro, ha concluso quella seduta dicendo parole di incoraggiamento ed annunciando che non soltanto il problema dell'Adige, ma tutto il problema della sistemazione dei principali fiumi d'Italia era in corso di decisivo esame. La legge dei fiumi

che lei ha annunciato e che so in avanzata elaborazione, anzi alla vigilia della sua presentazione, mi auguro venga approvata nel più breve termine possibile, ad onore suo e a vantaggio dell'economia del nostro Paese che attende, per questo settore, una legge che affronti radicalmente il problema. Dico radicalmente, perchè non è da dimenticare che i fiumi vanno sistemati dalla sorgente alla foce e non soltanto con lavori parziali che risultano spesso inutili e talvolta rovinosi.

Il mio intervento, rivolto a problemi di carattere generale, voleva però sottolineare un aspetto preoccupante dell'attività del Ministero dei lavori pubblici. Noi andiamo assistendo da parecchio tempo ad una progressiva erosione delle sue competenze, che vengono attribuite ad altri Ministeri e ad altri Enti che mano mano si vengono accumulando nella vita amministrativa del Paese. Case vengono oggi costruite dal Ministero delle poste, dal Ministero della pubblica istruzione, dal Ministero delle finanze, dall'I.N.A.-Casa. Le opere pubbliche di maggior rilievo progettate in questi ultimi anni si vanno realizzando non dal Ministero dei lavori pubblici, ma dalla Cassa del Mezzogiorno e del Centro-Nord. Questo è, a mio avviso, un aspetto veramente preoccupante per l'attività del Ministero dei lavori pubblici, e ci deve far guardare in faccia la realtà per rilevare con coraggio le ragioni e i motivi che hanno favorito, se non prodotto, questa erosione di competenze.

Indubbiamente per certi settori dei lavori pubblici il motivo principale, per cui si è voluto che alcune opere fossero destinate alla competenza di altri Enti e non al Ministero dei lavori pubblici, è stato quello di garantire una celerità nell'esecuzione dei lavori.

Noi abbiamo la più profonda ammirazione per uno strumento tecnico di così grande importanza come il Ministero dei lavori pubblici con i suoi uffici centrali e periferici, e ricordiamo il tempo quando gli uffici del Genio civile erano strumenti tecnici di prim'ordine. Questo rilievo non contiene certo nessun appunto verso le persone che vi sono addette attualmente. Un appunto, semmai, va fatto per la struttura e la consistenza dei quadri, ridotti ad uno stato veramente deplorabile di impoverimento.

Sta di fatto però che un certo metodo, che sa di passato, prevale ancora nel Ministero dei lavori pubblici. Quando, ad esempio, si confrontano le realizzazioni fatte dal piano Fanfani e quelle ottenute dal Ministero dei lavori pubblici, si ha modo di vedere la disparità enorme fra la celerità ottenuta dal piano Fanfani e la lentezza con cui le leggi del Ministero dei lavori pubblici vanno realizzandosi. Si rimane veramente impressionati e si coglie il motivo principale, per lo meno il più clamoroso, che ha originato queste evasioni di compiti dal Ministero dei lavori pubblici ad altri Enti.

A me sembra però che vi sia anche un altro motivo e forse più profondo. Il Ministero dei lavori pubblici che ha le sue origini negli inizi della storia amministrativa del Paese, risente per forza di questo bagaglio tradizionale che gli impone un determinato metodo di lavoro e che per la sua lunga storia più difficilmente si adegua alle necessità della dinamica moderna della vita.

Vediamo inoltre che nel Ministero dei lavori pubblici si agisce, in una certa misura, per compartimenti stagni. Manca nel Ministero dei lavori pubblici un'azione superiore, tecnico-sociale, di coordinamento della molteplice attività, un'elaborata visione complessiva dei vari problemi. A me sembra che su questo terreno un passo avanti debba essere fatto senza esitazioni, se si vuole salvare questo strumento tecnico di capitale importanza nella vita del Paese, e un passo avanti può essere fatto se il Ministero dei lavori pubblici affronterà con moderna organicità i suoi compiti, se arriverà a compilare e a tenere aggiornato il Piano nazionale delle opere pubbliche. Piano nazionale che sarà certo composto di piani particolari a seconda del settore a cui le opere pubbliche appartengono e alla zona geografica cui sono destinate. Pur limitandomi a osservazioni sintetiche, ritengo però ugualmente di favorire l'azione anche politica del Ministro il quale può affrontare questo problema senza il tormento di dover pensare subito allo stanziamento di ingenti somme. La modifica del metodo potrà sì costare qualcosa, ma si tratterà sempre di poca cosa in confronto al costo dei lavori. Modifiche di questo genere, ad un metodo non adeguato ai tempi, possono essere

realizzate con facilità, solo che si accetti l'idea del piano nazionale delle opere pubbliche, vedendolo nella sua dinamica che si adegua alle esigenze sempre nuove della vita del Paese. Un piano nazionale con tali caratteristiche sarà non solo uno strumento tecnico in mano all'Amministrazione centrale, ma costituirà anche un atto di moralità politica, perchè un piano nazionale, prevedendo indubbiamente una gerarchia delle esigenze e dell'importanza, potrà evitare quello che tante volte succede, che per l'interessamento di alcuni e il disinteresse di altri, opere di grande necessità vengono posposte alla realizzazione di opere di necessità minore.

Quello che io dico non è una parola che cade in un terreno arido e sterile, perchè i tempi urgono e anche gli organismi legati a tradizioni le più radicate sono costretti ad un certo punto a muoversi, e per qualche indizio si può affermare che il Ministero dei lavori pubblici si va mettendo su questa strada di aggiornamento. È stato annunciato che presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici verrà istituita una Sezione dell'urbanistica e dell'edilizia. È un gran passo sulla strada che mi son permesso di indicare: un gran passo perchè la qualifica di urbanistica data alla nuova Sezione del Consiglio superiore non ha un significato limitato alla sua origine etimologica, ma indica attribuzioni che vanno oltre la sistemazione della città. Indica un metodo nuovo di lavoro, la visione organica dei problemi, la elaborazione di piani: piani di carattere regionale e di carattere nazionale. Ripeto che questo fatto della istituzione della Sezione di urbanistica presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici è tale da darci la speranza che si possa camminare speditamente su questa strada. C'è da fare molto, onorevoli colleghi e onorevole Ministro per questi aspetti del metodo di lavoro. Basta pensare, e li cito ad esempio, per rendere più valida la mia affermazione, ad alcuni tra i grandi problemi che sono stati agitati anche in questa sede, durante questa discussione. Un oratore stamattina ha detto, in termini, direi, alquanto sommarî, che tutte le strade comunali debbono passare alla Provincia e che tutte le strade provinciali debbono passare allo Stato. Ripeto che questa è una considerazione che a me

sembra un po' sommaria. C'è bisogno, a mio avviso, non di un indiscriminato superclassamento, ma di una nuova classificazione delle strade in Italia; c'è bisogno di un organico piano nazionale della viabilità. Noi abbiamo bisogno di vedere come debbono essere classificate le strade in Italia per poter impiegare i fondi, man mano a disposizione, secondo una graduatoria e una gerarchia ben precise. Questo deve fare il Ministero dei lavori pubblici; deve cioè fare il piano stradale d'Italia, per cui non tutte le strade comunali debbano divenire provinciali, ma quelle strade comunali che hanno importanza supercomunale. Vi sono strade comunali che sono di interesse esclusivamente comunale e queste devono restare di competenza dell'Ente locale; vi sono poi strade provinciali di interesse esclusivamente provinciale e queste devono restare di competenza dell'Ente provincia. Ma quelle strade che hanno un interesse superprovinciale debbono certamente passare ad un Ente superiore come può essere un'Azienda statale.

E anche nelle strade statali occorre fare una classificazione nuova. Con il traffico odierno che sempre più aumenta, molte strade statali non sono più sufficienti a contenere il traffico. È stato accennato alle grandi strade della Germania. Queste strade possono sembrare un lusso per noi; però anche noi dovremo arrivare, per le più importanti e che dovrebbero essere classificate a sé, ad avere due sedi in modo da smaltire bene il traffico che le percorre.

Il problema della pianificazione dei problemi è urgente e per la sua indipendenza dagli stanziamenti deve a maggior ragione essere affrontato subito.

Noi potremo portare il nostro esame su altri settori dell'attività del Ministero dei lavori pubblici: quelli, ad esempio, dell'edilizia scolastica e dell'edilizia ospedaliera.

Signor Ministro, sono già avviati gli studi di piani regionali, è stato già in parte elaborato il piano regionale del Piemonte; bisogna insistere perchè altri piani regionali vengano elaborati per fornire il materiale per l'elaborazione del piano nazionale delle opere pubbliche.

Avevo detto che il suo Ministero è progressivamente roso dall'attività di altri Enti e

Ministeri che eseguono lavori al di fuori del controllo del suo Dicastero. È un dato di fatto che ci obbliga a prendere una posizione di difesa, ma che non ci deve neanche spaventare. Perchè possiamo anche accettare che altri Enti eseguiscano lavori, ma al Ministero dei lavori pubblici deve rimanere la regia di tutti i lavori pubblici in Italia.

Se il Ministero dei lavori pubblici avrà il piano nazionale, potrà anche lasciare che la Cassa del Mezzogiorno eseguisca lavori per mezzo dei propri tecnici, che il Piano Fanfani costruisca case al di fuori del Ministero dei lavori pubblici. Con tale regia il Ministero dei lavori pubblici potrà svolgere ugualmente la sua funzione essenziale. D'altra parte non può fare tutto, nè sarebbe giusto, perchè il voler fare tutto richiederebbe un'attrezzatura che il Ministero non potrà mai avere e che ne costituirebbe un grave appesantimento. Il Ministero dei lavori pubblici può affidare benissimo anche a professionisti privati la progettazione di determinati lavori. Il Piano Fanfani-Case è andato bene perchè si è largamente servito dei professionisti liberi, ottenendo ottimi progetti e chiamando a raccolta professionisti di valore. Quello che deve restare nelle mani del Ministero dei lavori pubblici è il timone al vertice di tutti i problemi.

Ripeto che queste mie parole poggiano su di una piattaforma di speranza, perchè per alcuni fatti nuovi siamo avviati su una strada di rinnovamento.

Con questa speranza, onorevole Ministro, io auguro a lei e al Paese che si possa veramente iniziare una nuova era nel Ministero dei lavori pubblici, affinchè in Italia si continui a costruire bene, ma con ritmo più adeguato all'urgenza e all'organicità dei bisogni.

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

PUTINATI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io mi associo a quanto è stato detto da altri colleghi a nome del nostro Gruppo e in particolare vorrei auspicare che il ministro Aldisio, direttamente interessato a questo problema la cui gravità è veramente eccezionale, lo tenesse nella massima considerazione, onde evitare che si ripeta quello che è successo negli anni scorsi nella stagione autunnale o invernale, quando

sono avvenute quelle grandi alluvioni che hanno prodotto notevoli calamità nelle popolazioni colpite. Purtroppo tali popolazioni sono ancora in attesa che lo Stato venga incontro alle loro esigenze sia dal punto di vista della loro esistenza, sia dal punto di vista delle perdite in beni materiali e in capitali che hanno subito in quelle occasioni. Il bilancio dei Lavori pubblici dello scorso anno, onorevole Ministro e onorevoli colleghi della Commissione, prevedeva una seria politica di investimenti ed una impostazione politica il cui contenuto economico e sociale era inteso proprio a soddisfare queste esigenze indilazionabili di milioni di italiani, i quali vivono ancora in queste tristi condizioni, e ad ogni calamità stagionale si trovano ad essere colpiti dalle piene dei fiumi e da altri incidenti del genere; e riteniamo che se veramente l'anno scorso con le impostazioni del bilancio 1950-51 e soprattutto con il programma di emergenza prospettato dal Governo si fossero veramente messi in opera i capitali che erano stati stanziati per questi lavori, pensiamo che certe calamità che avvengono nel nostro Paese avrebbero potuto essere evitate in tempo. Invece, purtroppo, siamo ancora qui a lamentare le gravi calamità che colpiscono queste povere popolazioni non ancora soccorse sufficientemente. Il bilancio dei Lavori pubblici dello scorso anno prevedeva una serie di investimenti e il reimpiego dei miliardi di residui passivi per incrementare una politica seria di investimenti; prevedeva una impostazione politica che avesse un contenuto economico-sociale inteso a soddisfare le esigenze indilazionabili di milioni di italiani, ancora privi di una casa sana, di ospedali, di acquedotti e di tante altre opere pubbliche intese a migliorare le condizioni ed il progresso civile del nostro Paese. In quell'occasione fu giustamente rilevato che le somme del bilancio dei lavori pubblici erano discese da 176 miliardi e 600 milioni a 103,6 miliardi nell'esercizio 1950-51, per cui fu notata subito questa profonda contraddizione tra l'enunciazione di una politica economica e sociale che venisse incontro seriamente alle esigenze di milioni di italiani ancora senza casa, senza acqua, senza strada e senza luce, e la somma abbastanza modesta che veniva stanziata.

Che cosa abbiamo notato nel corso dell'esercizio a proposito di tali spese? La prima cosa che abbiamo notata è che il 1950-51 è stato l'anno nel quale tutta una serie di finanziamenti erano previsti e decisi non soltanto nel bilancio dei Lavori pubblici, ma anche da altre Amministrazioni, la cui importanza economica è decisiva anche nell'economia del nostro Paese, come l'amministrazione E.C.A., i fondi del Piano E.R.P., i quali avrebbero dovuto finanziare la Cassa del Mezzogiorno e la Cassa del Centro-nord, per provvedere alle zone depresse sia del Delta padano, come della Maremma toscana.

Si è fatto qualche passo avanti in questa direzione col costituire due altri nuovi enti, però, dal punto di vista dello stanziamento delle somme e dell'inizio dei lavori, sia nel Delta padano, come nella Maremma toscana, fino a questo momento non si ha notizia dell'inizio di nessun lavoro serio, che sia capace di dimostrare che in queste regioni depresse il Governo ha fatto qualcosa di veramente concreto e sostanziale. C'era chi diceva che oltre a queste spese per le aree depresse ce ne sarebbero state tante altre per opere pubbliche. Del programma del Governo si diceva letteralmente che « vi erano stati stanziamenti per la somma complessiva di 1.600 miliardi per finanziare il programma concreto del Governo ai fini di portare un forte incremento alle costruzioni e all'assorbimento della mano d'opera disoccupata. Questa somma era già stata prevista dal Governo per la copertura nell'esercizio 1950-51. Questa somma doveva essere così ripartita: agricoltura, 229 miliardi, cioè il 18 per cento; industria 709 miliardi, circa il 43 per cento; trasporti 189 miliardi, l'11 per cento; edilizia 297 miliardi, 18 per cento; lavori pubblici 158 miliardi, 9,05 per cento. In questo programma si diceva ancora che per gli investimenti E.C.A. ed E.R.P. nell'anno precedente erano stati spesi oltre 650 miliardi.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Scusi, senatore Putinati, questo programma di 1.600 miliardi da chi è stato annunciato? È un programma annuale?

PUTINATI. No, decennale. Comunque mi lasci proseguire.

Intendo proprio chiedere a lei, signor Ministro, come e dove sono stati investiti questi fondi per finanziare questo programma, poiché nessuno dei principali bilanci dell'industria e dell'agricoltura, dei trasporti e dei lavori pubblici, fa menzione delle cifre stanziati a questo proposito. Perciò noi pensiamo che lei, onorevole Ministro, alle sue conclusioni ci dirà qualcosa e chiarirà in sostanza al Senato quali sono le strade che hanno preso questi fondi e quali sono le ragioni per cui non si è saputo cosa si è fatto di questi programmi e di queste somme stanziati, annunciati con grande pubblicità dalla stampa e di cui la stampa si è fatta largamente eco.

Noi pensiamo che il programma del Governo in quel momento aveva uno scopo essenziale: aveva lo scopo cioè di dimostrare che non solo la C.G.I.L. aveva il suo Piano di lavoro, per cui erano previsti questi stanziamenti, questi fondi e che con questi fondi sarebbe stato possibile animare la nostra economia nazionale, ma che anche il Governo aveva il suo programma, atteso dagli italiani. Non è la prima volta, onorevole Ministro, che il Governo ci presenta dei bei programmi, dei piani che poi sono rimasti sulla carta. Basta leggere le relazioni delle Commissioni della Camera e del Senato per vedere tutto quello che ancora c'è da fare in Italia. E poi basta muoversi un po' e girare il nostro Paese per vedere in quali condizioni di viabilità, di ambiente, viva la maggioranza delle popolazioni del centro sud, ed anche del settentrione, dove esistono zone depresse, tra le quali la mia provincia di Ferrara ed altre province del Delta padano. Cosa si è fatto in queste province dove si attende lavoro, casa, acqua, energia elettrica, strade, ferrovie e tant'altro invano?

Desidero a questo punto fare una breve parentesi per chiedere all'onorevole Ministro cosa si è fatto della legge per il Cavo napoleonico.

CORBELLINI. È stata approvata.

PUTINATI. Sì, ma i lavori non sono stati ancora iniziati. L'impresa che ha preso in appalto i lavori a pagamento differito non trova ancora un Istituto che le faccia credito; per cui fino a questo momento, anziché assumere mano d'opera disoccupata in queste province,

l'impresa licenzia, perchè ancora non ha la possibilità di aver fondi a disposizione per iniziare questi lavori. A me risulta questo onorevole Aldisio, che di quei famosi 650 milioni, stanziati per la prima rotta del Reno nel 1949 solo 400 sono stati assegnati per finanziamento di lavori, ma il secondo lotto non è ancora entrato in funzione e quindi, di quei 650 milioni, se ne sono spesi fino a questo momento solo i due terzi, e l'altro terzo non è stato ancora appaltato. Vi è poi la legge dei cinque miliardi, somma della quale proprio questo anno, in questo esercizio, si doveva stanziare già oltre un miliardo, ma non abbiamo visto ancora niente e in questo momento non solo c'è il problema del Cavo napoleonico, ma altresì quello della sistemazione degli argini del Reno. Tutta la popolazione, e non solo i lavoratori disoccupati, ma i tecnici, le Province, i medici, i contadini, gli esercenti si riuniscono quasi giornalmente per chiedere qualcosa, per chiedere che si inizi questa sistemazione degli argini. Alla Camera è stato accolto un ordine del giorno di due miliardi come raccomandazione.

L'ARTUFOLI. Ma da quanto tempo esiste il Reno?

PUTINATI. È già la terza rotta che si è verificata e vi sono stati circa 16 miliardi di danni; e fino a questo momento i signori del Governo non hanno dato nessuna sicura garanzia alla popolazione che la metta al riparo di nuove alluvioni. Questo sappiamo e non da quanto tempo esiste il Reno. Comunque presenteremo un ordine del giorno a questo proposito, perchè si tenga nella massima considerazione la necessità di provvedere con urgenza a questi argini, perchè con le piogge invernali non accada quello che è accaduto l'anno scorso.

Onorevole Ministro, lei conosce la situazione della nostra provincia: in questa provincia manca l'acqua, mancano le strade, la luce per le diverse decine di migliaia di abitanti, e sa che vi sono delle zone ultra-depresse, come Comacchio, Porto Garibaldi e Mesola che sono state visitate da tutti i Ministri, e perfino dal Presidente della Repubblica, ma fino ad ora non si è provveduto.

Debbo ora aggiungere che questa popolazione allarmata vive in condizioni di parti-

colare disagio, senza un tetto col quale coprire la sua miseria. A tutte queste esigenze e condizioni di estremo disagio noi abbiamo cercato di dare una risposta come Federazione italiana dei lavoratori edili, che conta circa 700.000 lavoratori organizzati e organizzabili. Noi abbiamo già dato una risposta perchè oggi non si costruisce in Italia. Abbiamo parlato dei problemi così angosciosi, degli interrogativi che si pongono oggi milioni di italiani, indicando quali sono le ragioni essenziali per cui oggi in Italia non si costruisce sufficientemente, e non si costruiscono opere pubbliche che sono di una necessità imprescindibile e indilazionabile. Abbiamo detto che il problema centrale per cui oggi non si costruisce è perchè in Italia si fa una politica che non tiene nella dovuta considerazione queste esigenze di nuove case, di nuovi acquedotti e di nuove strade per la situazione particolare politica e soprattutto per la diversione degli investimenti che sono fatti oggi nel nostro Paese, investimenti che dovevano essere soprattutto orientati verso le costruzioni civili. Le esigenze della nostra edilizia e urbanistica sono tali che fanno ancora permanere l'industria edilizia in una situazione di crisi, che si è aggravata e lei signor Ministro lo sa, perchè nelle sue interviste ha riconosciuto che la situazione di crisi dell'industria edilizia è provocata in modo particolare dagli investimenti per il riarmo (*segni di diniego del ministro Aldisio*); perchè i fondi E.C.A. e del Piano E.R.P. anzichè finanziare le opere a favore delle zone depresse oggi finanziano essenzialmente opere dedite al riarmo.

Mentre i piani F.C.A. e E.R.P. avrebbero dovuto finanziare gli stanziamenti produttivi e i programmi di investimenti per la produzione civile, col 1950-51 hanno assunto la loro vera e sola funzione di organi per il finanziamento del riarmo e per la produzione bellica del nostro Paese; questa inversione ha capovolto tutta una situazione che ha lasciato perplessi economisti, industriali e parlamentari molto vicini alla Confindustria e al Governo. Vale a dire che il tempo delle promesse e dei piani di emergenza che dovevano essere finanziati con gli aiuti E.C.A. e E.R.P. per risolvere i problemi di fondo della nostra vita economica e sociale, per redimere le aree de-

presse e per le grandi costruzioni di opere, pubbliche e di bonifica, è giunto al suo termine prima ancora che avesse inizio. Vale a dire che tutti gli investimenti E.C.A. e E.R.P. verranno interamente dedicati ai bilanci della Difesa e degli Interni e che il legame della nostra economia a quella americana, per la produzione di guerra, è un fatto compiuto, per cui ogni nostra attività per la costruzione delle case, delle scuole, degli acquedotti e delle altre grandi opere pubbliche, rimane subordinata alle esigenze delle spese del riarmo e queste nostre attività saranno seriamente minacciate per mancanza di fondi e di possibilità finanziarie.

È quindi giusto affermare che il problema del riarmo e della legislazione di guerra che ne è seguita hanno peggiorato di fatto la situazione della nostra economia e delle industrie e settori di produzione che impiegano e avrebbero impiegato centinaia di migliaia di lavoratori disoccupati.

Quali riflessi produce la politica del riarmo sulle opere pubbliche, sulle costruzioni in generale e sui materiali da costruzione? La crisi delle costruzioni edilizie si trascina da prima della guerra.

È fuori discussione che la politica del riarmo ha fatto saltare tutte le costruzioni iniziate, mandato all'aria tutti i finanziamenti previsti e le somme stanziare in sede di bilancio dei lavori pubblici, e provocato un rallentamento delle costruzioni private. Non solo, ma con le ultime restrizioni apportate al criterio edilizio e fondiario, gran parte delle opere pubbliche e di bonifica, già in corso di esecuzione, come le centrali elettriche, sono state sospese, determinando un nuovo sbalzo in alto della disoccupazione.

La stessa sorte è toccata a tutti quei lavori e opere in corso di esecuzione che sono fermi e incompiuti, o subiscono delle sospensioni a causa dello spostamento degli investimenti e degli stanziamenti di questo bilancio, spostamenti decisi dal Tesoro.

Tutto ciò è dimostrato dalla stasi che si nota all'apertura di nuovi lavori che segnano un ribasso del 50 per cento rispetto al 1950. Vale a dire che tutte le leggi votate nei due rami del Parlamento, sulla edilizia, sulle opere pubbliche, sulle ricostruzioni di edifici danneggiati dalla guerra e sull'incremento dell'edilizia po-

polare, si sono risolte in un clamoroso fallimento.

Nella relazione sul bilancio si è detto: « Il problema della casa è ben lontano dall'essere risolto, nè abbiamo elementi certi sui quali basare i nostri calcoli e le nostre previsioni. Possiamo accettare come dato approssimativo, quello di 756 mila vani costruiti dal 1945 al 1950, con una media per il 1949 e il 1950 di 200 mila vani all'anno ». Questo beninteso per la costruzione delle case; ma per quanto concerne i lavori pubblici in generale, il bilancio dello scorso anno denunciava che la cifra dei residui passivi era salita ad oltre 200 miliardi di lire non spese. E questo perchè fra le cifre del preventivo e quelle del consuntivo vi è sempre una grande differenza in meno perchè quasi sempre gli stanziamenti non si convertono in spese effettive che in una percentuale molto limitata. I residui passivi sono propri dei mancati investimenti nella costruzione delle opere pubbliche. Questo spiega altresì come sia andato sempre diminuendo il numero degli operai impiegati in opere pubbliche che, da 240 mila nel 1947 sono scesi a 214 mila nel 1948, a 167 mila nel 1949, a 142 mila nel 1950; mentre per il 1951 i dati che abbiamo in cifre relative, scendono ancora a 124 mila circa, considerando che la curva dell'occupazione tende ad abbassarsi per il settore privato; considerando che con la nuova fase di acceleramento del riarmo, altri fondi saranno sottratti agli stanziamenti per investimenti nelle opere pubbliche, avremo subito il quadro spaventoso della situazione dei senza casa, dei senza tetto, di coloro — sono migliaia — cui crolla la casa e che vengono seppelliti come sta accadendo in tutta una serie di Province per non aver riparato le case colpite da eventi bellici.

Se consideriamo infine le giornate operaie dal 1949-50 fino al 1951 vediamo che queste giornate operaie sono fortemente diminuite in questo biennio e sono passate da 50 milioni a 42 milioni. Per il 1951 queste giornate sono ancora ulteriormente diminuite, in conseguenza della crisi che sta attraversando l'industria delle costruzioni e in considerazione che queste cifre, questi miliardi e milioni di cui si parla avrebbero dovuto essere stanziati ed investiti per le opere pubbliche che vengono continuamente citate sui giornali. Tutto questo, biso-

gna che lo diciamo sinceramente, ha un triste sapore di imbroglio, perchè concretamente noi vediamo che i nostri lavoratori lavorano molto meno degli anni precedenti.

Il bilancio parla ancora di lavori che saranno disposti ma non di lavori che sono eseguiti, da qui, come dicevo prima, il fenomeno dei residui passivi su voci del bilancio per lavori straordinari ed urgenti. A determinare questo fenomeno ha certamente influito la legge del 1948 sui lavori a pagamento differito. L'onorevole Camangi ha chiaramente detto in sostanza che sui 60 miliardi che avrebbero dovuto essere spesi, soltanto il 50 per cento è stato investito e che per l'altro 50 per cento non si sono potute eseguire le opere per mancanza di disponibilità finanziaria. A conferma della esistenza di questi residui passivi vi sono altri esempi, onorevole Ministro. È la sua legge dei 10 miliardi per le case popolari. Anche per questa è stata svolta una interrogazione alla Camera dei deputati e il Sottosegretario al tesoro — non so se l'onorevole Gava o altro rappresentante del Governo — ha affermato che la legge Aldisio è ancora inoperante, perchè non è stato possibile concludere alcun accordo con gli istituti di credito, per cui la legge dei 10 miliardi per le case popolari è ancora ferma e non si è ancora costruito.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma in che mese è stata data questa risposta?

PUTINATI. È stata data recentemente.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è possibile perchè tutti e dieci i miliardi sono già stati spesi.

PUTINATI. Noi non ce ne siamo accorti o per lo meno non se ne sono accorti coloro che abitano nelle grotte.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Quella legge però non è stata fatta per coloro che abitano nelle grotte.

PUTINATI. Onorevole Ministro, c'è ancora un'altra questione. Vale la pena di ricordare gli impegni che lei ha assunto perchè si addivenisse alla costruzione almeno di 500.000 vani annui. A tutt'oggi, ad essere obiettivi, vengono costruiti e sono stati costruiti soltanto dai 170 mila ai 200 mila vani, di fronte ad una esigenza minima, modesta di circa 15 milioni di vani che occorrono ancora nel nostro Paese, tenuto conto che l'aumento della popolazione

in Italia richiede in questo momento, come minimo, la costruzione di circa 400 mila vani.

C'è un'altra cosa. Di questo problema ha parlato adesso il collega Ceschi ed è il problema di tutti gli enti che oggi costruiscono case in Italia: l'U.N.R.R.A.-Casa, l'I.N.C.I.S., l'I.N.A.-Casa, l'I.N.A.I.L. e qualche altra istituzione. Ora noi abbiamo potuto controllare quasi provincia per provincia ed abbiamo rilevato che questi enti sono in gravi difficoltà finanziarie, e quasi non costruiscono più o costruiscono assai limitatamente. La stessa I.N.C.I.S., anziché costruire con i propri fondi, si serve per i propri impiegati statali delle case che costruisce l'I.N.A.-Casa. L'I.N.A.-Casa dovrebbe costruire per i lavoratori disoccupati e più indigenti, ma le abitazioni che essa costruisce, sempre per quelle tali famose commissioni provinciali che fanno il bello e il cattivo tempo, vengono consegnate agli impiegati statali che si trasferiscono e i lavoratori disoccupati rimangono senza alloggio. È noto che i principali cespiti dell'Istituto I.N.A.-Casa popolare provengono proprio dai lavoratori e, per una minima percentuale, dai signori industriali e per una frazione ancora più irrisoria dal Governo.

In sostanza noi abbiamo visto che da parte di questi Enti si va molto a rilento nel costruire.

Dice ancora la relazione, che la legge Tupini avrebbe incrementato la costruzione di case popolari e facilitato agli enti locali la costruzione di tali abitazioni. Anche tale affermazione noi non vediamo come sia giustificata perché, in sostanza, non soltanto i comuni del Mezzogiorno ma i comuni del Nord si trovano in tali difficoltà finanziarie che non soltanto non hanno potuto usufruire pienamente della legge Tupini, ma non possono neppure più usufruire della via maestra per gli enti locali, cioè della Cassa depositi e prestiti. Oggi la Cassa depositi e prestiti non fa più finanziamenti agli enti locali, perché i suoi fondi vengono convogliati in altra direzione. Per cui la situazione si è maggiormente aggravata, e gli enti locali non sono in grado di soddisfare alle esigenze delle popolazioni che vanno crescendo.

Sulla legge del Mezzogiorno e sugli stanziamenti disposti si sono già diffusi diversi colleghi questa mattina. Quel che sappiamo concretamente è che dei 100 miliardi che dovevano

essere stanziati, soltanto un quinto è stato effettivamente investito e i lavori sono tuttora in corso e non sono stati ancora terminati del tutto.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Quello è il programma dei 1600 miliardi di cui parlava poco fa.

PUTINATI. No.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Allora ce n'è un'altro?

PUTINATI. Onorevole Ministro, lei lo sa come me e forse meglio di me che ha un suo particolare bilancio.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei ci ha detto delle cifre poco fa che sono campate in aria.

PUTINATI. Onorevole Ministro, sono le cifre che ha detto lei.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non io.

PUTINATI. Sì, insomma il Governo.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Quelle sono le cifre della Cassa del Mezzogiorno. Lei confonde troppo. Glielo spiegherò io.

PUTINATI. Anche per quanto riguarda le somme per la costruzione delle centrali elettriche, è evidente che in questo settore le esigenze sono sempre crescenti e che le somme stanziare sono del tutto insufficienti. (*Commenti del senatore Corbellini*). Lei onorevole Corbellini, dovrebbe sapere anche cosa avviene nel Sangro, nello Spluga, da parte della Edison; dovrebbe sapere che vi è tutta una serie di lavori che, anziché essere iniziati, sono sospesi e che non si vogliono iniziare altri lavori, e che per i lavori in corso, questi signori monopolisti italiani veramente fanno il bello e cattivo tempo e manovrano largamente nel nostro Paese; dovrebbe sapere che si fanno continuamente dei licenziamenti e che si chiudono i cantieri, anziché continuare a costruire le centrali elettriche. Se non lo sa legga un po' i giornali e veda cosa è avvenuto, ad esempio, nella Sila con la S.M.E.; 5 mila lavoratori hanno dovuto insistere perché si continuassero i lavori delle centrali. Nell'alto, medio e basso Sangro la S.M.E. sospende i lavori in corso e licenzia gli operai.

CORBELLINI. Ora è l'A.C.E.A.

PUTINATI. L'A.C.E.A. avrà ancora molto pane da rosicchiare prima di avere questa con-

cessione e lei lo sa. Dicevo, dunque, della situazione delle costruzioni delle centrali elettriche, in cui sono i signori monopolisti italiani che decidono se debbono continuare o se debbono sospendere i lavori. Allora voglio domandare, a lei, onorevole Ministro, se veramente il programma per il 1953, con queste idee dei monopolisti dell'energia elettrica, potrà essere realizzato, oppure se si dovrà venire incontro a questi signori con un altro spostamento di tariffa, come dice la Edison. Abbiamo nello Spluga i cantieri della Edison la quale ha sospeso i lavori licenziando circa 2000 operai, e fino a quando i signori del Governo non interverranno per modificare le nostre tariffe e per rialzarle, fino a quel momento, dice la Edison: «terremo chiusi i cantieri». Per questo vogliamo pregare vivamente il signor Ministro perchè intervenga anche in questa situazione, dato che vi è tutta una serie di lavori non soltanto nelle Alpi occidentali, ma lungo la dorsale appenninica e nelle Alpi orientali dove predominano i signori della Edison, della Montecatini e della Sade. Anche nelle regioni dell'Alto Adige e dell'Alto Trentino, del Bellunese, i monopoli elettrici chiudono i cantieri arbitrariamente e sospendono i lavori in corso, licenziando centinaia e centinaia di lavoratori delle nostre categorie idro-elettriche.

Un'ultima questione vorrei sottoporre al signor ministro Aldisio.

Vorrei chiedere cioè qualcosa a proposito della legge per la sistemazione dei principali fiumi italiani, tra i quali non c'è soltanto l'Adige, non c'è soltanto il Reno, ma c'è anche l'Arno, c'è il Volturno ed altri fiumi del Mezzogiorno. Lei, onorevole Ministro, aveva già annunciato che vi sarebbero stati dei forti stanziamenti per la sistemazione di questi fiumi, come per l'Arno, per il Tartaro-Canalbianco, per l'Adige, ecc.

Noi ci vogliamo augurare che queste sistemazioni avvengano e che mettano riparo alle disagiate condizioni delle povere popolazioni che sono sotto la continua minaccia delle inondazioni.

Un'altra cosa mi sembra che si possa rilevare dalla relazione fatta dall'onorevole collega Canevari. A noi sembra che la preoccupazione centrale che c'è nella relazione sia quella circa la costruzione delle strade. Su questo

punto sarà bene precisare che queste costruzioni hanno un solo scopo: quello di preparare le nostre strade per le future esigenze di carattere strategico militare. Vale a dire che larga parte del bilancio prevede queste spese, sia per le strade, che per gli aeroporti ed altre opere di difesa. Altro che investimenti per case popolari, case minime! Il problema dei grandi agglomerati, come le borgate di Roma, come Napoli, come tanti altri centri, di cui si parla molto superficialmente è arcinoto, ma intanto non è stato ancora risolto.

CANEVARI, *relatore*. Ma legga la conclusione a cui sono arrivato nella relazione.

PUTINATI. Ci sembra che il problema della casa popolare sia stato troppo sottovalutato e non ci sia l'impegno preciso da parte del Ministero dei lavori pubblici di venire incontro a queste esigenze per poter costruire veramente ed effettivamente, come minimo, quei 500.000 vani, per i quali lei, signor Ministro, si era impegnato.

Altri investimenti noi riteniamo necessari per le case, per le scuole, per gli acquedotti, per gli ospedali e per i sanatori. Purtroppo in Italia la mortalità per tubercolosi si sta diffondendo sempre più, perchè questi poveri malati non trovano neanche un riparo in quanto dopo pochi mesi che sono stati ricoverati vengono cacciati fuori guariti o non.

Io concludo, onorevole Ministro, presentando alcune richieste particolari. Noi chiediamo anzitutto, tenuto conto della esiguità del bilancio e della mancanza di garanzie che noi abbiamo, che i residui passivi vengano investiti: 1) il raddoppiamento delle spese straordinarie per risolvere la crisi degli alloggi, con l'impegno, come dicevo poc'anzi, di costruire 500.000 vani all'anno. 2) Noi chiediamo inoltre che tutti i lavori per i quali esistono già i finanziamenti, come lei onorevole Ministro aveva promesso, vengano proseguiti e portati a compimento. 3) Noi chiediamo ancora di intervenire perchè cessi la vergognosa speculazione delle costruzioni e, soprattutto, degli ambienti di lusso che suonano offesa a tutti coloro che sono senza casa. Vi diciamo anche di intervenire relativamente all'esigenza di una chiarificazione e sul controllo dei finanziamenti dei lavori, da parte del Ministero dei lavori pubblici. 4) Vi chiediamo che in ogni città si por-

tino avanti i programmi di costruzione degli Enti locali e dei relativi piani regolatori con lo scopo di sopperire in un tempo ragionevole alla mancanza di alloggi, di scuole, di ospedali. 5) Chiediamo che il finanziamento di questo programma sia in misura sufficiente, nella forma di prestiti a lungo termine e con tassi di interesse ridotti. 6) In vista di alleviare la disoccupazione, vi chiediamo di prendere una serie di misure per finanziare i lavori in corso, intervenendo per concordare con gli altri istituti di credito, in modo particolare con quello edilizio e quello fondiario, le modalità del finanziamento. 7) Vi chiediamo inoltre che ai lavori per la costruzione delle opere pubbliche venga data la precedenza sugli altri investimenti. 8) Vi chiediamo infine che avvenga la moralizzazione delle gare di appalto e vi chiediamo di por fine alle lungaggini del Tesoro e della Corte dei conti, nell'emettere i mandati di pagamento e, soprattutto, di intervenire nelle forme del cottimismo e del subappalto. 9) Vi chiediamo di intervenire per frenare i prezzi dei materiali da costruzione che ostacolano seriamente lo sviluppo delle costruzioni edilizie. 10) Vi chiediamo maggiori fondi per il proseguimento dei lavori delle centrali elettriche e per ridurre a ragione i monopoli della S.M.E., della Edison e simili. Vi chiediamo di portare a termine i lavori che sono già fissati e per cui sono stati stanziati i fondi e che non vanno avanti perchè gli imprenditori attendono l'aumento delle tariffe. 11) Per le cooperative e per tante piccole e medie imprese vi chiediamo di predisporre un disegno di legge per il pagamento dei lavori eseguiti e per la soluzione dei problemi della revisione dei prezzi, che soffocano veramente queste piccole e medie imprese, ed in modo particolare le cooperative di produzione e lavoro.

Io, onorevole Ministro, ho concluso e chiedo ancora una volta che si tenga nella massima considerazione che il bilancio che stiamo discutendo è uno dei bilanci cardine di tutta la economia nazionale, non soltanto per quanto concerne i lavori pubblici, ma anche e soprattutto per quanto concerne le costruzioni edilizie e le opere murarie ed urbanistiche, per cui chiediamo che il suo Ministero intervenga non solo per quanto è di sua competenza nelle opere pubbliche, ma anche a proposito dell'au-

mento dei prezzi, perchè i lavori che sono stati sospesi vengano ripresi, continuati e portati a termine. Solo se ci sarà un maggiore impegno da parte del Ministero e si provvederà allo scopo di finanziare queste opere, solo se ci si preoccuperà che tutte le somme stanziante vengano veramente ed effettivamente impiegate, potremo alleviare il problema della casa, dell'acqua, della luce, degli ospedali e delle strade e altresì il tragico problema della nostra disoccupazione. Milioni di operai sono senza lavoro, senza casa, senza pane, senza indumenti, e il Governo deve mantenere i suoi impegni elevando le condizioni di vita di questi lavoratori! (*Applausi dalla sinistra*).

Presentazione di disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro dell'interno, il disegno di legge: « Stanziamento di lire un miliardo per il " Fondo nazionale di soccorso invernale " » (1946).

Chiedo che per questo disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione, a nome del Ministro dell'interno, del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovrà essere esaminato in sede referente o in sede deliberante.

Metto ai voti la richiesta della procedura di urgenza. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Ripresa della discussione.

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

BRAITENBERG. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il mio intervento riguarda unicamente la legge sulla costituzione di un fondo per l'incremento edilizio. Nella relazione della Commissione il relatore, onorevole Camangi, ha scritto che que-

sta legge che porta la data del 10 agosto 1950 fino ad oggi, pur essendosi istruite moltissime pratiche, non ha avuto ancora alcuna applicazione. A un'osservazione del senatore Putinati il Ministro ha risposto che il fondo di dieci miliardi è già esaurito, quindi constatato un certo dissenso fra le parole dell'onorevole Ministro e la relazione della Commissione, dissenso che forse si spiega col fatto che il fondo è bensì già ripartito fra le singole province ma le domande presentate superano di gran lunga questo fondo che, però, in pratica non è stato liquidato. Non è stato fatto neanche un mutuo perchè non sono state ancora stipulate le convenzioni fra gli istituti di credito fondiario edilizio e il Ministero. Per quanto mi consta tali convenzioni ora sono in corso di stipulazione.

Quale era lo scopo di questa legge? Incoraggiare l'edilizia del ceto medio, naturalmente con esclusione di costruzioni di carattere di lusso; quindi favorire appunto la costruzione di case per il piccolo impiegato, l'artigiano, il modesto commerciante, ecc. per colui cioè che ha già risparmiato tanto da poter coprire il 25 per cento delle spese per la costruzione. Il rimanente 75 per cento dovrà essere coperto da mutui, a basso tasso ed a lunga durata attingendo i singoli istituti di credito fondiario ed edilizio, con l'emissione delle loro cartelle, al fondo di 10 miliardi creato dal fondo lire. Quindi si voleva rimanere nel campo dell'edilizia libera, senza contributo dello Stato. Gli istituti di credito incaricati per legge dovrebbero rimanere pure nel loro ambito, cioè concedere normali mutui estinguibili in 25-35 anni fino al limite eccezionale del 75 per cento del valore della costruzione anzichè del normale limite del 50 per cento.

Nell'applicazione della legge i criteri però sono diventati sempre più restrittivi, così da trasformare la legge quasi in un provvedimento a favore della pura e netta edilizia popolare. La legge ha sottoposto l'applicazione delle sue agevolazioni ad una serie di restrizioni, di vincoli e di controlli tanto riguardo alla volontà del privato, che attinge a quella legge e che vuole costruirsi una modesta casa di abitazione sempre nei limiti della legge, sia per quanto riguarda l'attività degli istituti che, dovendo assumere tutto il rischio per il reintegro dei capitali, hanno interesse a chiedere certe

garanzie. Esiste infatti la difficoltà di conciliare i termini contrastanti del criterio rigido dell'edilizia popolare che la Commissione volle adottare nell'applicazione della legge e i criteri tecnici ed economici degli istituti incaricati, ed anche i desideri dei singoli che ricorrono alla legge nella speranza di una sollecita evasione delle pratiche.

Purtroppo vediamo dall'esperienza dell'ultimo anno che queste difficoltà anzichè diminuire aumentano e questo aumento è tale che fino ad oggi non si è potuta fare nemmeno una di queste operazioni. Gli istituti si sono dichiarati disposti a collaborare e ad effettuare i mutui attingendo a questo fondo di 10 miliardi di lire. Sono anche disposti ad assumere tutto il rischio per il reintegro di queste operazioni. Certo avrebbero preferito che lo Stato avesse assunto una garanzia o avesse almeno provveduto alla costituzione di un fondo dal quale eventualmente attingere in caso di perdita. Non dobbiamo dimenticare che si tratta di finanziare, fino al limite alto del 75 per cento delle spese di fabbricazione, costruzioni di costo modesto per le quali non è sicura la conservazione del loro valore per la durata di almeno 25 anni; si tratta di costruzioni fatte in piccoli comuni, spesso eseguite da persone che non offrono una garanzia accessoria personale agli istituti mutuanti. Gli istituti si sono dichiarati disposti a favorire l'applicazione della legge però ci tengono ad accertarsi della consistenza dell'immobile, della possibilità di reddito perchè con questo devono essere pagati gli interessi e l'ammortamento del mutuo, tengono ad assicurarsi pure della commerciabilità dell'immobile da costruire perchè è difficile prevedere come si orienterà nel futuro il mercato degli alloggi. Noi tutti abbiamo una esperienza di tempi in cui non era facile vendere delle case specialmente se situate fuori di città. Ora un istituto finanziario che assume l'intero rischio deve naturalmente avere delle preoccupazioni a questo riguardo.

Ho già osservato che nella pratica attuale si incontrano certe difficoltà che si basano in parte su disposizioni infelici della legge, in parte però sulle successive istruzioni emanate dal Ministero per l'applicazione della stessa. Era bensì previsto dalla legge che la Commissione centrale costituita per tutta l'Italia esaminasse

tutte le domande presentate; ma successivamente venne stabilito che le domande dovessero passare ben due volte al vaglio della Commissione centrale. Infatti la domanda di mutuo viene prima presentata al Genio civile competente, che fa un esame preliminare per vedere se è in regola con tutte le condizioni previste dalla legge, poi passa all'istituto finanziatore per l'esame dal lato tecnico-finanziario, indi è presentata alla Commissione centrale che esprime intanto solamente un parere di massima; ritorna poi all'istituto di credito che prende la definitiva deliberazione e viene poi nuovamente presentata alla Commissione centrale per il nulla osta definitivo.

Ora ragiono: con i 10 miliardi attualmente disponibili possono essere effettuati soltanto circa 5.000 mutui se si calcolano i mutui in media a 2 milioni l'uno. L'esperienza finora ha dimostrato che delle pratiche presentate alla Commissione solo la metà ottiene parere favorevole; tale esperienza si basa, è vero, solo sulla sorte delle domande presentate nella mia regione, ma immagino che anche per le altre parti d'Italia la percentuale sia la stessa. Ciò significa che se la Commissione deve esaminare 10.000 domande per esprimere parere favorevole per sole 5.000 domande, e queste devono ritornare nuovamente alla Commissione per il nulla osta definitivo, la Commissione deve esaminare 15.000 pratiche per rendere possibili 5.000 mutui. Ora non è possibile che la Commissione sbrighi tale immenso lavoro in breve tempo anzi ritengo che dovrà lavorare 3-5 anni soltanto per smaltire i primi 10 miliardi di lire.

Devo aggiungere un'altra considerazione. Delle domande presentate dalla mia regione più della metà è stata respinta dalla Commissione. Ho esaminato le motivazioni di questi rigetti e ho potuto constatare che effettivamente i criteri adottati dalla Commissione centrale sono ancora più severi di quanto stabiliva la legge. La legge parla di piccoli risparmiatori, di coloro che esercitano professioni o attività artigiane e che possono costruire abitazioni, con annessi locali necessari appunto per l'esercizio della propria professione e attività artigiana del proprietario. Io interpreto la norma nel senso che l'abitazione che vuol costruirsi un professionista può essere corredata di un locale per l'esercizio della sua professione. Però

la Commissione ha respinto domande in questo senso, affermando che il termine professione si riferisce solamente ad artigiani e quindi deve intendersi esercizio della professione e dell'attività artigiana come un tutto unico, per cui un piccolo professionista non può usufruire della norma perchè essa è esclusivamente riservata agli artigiani. Ma ho constatato che anche tra gli artigiani si fanno delle eccezioni, poichè un prestinaio nella provincia di Trento si è visto respingere una domanda perchè non considerato artigiano. Così la domanda di un autista proprietario di un camion in un piccolo paese della stessa provincia, che si guadagna la vita facendo il corriere, è stata respinta con la motivazione che egli non sia da considerarsi artigiano o piccolo risparmiatore. Diverse domande sono state rigettate nella nostra regione con la motivazione di non aver chiesto il massimo previsto dalla legge col 75 per cento, ma di essersi limitati a chiedere un mutuo integrativo del 25 o del 50 per cento. Quindi non viene più considerato piccolo risparmiatore chi è riuscito a mettere da parte una somma propria pari alla metà o ai tre quarti delle spese di costruzione di un'abitazione. Ritengo che con ciò venga falsata l'intenzione del legislatore e dello stesso Ministro che voleva creare un nuovo strumento per dare la casa al piccolo artigiano, al modesto impiegato ecc. In tal modo si viene addirittura a punire colui che ha risparmiato e che possiede più del 25 per cento delle spese di costruzione, mentre si premia colui che non ha risparmi.

Aggiungo alcune altre motivazioni di domande respinte. Per esempio quella di costruzione troppo avanzata. Cioè, poichè in attesa dell'evazione il richiedente aveva già incominciato la sua modesta costruzione, gli è stata respinta la domanda di mutuo perchè la costruzione era già avanzata ed egli, che si era fatto premura di costruire e non aveva atteso le lungaggini burocratiche, viene punito per la sua diligenza e il suo zelo. Due domande sono state respinte per il motivo di infelice ripartizione dei vani. Ora mi domando se non si sarebbe dovuto piuttosto invitare l'interessato a modificare la ripartizione dei vani, perchè non mi pare che sia effettivamente compito della Commissione di entrare così nel dettaglio e di non rispettare per niente la volontà del singolo che spende il

25 per cento della complessiva spesa di costruzione. Una domanda proveniente da un Comune di montagna, situato ad oltre 1.200 metri, è stata respinta con la motivazione che la costruzione aveva delle mura troppo solide. Non si può adottare un criterio unico per tutta l'Italia, perchè in pianura si fanno le mura con uno strato di mattoni, mentre da noi in montagna per il freddo intenso occorrono delle mura pesanti, un tetto diverso, solido, che possa sostenere il peso anche di due e più metri di neve. Ora, onorevoli colleghi, il difetto principale sta nella legge, che ha istituito un'unica Commissione centrale a Roma la quale da un lato, non è in grado di evadere tutte le domande presentate da tutta l'Italia in un relativamente breve periodo di tempo; dall'altro non è mai in grado di giudicare le singole e diverse situazioni nelle varie parti d'Italia, così differenti dal mare fino alle Alpi.

La mia proposta e la mia preghiera all'onorevole Ministro sarebbe di aumentare anzitutto il fondo destinato per l'applicazione della legge che porta il suo nome. Onorevole Aldisio, lei a Milano recentemente ha dato assicurazioni che prossimamente il fondo per l'incremento edilizio sarà aumentato e che spera di portarlo fino a 100 miliardi di lire. In tal modo avremmo già qualcosa. Aggiungo la preghiera di presentare un emendamento alla legge che decentri il lavoro oggi affidato alla Commissione centrale. Siccome le domande debbono essere presentate presso gli uffici del Genio civile delle province e siccome il fondo generale viene ripartito ogni anno fra le singole province, per quale ragione non si può costituire nelle province una Commissione speciale formata dal provveditore ai lavori pubblici o dal capo del Genio civile, dal Prefetto, da un rappresentante degli istituti di credito interessati, ecc., per poter smaltire la grande massa di domande e sollecitarne la evasione? Onorevole Ministro, fino a tanto che questo non sarà fatto non si potrebbe almeno abolire la doppia presentazione e il doppio esame delle domande, da parte della Commissione centrale, che non è previsto dalla legge ma che è stato solo disposto con una circolare ministeriale?

Ed infine vorrei pregare di non applicare criteri troppo severi per l'ammissione delle domande ai mutui e di tener conto delle differenti

condizioni ambientali, specialmente della circostanza che la legge stessa non è fatta per i senza tetto ma esclusivamente per i piccoli risparmiatori, per i ceti piccoli e medi. Abbiamo bisogno di provvedere per questi ceti della popolazione, perchè, onorevole Ministro, la legge è stata accolta, almeno nella mia regione, con grande fiducia e con viva soddisfazione, ma purtroppo dopo le prime esperienze è subentrata una certa delusione; e siccome non possiamo deludere le popolazioni che hanno fiducia nelle azioni del Governo e specialmente del ministro Aldisio, la prego caldamente di far tesoro delle esperienze derivate dalla prima applicazione della legge e di presentare un disegno di legge che la modifichi, perchè effettivamente divenga quello strumento operante che il Senato ha voluto approvare. (*Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lazzaro. Non essendo presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

PISCITELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi. Senza alcun preambolo esporrò col minor numero di parole possibile alcune mie idee di carattere generale.

Entrambe le relazioni al bilancio dei lavori pubblici, quella della Camera dei deputati e quella del Senato, fanno una formale proposta perchè sia ripristinato l'albo nazionale degli appaltatori delle opere pubbliche, e siano modificate le norme sulle gare per gli appalti, eliminando il sistema dell'aggiudicazione all'offerente del maggior ribasso. Io mi permetto di dissentire dall'una e dall'altra proposta.

Per quel che riguarda la ricostituzione dell'albo nazionale, vorrei ricordare che questa fu una istituzione voluta semplicemente perchè bisognava coordinare tutto nel sistema corporativo. È detto espressamente nel primo decreto del 1937 e nel secondo del 1942. Veniva costituito, allora, un comitato presso il Ministero dei lavori pubblici, presieduto dal Ministro o da un suo delegato e composto da rappresentanti di diversi Ministeri e dai rappresentanti di una sciera di federazioni più o meno sindacali e più o meno corporative del tempo. Quali fossero i fini « corporativi » che si volevano conseguire, è facile intendere:

la esclusione di coloro che non avevano « preso la tessera ». In definitiva, per essere ammessi nell'albo secondo quella legge, apparentemente, occorre la documentazione delle solite qualità di incensurata condotta, di non essere mai stato dichiarato fallito, di non essere stato inadempiente in altri appalti. Tutto questo era già scritto nel capitolato generale di appalto, vigente allora e vigente adesso, per il quale non possono essere ammessi alle gare coloro che non abbiano quei requisiti. La innovazione fascista consisteva nel chiedere anche la prova della buona condotta politica; perchè anche l'attestato di idoneità, per avere altre volte eseguito opere pubbliche in appalto, senza avere dato luogo a controversie o a liti con lo Stato, necessario per la iscrizione all'albo, è richiesto anche dal capitolato generale di appalto. Ed allora non si vede proprio a che cosa debba servire questa ricostituzione se non ad uno di quei tali fini che si dicevano corporativisti, ma che poi si risolvevano nel creare monopoli e privilegi a favore di determinate persone che, a loro volta, dovevano dare determinati contributi ben diversi da quelli che, in misura modestissima, la legge imponeva come tassa di iscrizione.

Quella legge fascista non è stata mai abrogata; solo è rimasta inefficiente perchè ora è impossibile costituire il comitato per la formazione e la tenuta dell'Albo, in quanto non esistono più le federazioni i cui rappresentanti ne formarono la maggioranza.

È da escludere che coloro che suggeriscono il ripristino dell'Albo nazionale, vogliano far rivivere uno dei peggiori strumenti del malcostume fascista; ed allora la cosa più logica più democratica, soprattutto più rispettosa della eguaglianza tra tutti i cittadini, e più conforme a principi giuridici, è che tutti coloro che si trovano ad avere i requisiti determinati dal capitolato generale degli appalti dei lavori pubblici possano concorrere alle gare. È notevole ed eloquente che a sostenere la necessità degli albi a carattere nazionale, così come a sostenere la modificazione del sistema delle aste, sono sempre quei giornali e quelle riviste che sono emanazioni e portavoce dei maggiori costruttori, imprenditori e società che si dedicano agli appalti di lavori pubblici, e meraviglia che queste aspirazioni interes-

sate vengano, in buona fede, fatte proprie dal Parlamento, per bocca dei due onorevoli relatori.

Io desidero portare qui il modestissimo contributo della mia esperienza di amministratore di enti locali. Ho avuto l'onore di essere amministratore comunale da giovanissimo; e poi ancora, dopo il ventennio, ho avuto l'onore di essere Presidente di una deputazione provinciale: dal 1946 al principio del 1950, fin quando cioè non ho avuto l'onore di entrare al Senato. Sono stato a capo di quell'amministrazione la cui massima attribuzione, in definitiva, è quella di occuparsi di lavori pubblici ed ho dovuto notare che i fastidi e le noie si hanno soltanto, e sempre, quando si ha la disavventura di imbattersi in una grande ditta, che proviene dagli albi nazionali e di questi auspica la rinascita. Le minori difficoltà si incontrano invece con i più modesti appaltatori, e soprattutto con coloro che addirittura danno la loro prestazione personale, una specie di artigianato dell'appalto. Costoro rendono di più e meglio.

La mia esperienza si estende anche al sistema degli appalti. Io credo che l'onorevole collega relatore sia incorso in un equivoco, e ci sia un errore di stampa, perchè egli dice che desidera che si ammetta solo il sistema della lettera b) dell'articolo 73 della legge 9 ottobre 1928, n. 2183. L'indicazione è sbagliata. In verità si tratta di un articolo 73, ma non della legge da lui indicata, composta solo di pochi articoli modificativi della legge sulla contabilità generale dello Stato, bensì dell'articolo 73 del capitolato generale dell'appalto. Ma questo articolo non dice affatto che si debba fare la media tra il massimo e il minimo, dice invece che quando si adotti il metodo che va sotto la lettera b), comunemente detto « licitazione privata » e consiste nell'offerta che viene fatta, in busta chiusa, da tutti coloro i quali concorrono a seguito di invito, l'amministrazione appaltante predispona una sua scheda segreta che indica il minimo od il massimo del ribasso, od anche tutti e due i limiti. I concorrenti che offrono un ribasso inferiore al minimo o superiore al massimo, restano esclusi dalla gara. Il relatore della Camera propone che sia adottato solo questo sistema, però corretto, nel senso che l'appalto sia aggiudicato all'offerta che più si

avvicina alla media fra il minimo ed il massimo, indicati nella scheda segreta dell'amministrazione. Senonchè è chiaro che anche questo sistema corretto si presta alla collusione fra amministratori poco scrupolosi e concorrenti preferiti. Perciò è stato escogitato ancora un'altro sistema (adottato dall'I.N.A.-Casa) così detto della media compensata, vale a dire la media fra tutte le offerte dei concorrenti e la media del massimo e minimo della scheda segreta dell'amministrazione. Una specie di *rebus*, dal quale esula l'interesse economico della cosa pubblica, e tutto dipende dalla bendata fortuna: quindi si escluderebbe ogni possibilità di collusione. Ma anche questo è illusorio; perchè un gruppo di concorrenti può mettersi d'accordo, esagerando alcuni nel massimo ed altri nel minimo, e determinare la media delle medie, vicinissima all'offerta di uno della combriccola.

La mia esperienza mi dice che tutti questi espedienti non bastano ad eliminare alcuno degli inconvenienti, ma li aggravano o li provocano; viceversa non c'è che un sistema: il massimo ribasso senza limiti di sorta. Solo così ogni concorrente deve offrire il massimo ribasso che per lui è conveniente. Non ha consistenza l'obiezione che l'eccessivo ribasso porti alla cattiva esecuzione dei lavori, perchè quando il ribasso è tale che non copra la spesa è necessario che si facciano le cose alla peggio. Ma, che le cose si facciano alla peggio, può avvenire anche quando il prezzo è remunerativo; è un dato di fatto di cui giornalmente abbiamo esperienza; dunque ciò accade perchè chi deve sorvegliare tradisce il mandato. Invece altro dato di fatto è che, col massimo ribasso, si correggono gli errori volontari o non volontari di chi ha fatto i prezzi per le basi dell'asta, e cito due esempi.

Per la costruzione di un piccolo edificio urbano mi si presentò una riduzione del 28 per cento. Sbalorditiva. Tutti gli altri avevano raggiunto l'11 e il 12. Il motivo era che l'appaltatore che offriva il 28 per cento aveva, accanto al lavoro da appaltare, un altro lavoro col cantiere in efficienza di cui poteva trasferire l'attrezzatura, senza spesa apprezzabile.

CORBELLINI. Non è sufficiente per ridurre fino al 28 per cento.

PISCITELLI. Io non amo le ricerche di carattere, direi quasi, erudito; ma certa cosa è che se gli antichi stabilirono il criterio del massimo ribasso, dovettero pure farlo ragionatamente; ed io credo che tennero presenti due cose: che si possono determinare situazioni speciali che permettano di fare un lavoro ad un prezzo di molto inferiore a quello che non possa fare un altro; e che il sistema del massimo ribasso può correggere eventuali errori del progetto.

Questa seconda ipotesi ho anche sperimentato.

Iniziammo una pavimentazione stradale permanente nell'interno dell'abitato di una via di grande traffico, che traversava parecchi paesi, e scegliemmo, su mia proposta, il sistema di pavimentazione a quadrucci romani. Incaricai l'ufficio tecnico di preparare il progetto; ma quando mi fu presentato, io, che avevo una certa nozione di quel sistema di pavimentazione, osservai subito che il prezzo proposto mi sembrava troppo alto. Il funzionario rispose che aveva seguito la traccia dei prezzi stabiliti dall'Azienda autonoma della strada, che aveva fatto lavori simili. Dovetti chinare la testa. I due tronchi da selciare erano in due comuni: Marcianise e San Cipriano d'Aversa. Decisi di indire due aste separate. Mi fu presentata una lista di dieci ditte da invitare a concorrere. Risposi che all'asta non si andava se non con l'invito a trenta ditte, e così fu fatto. Avemmo il ribasso del 49 per cento per Marcianise e del 50 per cento per San Cipriano d'Aversa. Chiamai l'autore del progetto e gli dissi: o hai sbagliato, oppure i vincitori delle gare si propongono di fare porcherie senza fine. Poichè il progetto è tuo, hai un diretto interesse ad esigere la più rigorosa esattezza dell'esecuzione. La rigorosa vigilanza ci fu ed il lavoro fu fatto bene. E siccome furono realizzate delle economie, invitai la stessa ditta per il prolungamento della selciatura a San Cipriano d'Aversa, con lo stesso prezzo ribassato. La ditta accettò ed eseguì benissimo anche il secondo tratto. Ecco un esempio tipico del sistema di appalto col massimo ribasso, che corregge l'errore volontario o involontario di colui che redige il progetto. In quel caso fu un errore involon-

tario; ma dubito assai che in altri casi simili, l'errore sia egualmente non voluto.

Non voglio, su questo argomento, fare affermazioni che non posso documentare. Comunque non c'è alcuna ragione per la quale si debba abbandonare questo sistema del massimo ribasso. Si ruba? Onorevoli colleghi, per poter rubare da parte dell'appaltatore è necessario in modo assoluto o la connivenza o il completo disinteresse di chi rappresenta l'Amministrazione. Abbiamo una legge che stabilisce che ci deve essere un direttore e un assistente ai lavori; stabilisce quali libri bisogna tenere e quali libretti, come bisogna scrivere e che cosa bisogna scrivere su questi libri. Ora se la direzione dei lavori funziona, come la legge stabilisce, non è possibile rubare. Purtroppo si ruba! Questo è vero: ma non si ruba perchè il prezzo inadeguato induce a rubare. Infatti io ho dovuto constatare che, quando si tratta del piccolo appaltatore, di quella specie di artigiano appaltatore di cui ho parlato, che lavora egli stesso con gli operai, ed è in condizione di offrire ribassi che il grosso appaltatore non può fare, perchè carico di spese generali; questi piccoli appaltatori vengono tartassati. Tutte le volte invece che ci si trova di fronte ad un'impresa che ha larghe disponibilità di mezzi, gli stati d'avanzamento vengono fatti con celerità e d'altra parte i collaudatori non trovano mai niente da ridire; e che talvolta accada ciò, è stata altra mia esperienza, che non mi riguardava direttamente. Un ponte tra Piedimonte d'Alife e Caiazzo, distrutto dalla guerra, fu ricostruito a cura del Genio civile di Benevento, prima che fosse ripristinata la provincia di Caserta. Dopo tale ripristino ebbe luogo il collaudo, per poi farne la consegna alla mia provincia. Per un atto di deferenza mandai il capo stesso del mio ufficio tecnico provinciale. Questo funzionario andò sul posto ed assistette ai rilievi fatti dal collaudatore; tra l'altro una spalla era vuota. Io mi affrettai a scrivere al Provveditorato alle opere pubbliche. A distanza di tempo quel ponte fu collaudato da una commissione; ma non mi risulta che fossero stati fatti i lavori che il primo collaudatore aveva ritenuto necessari.

E allora abbiamo ragione di insistere nell'affermazione che il sistema del massimo ri-

basso non è la causa delle cattive esecuzioni. Se, in buona o mala fede, un appaltatore eccede nel ribasso, si applichi il principio che colui che sbaglia paga. Ancora una mia esperienza. Si trattava di una pura e semplice fornitura di pietrisco e venne a concorrere un ingegnere, del quale non voglio fare il nome. Tra l'altro diceva, ed era vero, che aveva in saccoccia una di quelle tessere della Democrazia Cristiana che a me non piacciono punto. Offrì un ribasso del 50 per cento che era assurdo. Restò aggiudicatario. Fu data disposizione perchè si usasse il massimo rigore. L'effetto fu che su 1.500 metri cubi di pietrisco che avrebbe dovuto fornire, ne fornì soltanto 50 e non andò più innanzi. La cauzione fu incamerata, e mi proponevo di fare il riappalto in danno; ma poi andai via dall'amministrazione e non conosco il seguito. Ma so che quello fu un esempio efficace per tutti gli altri. Perchè soltanto quando si incomincia a sentire il peso della responsabilità, si comprende che l'onestà, oltre ad essere un dovere di coscienza e di dignità umana, finisce con l'essere anche un interesse economico. Quando gli organi amministrativi funzionano, tutto va per il giusto verso. Fuori di ciò, non vi è soluzione. Il 13 settembre ultimo scorso mi venne per caso sott'occhi, sul « Mattino » di Napoli, una piccola notizia, secca secca ed in caratteri microscopici, in cui si diceva che era stata iniziata la demolizione del ponte Calafuria costruito nel 1949 fra Livorno e Castiglioncello. Allora io mandai alla Presidenza del Senato una interrogazione per sapere dal Ministro quale fosse stato il costo della costruzione di quel ponte nel 1949 e quanto occorresse per demolirlo, sapendo che poi bisognava ricostruirlo.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sta di fatto che la notizia non era vera.

PISCITELLI. Il Ministro è fuori di ogni questione, nessuno più di me può esserne certo. Sta di fatto però che stiamo ormai a metà di ottobre e la risposta non è ancora venuta alla mia interrogazione.

CORBELLINI. Ma se il ponte non è caduto!

PISCITELLI. Io non ho detto che sia caduto, la notizia del giornale parlava di demolizione. Il fatto che si dice: non è caduto,

m'impresiona ancora di più e mi fa ricordare di quel tale ponticello di cui ho parlato poc' anzi. Da qualche notizia che ho appreso, pare che il ponte in questione fosse veramente in condizioni tali da non poter sopportare il traffico e perciò fosse stato chiuso. Se poi è ancora in piedi la cosa diventa ancora più grave. (*Interruzione del senatore Corbellini*).

Non parliamo dei ponti che cadono per alluvioni, onorevole Corbellini. Il ponte che viene costruito secondo le dovute regole non cade per un'alluvione.

Sul Volturno la piena dell'ottobre del 1949 ha trascinato via il ponte di ferro che era stato costruito in sostituzione del ponte Annibale, distrutto dai bombardamenti; ma non arrecò alcun danno al ponte Margherita di recentissima costruzione per il quale era accaduto quest'altro: il progetto regolarmente approvato con tutti i crismi, compreso quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici, esaminato dall'appaltatore (non iscritto all'albo, ma ingegnere di alto valore) risultò sbagliato, per cui l'ingegnere denunciò l'errore ed il progetto fu rettificato e poi eseguito con grande ritardo, ma ha resistito a tutte le piene del Volturno senza soffrire il minimo danno; e quelle piene sono tremende, invadono le vie e le interrompono per più giorni. Quindi non si può affermare che le piene portino via i ponti, a meno che siano mal costruiti.

Dirò qualche altra cosa, e cioè che la stessa Azienda autonoma della strada (che non lesina sui prezzi) nei pressi di Ariano Irpino si trova in queste condizioni: per andare da Napoli a Foggia, coloro che costruiscono la strada, che oggi è nazionale, dovettero inerpinarsi all'altezza di Ariano Irpino e poi scendere dall'altra parte. Quando fu costruita la ferrovia Napoli-Foggia, da coloro che la costruirono — non era lo Stato ma la società Adriatica — si tentò di costruirla a valle per evitare il grande dislivello del culmine. Ma si dovette rinunziarvi perchè quel terreno è frano, e la ferrovia fu costruita seguendo lo stesso percorso della strada costruita dai Borboni. L'Azienda autonoma, allora si chiamava Azienda autonoma delle strade statali, apportò alla strada tutti i miglioramenti possibili, ma si astenne dal variarne il tracciato. Poi l'A.A.S.S. fu soppressa, in odio al fascismo,

e successivamente è risorta cambiando il nome in A.N.A.S. La nuova Direzione Generale ha voluto conquistarsi il merito di eliminare quell'enorme salita e quell'enorme discesa. Così come è ideata e costituita, l'Azienda della strada dovrebbe essere soprattutto costituita da un nucleo di tecnici di primissimo ordine, i quali dovrebbero saper fare molto bene le strade; tuttavia il progetto, per portare a valle quella strada, non è stato fatto da un funzionario dell'Azienda specializzata, invece nel 1948 ne fu incaricato un certo ing. Cinti, il quale andava facendo i lavori preparatori per il progetto. Gli operai chiamati per i lavori di picchettatura, (così mi pare che si dica) erano del posto, e sapevano che quella zona è assai infida (così come poc' anzi commentava le mie parole, l'amico e collega Corbellini), e lo dissero all'ingegner Cinti e gli dissero pure che la ferrovia aveva dovuto inerpinarsi a monte. Vi fu di più. Un alto ufficiale dei Carabinieri, nativo di Buonalbergo, il colonnello De Juliis, disse all'ingegner Cinti, e ripetette ad altri funzionari dell'A.N.A.S., che era da matti il proposito di portare la strada per quella zona. Ma gli avvertimenti di quei profani furono disdegnati. Dal progetto di massima del Cinti (che pare abbia avuto un compenso di due milioni) si ricavarono i progetti esecutivi e si andò innanzi. Ma con le prime piogge cominciarono i guai. Alluvioni e frane coprivano e smuovevano la strada nuova. Si rifaceva tutto da capo. Furono costruiti tre ponti importanti; ma questi sia per cedimento del terreno sia per difetti di costruzione — tra questi la povertà della malta — cedettero, nel corso stesso della costruzione. Vi furono dei feriti — ed anche un morto — fra gli operai. I ponti sono stati puntellati, ed uno di essi in maniera eccezionale, perchè minaccia di crollare. Ciò nonostante si continua ad andare innanzi con piccole perizie, l'una aggiunta all'altra, e si continua in un lavoro di Sisifo, con lo sperpero di milioni. La sola cosa positiva da fare, a detta di coloro che se ne intendono e che parlano per l'esperienza vissuta, sarebbe quella di abbandonare completamente quel tracciato. Pare che siano stati stanziati in principio per quel lavoro un miliardo e duecento milioni, e pare che siano stati spesi già 500 milioni, e forse molto al di là di questa cifra: nonostante l'esperien-

za negativa, si continua ad andare innanzi in questa maniera.

Ora io domando: ci vogliamo preoccupare del modo come si fanno gli appalti, con i massimi ribassi o con i minimi ribassi? E che diciamo di questi lavori in base a piccole perizie, che poi importano centinaia di milioni? Io, nel mio piccolo, non ho mai permesso che da parte dell'ufficio tecnico si facessero verbali di nuovi prezzi, o che si facessero in base a nuove perizie lavori non previsti nel progetto appaltato.

Il lavoro così come è stato appaltato, così va eseguito; se occorrono opere aggiunte, si fa un altro progetto che deve avere tutti i crismi e le approvazioni e poi deve essere oggetto ancora di appalto. Invece l'Azienda autonoma della strada ha la specialità di fare le cose in questa maniera; va innanzi in base a nuovi prezzi e a piccole separate perizie per nuovi lavori. Onorevole Ministro, quando ho visto quel disegno di legge che stanziava altri 40 miliardi, divisi in alcuni anni, a favore dell'Azienda autonoma della strada, ho detto in cuor mio: benissimo! Tutto quanto il nostro consenso, perchè non si deve lesinare per le strade. Ma sprecare danaro no! Le strade da fare si facciano, purchè si facciano bene. Ma perchè si facciano bene occorre che l'Amministrazione funzioni bene; e quando parlo di amministrazione intendo parlare proprio dei funzionari che operano.

Onorevole Ministro, io pongo delle domande, non ho la pretesa di dare suggerimenti. Domando se non sia il caso di stabilire una specie di divisione (non dico netta perchè occorrono necessariamente dei rapporti vicendevoli), ma una divisione sufficiente, perchè non ci sia dipendenza da una parte e dall'altra; mi domando, dico, se non sia il caso di tenere distinta l'Amministrazione dei lavori pubblici, dalla tecnica dei lavori pubblici; mi domando se non sia opportuno stabilire — e questo forse potrebbe estendersi a tutti quanti i rami dell'Amministrazione — che tutti i servizi di ragioneria, presso qualsiasi ufficio, siano alla dipendenza esclusiva della Ragioneria generale dello Stato.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È già così.

PISCITELLI. Ma io intendo dire che dovrebbero esserlo per tutto, dalle direttive alla disciplina, senza alcuna interferenza dei funzionari tecnici ed amministrativi. Immaginate voi un ragioniere del Genio civile il quale vada a rivedere le bucce di una contabilità che porta la firma del Capo, esponendosi ad apprezzamenti negativi nelle note caratteristiche o ad essere trasferito?

Noi abbiamo dato indipendenza anche economica alla Magistratura ed abbiamo fatto benissimo; ma anche per la Ragioneria è necessario una ampia indipendenza da quegli uffici che essa deve, in pratica, controllare.

D'ARAGONA. La Ragioneria è la padrona di tutto.

PISCITELLI. Vi sono due modi di intendere la ragioneria. Una volta un ragioniere mi disse questo: la ragioneria è l'arte con la quale si può far sì che tre più tre fa cinque o sette. Ma vi è un'altra ragioneria, quella che è veramente tale, ed essa stringe i panni addosso a molte persone, e quando si tratta di stringere i panni addosso a qualcuno, bisogna avere una garanzia per se stessi. Io so di una ragioneria che non è mai stata chiamata invadente, è quella che sta a contatto diretto con il Tesoro. Tutte le direzioni del Tesoro funzionano in maniera perfetta e nessuno se ne è mai lamentato. È proprio in tema di lavori che si dice invadente la Ragioneria, perchè in materia di appalti e lavori accade l'incredibile. Voglio raccontarvi un episodio che riguarda l'Azienda autonoma della strada, accaduto sulla fine del 1948. È un fatterello che conosco per mia diretta conoscenza, dato che il compartimento dell'Azienda autonoma della strada è stata ospitata nel palazzo dell'amministrazione provinciale di Caserta per molto tempo ed io, per lasciarla lì (dopo la ricostituzione della Provincia) andai ad appollaiare l'amministrazione al secondo piano, lasciando ad essa la parte principale dell'edificio. Perciò mi arrivò subito questa notizia, che un certo giorno arriva un individuo dall'aspetto poco rassicurante...

PRESIDENTE. La prego di abbreviare. Vi sono altri venti iscritti, lasci stare i fatterelli.

PISCITELLI. È qualche cosa di più del fatterello, signor Presidente. Dicevo, dunque, quella faccia sospetta volle prepotentemente

entrare nell'ufficio del Capo compartimento e si mise a strepitare contro un funzionario dell'A.N.A.S. che gli aveva ordinato di smettere la capitozzatura di alcuni platani nei pressi di Napoli. Il Capo compartimento gli rispose: avevate solo appaltato la « sfrascatura », è stato fatto benissimo. E l'altro minacciò ed annunciò che avrebbe fatto arrivare un ordine da Roma. Dopo qualche giorno quel tale riprese a capitozzare i platani e nessuno gli fece altra osservazione. La cosa fece chiasso, se ne occuparono i carabinieri, i quali fecero indagini e debbo ritenere che ne abbiano anche riferito a Roma, ma la devastazione continuò.

Accadde invece una cosa strana. Nel marzo 1949, un paio di mesi dopo questo incidente, ebbi la visita del direttore generale dell'azienda, che veniva a ringraziare l'amministrazione provinciale dell'ospitalità avuta, perchè se ne andava da Caserta. Gli risposi che non mi era gradito tutto ciò, e che avrei fatto passi per impedire che la sede dell'azienda fosse trasportata da Caserta a Napoli. Infatti ne pregai il Ministro del tempo, onorevole Tupini, e del trasferimento non se ne parlò più.

A due anni di distanza, accadde un altro fatterello, che risulta da una sentenza del tribunale d'Isernia. Venne denunciato all'autorità un povero capo-cantoniere come colui il quale aveva trafugato alcuni quintali di palletti e ben 74 travate di ferro. La denuncia era sorta per via di un anonimo indirizzato al capo-compartimento dell'A.N.A.S. a Caserta. Il capo-compartimento lo trasmetteva ai carabinieri i quali inoltravano la denuncia. Il tribunale assolse l'imputato per non aver commesso il fatto, perchè risultò accertato che quel disgraziato aveva tempestivamente denunciato ai carabinieri che erano sparite quelle travate e ne aveva informato i suoi superiori diretti, ma nessuno se n'era preoccupato. Le cose erano rimaste così. Accertato che il cantoniere non aveva alcuna responsabilità, la sentenza fu rimessa in copia alla direzione dell'A.N.A.S. perchè fosse riassunto quello sventurato, sospeso per due anni e mezzo. Ma le travate di ferro che fine hanno fatto? Risulta dalla stessa sentenza che esse erano sparite subito dopo smontata l'impalcatura ad opera di una certa impresa

che aveva costruito il ponte in muratura. Nessuno ne aveva saputo più niente. Quali indagini sono state fatte? Nessuno ne parla. Pervenute queste notizie, subito dopo, a Caserta, se ne cominciò a parlare nel circolo e nel caffè. Ma invece di vedere arrivare qualcuno che accertasse le responsabilità, venne improvviso un provvedimento da parte del direttore generale di trasferire la sede del compartimento da Caserta a Napoli. Sono semplici coincidenze, non voglio mettere in rapporto di causa ad effetto, ma è strano che appena spunta uno di questi scandalucci si parla di mandar via il compartimento da Caserta. Caserta è una graziosa città; ma è un piccolo ambiente dove le cose si fanno facilmente e facilmente diventano di pubblico dominio. Non è arduo il sospetto che ciò dia fastidio a qualcuno. Si è detto che bisognava trasferire quella sede perchè, mentre la legge istitutiva della vecchia azienda della strada aveva stabilito come sede compartimentale Caserta, in quanto è il centro di tutte le strade servite da questa direzione compartimentale, la nuova legge di ricostituzione dell'A.N.A.S. ha stabilito la sede nella capitale della Regione, cioè a Napoli. A tal uopo è stato costruito un piccolo edificio a ridosso della stazione dei campi Flegrei, che è distante dalla stazione di Napoli su per giù quanto è distante Caserta.

CORBELLINI. No, poichè Caserta dista 32 chilometri.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Quando si tratta di normalizzare un servizio non si può personalizzare.

PISCITELLI. L'onorevole Corbellini è male informato, oppure si riferisce alla linea ferroviaria; qui interessa la via statale, e sono 21 chilometri e non 32 e, viceversa, dalla stazione di Napoli alla stazione di Fuorigrotta sono 16-17 chilometri. Però bisogna traversare tutta la città e come tempo ci si impiega su per giù lo stesso. Ma indipendentemente da questo, bisogna tener conto che la massima parte delle strade statali che fanno parte del compartimento di Caserta sono nelle province di Campobasso, Avellino e Caserta, e da esse è molto più comodo accedere a Caserta che a Napoli. Ma più che questo, mi interessa sapere: perchè con tanta precipitazione si è voluto trasportare da Caserta a Napoli la

Azienda, quando non è costruita che una piccola parte della nuova sede? Si è detto che urgeva concentrare i servizi. Ora, poichè la sede costruita *ad hoc* è sufficiente appena per 30 persone, vi sono andati solo l'ufficio di segreteria e l'ufficio contabilità.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Piscitelli, se stanno a Caserta per scontentare lei, vuol dire che li trasferiremo tutti a Napoli.

PISCITELLI. E dove li metterete, se non c'è posto? Bisogna tener conto anche di quest'altro argomento. Tutti gli impiegati, e sono una settantina, che debbono essere...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma che c'entra?

PISCITELLI. Lei, onorevole Ministro, avrà le sue ragioni, ma io ho le mie per denunciare fatti che conosco direttamente, non per informazioni. Lei è al di sopra di ogni discussione. Si figuri se posso mettere in dubbio quello che lei dice, io che ho l'onore di conoscerla da trent'anni, io che l'ho sempre ammirata e stimata. Purtroppo i Ministri non possono mai svincolarsi dalle male arti di certa burocrazia la quale è sempre quella che comanda. (*Commenti*).

Dicevo che si tratta di settanta famiglie che restano a Caserta perchè è umanamente impossibile che siano trasferite a Napoli. Ora è stato organizzato una specie di trasporto con autpullman più o meno indecenti che devono trasportare questi impiegati da Caserta a Napoli e viceversa: siccome bisogna attraversare quasi tutta Napoli, il viaggio non può essere compiuto in meno di un'ora e mezzo, sicchè tra andata e ritorno sono tre ore di viaggio. Ora queste tre ore come le computate a questi impiegati? Come lavoro straordinario no, come servizio neppure.

Ho detto che a Napoli c'è una sezione lavoro confinata negli scantinati di palazzo reale in locali antigienici ed impossibili. Questi impiegati sono rimasti lì perchè bisognava portare gli uffici amministrativi dell'A.N.A.S. da Caserta a Napoli e poi questi uffici restano del tutto isolati dagli uffici tecnici e persino dalla rimessa automezzi.

Interessante anche chiarire come si è costruita la nuova sede: attraverso una serie di perizie talvolta di urgenza, e talvolta di somma urgenza, in modo da evitare che fossero pas-

sate attraverso il comitato che avrebbe dovuto dare la sua approvazione al progetto. Finora sono stati spesi 43 milioni, cifra per la quale era necessario il parere del Consiglio di Stato, come la legge impone.

Io ho voluto dire tutto questo, onorevoli colleghi, perchè ho voluto richiamare l'attenzione dell'ottimo amico mio, onorevole Aldisio, su quanto sta avvenendo. Il fatto è che quando un direttore generale punta i piedi non c'è Ministro che possa spuntarla, perchè il direttore generale fa quello che vuole. Nella burocrazia c'è la convinzione che i Ministri passano e il direttore generale resta e questa è la ragione per la quale i funzionari sono quelli che fanno e disfanno.

Io credo di aver adempiuto al mio dovere: al Ministro la responsabilità di prendere i provvedimenti che crede.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Che non accadano però scioperi ed agitazioni come è avvenuto di recente.

PISCITELLI. Io non ho organizzato alcuno sciopero e per la verità, quando è andata via l'A.N.A.S. da Caserta, nessuno ha detto parola perchè per primo io stesso, come è nelle mie consuetudini, ho detto ai miei concittadini che deve essere sempre rispettata l'Autorità. Ma io credo che ella abbia ricevuto, oltre che le mie pressioni, anche le sollecitazioni da parte del Prefetto che ha detto anche lui cose vere, ed ho ragione di ritenere che a lei siano stati sottratti dei documenti importanti e precisamente i rapporti dei carabinieri. Lei mi ha detto in proposito — ed è sicuramente in buona fede — che è da escludere che questi documenti esistano. Io però ho la certezza che la sua è una impressione soggettiva, perchè i documenti ci sono e contengono fatti gravi che potrebbero dar luogo ad un'azione penale, ma a lei non sono stati fatti vedere. Io chiedo pertanto un'inchiesta.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Che cosa c'entra tutto questo con quello che ho detto io? Difatti non ho affermato che sia stato lei ad organizzare lo sciopero. Indubbiamente però si sono avute delle agitazioni per il divisato trasferimento della sede del Compartimento dell'A.N.A.S. da Caserta a Napoli, ed agitazioni tutte fondate sul desiderio dei piccoli commercianti di non vedersi sottratto il consumo di qualche diecina di impiegati. L'Amministra-

zione però deve fare il suo dovere, deve procedere alla riorganizzazione dei suoi servizi. Se ci si dovesse arrestare dinanzi alle pressioni di singoli e particolari interessi non si andrebbe più avanti.

Presentazione di relazione.

GASPAROTTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPAROTTO. A nome della 4^a Commissione permanente, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Gasparotto della presentazione della predetta relazione. Essa sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto nell'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Ripresa della discussione.

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

BISORI. Aumentano ogni giorno gli automezzi; si sviluppano i trasporti su strada, anche fra regioni lontane e perfino da Stato a Stato, tanto che si parla di traforare il Monte Bianco ed il Gran San Bernardo. In Italia si rende sempre più urgente, pei rapporti fra settentrione e centro, agevolare la traversata stradale di quell'enorme ingombro che è, per la circolazione, l'Appennino.

Di tale ingombro, della sua imponentza, della difficoltà di attraversarlo hanno ormai perso la nozione coloro che, fra il settentrione e il centro, percorrono in ferrovia la direttissima Bologna-Firenze. In meno di un'ora si va oggi da Bologna a Firenze, su un percorso quasi piano, per due vallate che conducono, come due corridoi naturali, alla dorsale appenninica; questa viene attraversata con una galleria di 19 chilometri: ed i viaggiatori quasi non si accorgono, ormai, che l'Appennino esista.

Ma ricordano bene che cosa l'Appennino sia i viaggiatori che, fino al 1934, percorsero tra Bologna e Firenze la ferrovia porrettana. A fatica i treni, che allora non erano elettrificati,

si arrampicavano ansimanti per la montagna, lentamente. E chi aveva viaggiato velocemente da Milano a Bologna, e avrebbe viaggiato velocemente da Firenze a Roma, trovava nell'Appennino un intoppo che rallentava il ritmo, aggravava gli orari, rendeva difficili le comunicazioni fra terre, in linea d'aria, vicinissime.

Ciò che allora notavano e lamentavano i viaggiatori sulle ferrovie nota oggi e lamenta chi deve traversare l'Appennino in automobile: e particolarmente chi lo affronta con autocarri ed autotreni. Fra Emilia e Toscana la fascia appenninica, dalle sue estreme propaggini nord alle sue estreme propaggini sud, ha una larghezza considerevole e sale fino a valichi che generalmente superano i mille metri. Sono ore e ore di dura salita, di svolte pericolose che bisogna affrontare, dopo che si è corsi via rapidi per la pianura padana e prima di correr via rapidi, nuovamente, per le strade piane della Toscana. Sono quantità enormi di benzina e nafta che l'Appennino ingoia; è un grave logorio di gomme e di macchine che la traversata dell'Appennino determina; e nei trasporti di cose su strada fra settentrione e centro, trasporti oggi sempre più frequenti, la spesa per la traversata dell'Appennino incide seriamente sui costi.

Da ogni parte — e non da ora — si avanzano proposte, si lanciano progetti per agevolare quella traversata. E interessi, passioni, pressioni locali si esercitano (com'è naturale) perchè il problema sia risolto in un modo piuttosto che in un altro: sicchè per quasi tutte le strade che, fra il versante adriatico ed il tirrenico, traversano l'Appennino da Piacenza fino alle Romagne vengono caldeggiati progetti destinati a risolvere quel problema.

Io sono, onorevoli colleghi, in uno stato quasi di sospensione cardanica rispetto alle varie soluzioni che vengono progettate. Conosco da automobilista, da turista ed anche da alpinista quasi tutte le zone percorse dalle varie strade esistenti e dalle varianti che si progettano. Appartengo d'altra parte ad una città, Prato, che è, sì, alla base dell'Appennino, ma è anche la più importante città industriale dell'Italia centrale; e (per quanto sia ignorata troppo spesso dallo Stato, salvo che dalla Finanza) non ha bisogno, per la sua prosperità, di guadagnare su camionisti ed automobilisti di pas-

saggio: non si affanna, dunque, per una soluzione o per l'altra.

Alla stregua delle mie conoscenze, e senza esser soggetto a pressioni locali, mi son fatta una mia opinione — non di tecnico, naturalmente, ma di cittadino — sulle varie soluzioni di cui si parla. E questa opinione sento il dovere di esprimere qui oggi, perchè sia e resti ben chiaro qual'è il mio pensiero circa i progettati miglioramenti delle strade che traversano l'Appennino emiliano, all'indomani dell'ottava conferenza del traffico e della circolazione, nella quale (come abbiamo letto) il nostro Governo si è impegnato a completare alcune vie di grande comunicazione, fra cui quella Bolzano-Verona-Bologna-Firenze-Roma.

È chiaro che — da punti di vista particolaristici, esaminandosi cioè gli interessi di singole zone — ogni strada transappenninica meriterebbe un radicale miglioramento, inteso a facilitare i collegamenti fra le zone cui quella strada serve. E, se l'Italia avesse i mezzi degli Stati Uniti, propugnerei che, mediante rettifiche o gallerie, fossero radicalmente migliorate quasi tutte le strade che collegano la Val padana col versante tirrenico, e magari che ne fossero costruite delle nuove. Appoggerei, dunque, tutti i vari progetti che esistono per la Piacenza-Chiavari, per la Parma-Spezia, per la Reggio-Tirreno, per la galleria che dovrebbe agevolare le comunicazioni di Modena con Lucca e Livorno, per la galleria che dovrebbe migliorare la strada della collina pistoiese, e così via.

Ma i nostri mezzi sono limitatissimi. Temo quindi che, fra i vari progetti intesi a migliorare le comunicazioni stradali transappenniniche bisognerà scegliere uno solo e su quello decisamente puntare, concentrando le nostre scarse forze in modo da abbattere (metaforicamente) l'Appennino anche di fronte all'automobile, in un punto di minor resistenza, come lo si abbattè di fronte al treno.

Se questo dovrà avvenire, se dispersioni di mezzi non saranno possibili, quale sarà il progetto da prescegliere? Bisogna, per decidere, collocarsi da un punto di vista generale. Il problema, se un solo progetto andrà prescelto, come temo, non sarà più quello di facilitare i collegamenti fra Piacenza (o Parma) ed il mar Ligure, nè fra Livorno e Modena, e così via, a fini particolaristici. Il problema, invece, di-

verrà quello di contemperare i vari fini particolaristici in una risultante d'interesse generale: di facilitare, cioè, i collegamenti, in genere, fra l'Italia settentrionale — il cui principale nodo stradale è, a sud, Bologna — e l'Italia centrale, il cui principale nodo stradale è, a nord, Firenze. Così il problema andrà, secondo me, impostato.

A Bologna, insomma, fanno capo molte facili strade del settentrione; a Firenze fanno capo molte facili strade del Mezzogiorno: facilitare il collegamento tra Firenze e Bologna significherà abbassare l'Appennino non solo fra una zona limitata ed un'altra zona pure limitata, per fini particolari; ma significherà abbassarlo, in linea generale, fra tutte le strade che fanno capo a Bologna e tutte le strade che fanno capo a Firenze, cioè fra tutto il settentrione e tutto il centro, a fini generali.

Qual'è il progetto che più facilita la traversata stradale da Bologna a Firenze? Guardiamo i luoghi, guardiamo i movimenti del traffico.

Luoghi. L'Appennino presenta quasi una fenditura naturale proprio tra Bologna e Firenze, là dove le Ferrovie han finito col riconoscere che bisognava costruire la direttissima Bologna-Firenze: cioè dove la dritta e stretta valle del Bisenzio si attesta contro la valle emiliana del Setta. Proprio in quei luoghi lo spartiacque si abbassa, a Montepiano, a soli 696 metri: di modo che — per una combinazione, forse non casuale — è più facile traversare la catena proprio dove vie più brevi conducono, dalla pianura, a quell'attraversamento.

Movimento del traffico. È influenzato dallo stato delle strade, come è ovvio, specie pel trasporto delle persone. Nel trasporto delle cose, invece, i calcoli della lunghezza reale, della lunghezza virtuale e della spesa si fanno più sentire, indipendentemente dallo stato delle strade: i trasporti delle cose, dunque, obbediscono più alla realtà geografica e denunciano meglio quali sono, in profondità, le direzioni del traffico.

Ebbene: nel 1938, secondo statistiche ufficiali, le merci autotrasportate fra il versante emiliano-romagnolo e quello ligure-toscano, sia nelle zone di Bologna e Firenze, sia nelle altre zone, furono meno di 100 tonnellate al giorno,

in media, attraverso i valichi della Futa (benchè la strada fosse tenuta benissimo), del Gio-go, di Casaglia, delle Radici. Per gli altri valichi non ci furono medie giornaliere comprese tra le 200 e le 300 tonnellate. Ebbero invece una media fra le 300 e le 600 tonnellate i valichi della Cisa, del Muraglione, del Cerreto, dei Mandrioli, dell'Abetone, dell'Oppio. Salì ad una media fra le 900 e le 1000 tonnellate il valico porrettano, quello cioè della Collina pistoiese. E Montepiano, benchè la sua strada fosse costruita e tenuta malissimo, salì ad una media di oltre 1400 tonnellate giornaliere. Gli uomini andavano d'accordo con la natura! la realtà fisica li obbligava a presciogliere il valico di Montepiano. E verso Montepiano facevan ressa, nelle zone fra Bologna e Firenze, le più grosse aliquote delle merci che affluivano sia a Bologna, sia a Firenze per le varie strade che metton capo alle due città.

Proprio in quegli anni si parlò di una direttissima stradale Roma-Berlino e si disse che sarebbe passata per il valico di Montepiano. Nessuno se ne stupì.

La guerra danneggiò gravemente la strada di Montepiano. Le riparazioni, poi, furono tarde e scarse, perchè la strada di Montepiano — non vi stupite, onorevoli colleghi — non è neppure statale; è provinciale: e le province di Bologna e Firenze avevano ben pochi mezzi per riattivarla.

Ma le Camere di commercio di Bologna e Firenze sentirono l'importanza del problema di Montepiano; e — unendosi alle Camere di commercio di Verona, Mantova e Brescia — fecero compiere studi e delinearono un progetto per le grandi comunicazioni centro-settentrionali, progetto che si fondava sulla strada di Montepiano e proponeva vi fossero apportate varie modifiche. Verso quel progetto secondo me, bisogna orientarci oggi, se vogliamo veramente agevolare la traversata stradale dell'Appennino fra Bologna e Firenze; se vogliamo veramente abbassare l'Appennino di fronte a tutte le strade che fan capo a Bologna ed a Firenze.

Aggiungo qualche rilievo.

Montepiano, come ho detto, è a soli 696 metri: è il valico più basso dell'Appennino emiliano. Per sistemare, dunque, la strada di Montepiano non occorrono gallerie, che sono co-

stosissime e possono esser facilmente interrotte per incidenti e sabotaggi.

Non basta. La strada di Montepiano non ha contropendenze, salvo una, eliminabile con le modifiche proposte dalle Camere di commercio: si giungerà, dopo quelle modifiche, alla sommità del valico sempre su strada piana o ascendente, mai su strada che un po' sale e un po' scende.

Non basta ancora. La strada di Montepiano, che è parallela alla ferrovia Bologna-Firenze, potrà persino consentire, a quanto dicono alcuni tecnici, che autoveicoli vengano talora trasportati per ferrovia dalla stazione di Lagaro, che è all'imbocco della grande galleria ferroviaria dell'Appennino, alla stazione di Verino, che è allo sbocco di quella galleria.

Sulla strada di Montepiano io richiamo tutta l'attenzione del Governo.

Non a torto un giornale stampava, mesi fa, che le comunicazioni stradali fra Nord e Sud possono esser « rivoluzionate dalla via di Montepiano », come lo furono quelle ferroviarie dalla direttissima che passa, appunto, per le vallate che adducono a Montepiano. Non a torto uomini di idee diversissime si battono per la strada di Montepiano: ho letto articoli interessanti che, per quella strada, sono apparsi sulla « Voce repubblicana » e sull'« Avvenire d'Italia »; ho saputo che, in vari luoghi, liberali, socialisti e comunisti hanno parlato ed agito per quella strada.

Anche il Governo deve esaminare con la più grande attenzione il progetto per la strada di Montepiano. Non deve, in contrario, soggiacere a pressioni locali o a considerazioni anguste per avviarsi ad altre soluzioni. Non può illudersi di risolvere, con quelle altre soluzioni, il problema delle comunicazioni stradali tra Firenze e Bologna. Il rimedio radicale è uno solo: l'Appennino emiliano si vince solo a Montepiano.

Si dice che il Tesoro esiterebbe a statalizzare la strada di Montepiano. Ma — se le altre strade che traversano l'Appennino potevan bastare quando gli autotrasporti, specie di cose, non erano sviluppati come oggi — bisogna oggi ben seguire i tempi, nell'interesse dell'economia nazionale, nonchè del Tesoro e statalizzare un'altra strada, se occorre. Sarà poi preferibile impiegare le somme, non enormi del resto, che occorreranno per modificare la strada di Montepiano, a migliorare così in modo ra-

dicale le comunicazioni transappenniniche fra Bologna e Firenze, piuttosto che disperdere i pochi miliardi di cui potremmo disporre nel far gallerie in altre strade statali che, anche scorciate con le gallerie, avranno pur sempre, rispetto alla strada di Montepiano ed in relazione ai nodi di Firenze e Bologna, una maggior lunghezza, reale e virtuale; imporranno agli automezzi maggiori spese di carburante, consumo gomme, lacero macchine; esigeranno dalle pubbliche finanze maggiori spese di manutenzione.

Non presento ordini del giorno sulla questione di cui ho parlato. Io non son molto tenero verso alcune forme del vecchio stile parlamentare. Gli ordini del giorno che si presentano alla fine di una discussione; che il Ministro, spesso, non è in grado di accettare perchè non conosce a fondo una questione; che vengono trasformati in raccomandazione dal proponente benchè egli sappia che nessuno si ricorderà poi di quella raccomandazione; non rispondono, secondo me, alle finalità che le discussioni parlamentari debbono oggi dinamicamente perseguire. Io dico, in Parlamento, quello che mi sembra doveroso dire quando una questione è matura per una votazione e mi sembra che la mia debole parola possa influire su quella votazione; oppure quando, come oggi, credo doveroso che il parlamentare, anche singolo, richiami l'attenzione del Parlamento e del Governo su una determinata questione. Dopo questo, credo inutile perdersi in convenevoli su ordini del giorno, raccomandazioni *et similia*: ognuno deve assumere le proprie responsabilità come chi parla ha assunte le sue.

Concludo. Cent'anni fa il problema dello scegliere il miglior passaggio transappenninico fra Bologna e Firenze si pose per le ferrovie, come oggi si pone per le strade. L'ingegnere Protche, tecnico sommo di quei tempi, delineò un progetto di ferrovia che seguiva il naturale passaggio costituito dalle valli del Setta e del Bisenzio, che si incontrano a Montepiano. Delineò anche, in via subordinata, un secondo progetto di ferrovia che si svolgeva parallelamente alla strada porrettana. Egli stesso però avversava questo secondo progetto e sosteneva il primo. La sua idea non trionfò. Pressioni locali ed interessi vari fecero prevalere il secondo progetto e trascurare il primo. Fu un

errore gravissimo di cui l'Italia portò le conseguenze per oltre settant'anni: dal 1862 al 1934, per andare da Bologna a Firenze, i treni doveron salire per la porrettana, con enorme dispendio per i privati, per le Ferrovie, per l'economia nazionale. Bisognò poi ricredersi e tornare al primo progetto e costruire la direttissima sotto Montepiano. Quell'errore non tornò certo ad onore dei governanti di allora, nè degli uffici che li attorniavano. Contro il ripetersi di un analogo errore io metto in guardia, oggi, il Governo. Non leghi l'onorevole Ministro il suo nome ad un tale errore. Contro quell'errore, per parte mia, ho preso oggi posizione: e la mia coscienza è a posto. (*Applausi e congratulazioni*).

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la necessità di provvedere al rifornimento idrico delle popolazioni, laddove questo fa in tutto od in parte difetto;

constatata la insufficienza di mezzi finanziari degli enti locali a provvedervi, pur fruendo del contributo statale a norma della legge 3 agosto 1949, n. 589, per la entità della spesa;

considerato inoltre le difficoltà d'indole tecnica che si incontrano nella realizzazione di tanti piccoli acquedotti, spesso insufficienti ed inevitabilmente costosi, in quanto si richiede una attrezzatura tecnica ovviamente onerosa se la spesa non è distribuita fra più Enti;

fa voti che la costituzione di Enti e Consorzi, sia per la costruzione di nuovi acquedotti, come per l'esercizio e manutenzione degli stessi e per la rimessa in efficienza di impianti che le accresciute esigenze odierne, anche in rapporto all'incremento demografico, hanno dimostrato essere insufficienti, sia favorita dagli organi della Pubblica amministrazione onde possa essere consentita la sollecita realizzazione degli impianti intesi a dare alle popolazioni l'indispensabile rifornimento idrico e le necessarie opere accessorie allo scopo di salvaguardare la salute dei cittadini, preservandoli da epidemie conseguenti agli inquinamenti degli acquedotti ».

PRESIDENTE. Il senatore Pasquini ha raccolto di parlare.

PASQUINI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, come si desume dalla lettura del mio ordine del giorno, è evidente che io tratterò, tra questo vasto panorama di argomenti che numerosissimi affiorano nella relazione del bilancio dei Lavori pubblici, degli acquedotti, problema importantissimo perchè il rifornimento idrico delle nostre popolazioni sta alla base di ogni sviluppo e di ogni elevazione di vita del popolo. Che la situazione degli acquedotti in Italia sia veramente deficitaria lo dimostrano le seguenti cifre: 7.802 Comuni, dei quali il 30 per cento è privo di ogni e qualsiasi sistema di rifornimento idrico; il 40 per cento in cattivo stato o insufficiente; soltanto il 30 per cento dei Comuni può vantare di avere un impianto adeguato ai bisogni odierni. Se poi passiamo dai Comuni alle frazioni, la percentuale di carenza aumenta enormemente, perchè possiamo dire, senza tema di smentita, che oltre l'80 per cento è privo del rifornimento dell'acqua o per lo meno si tratta di un rifornimento primitivo, senza quelle norme igieniche che debbono presiedere al rifornimento di questo prezioso liquido. Per l'Italia meridionale e insulare la dotazione minima che abbiamo è in media di 41, 60 e 115 litri individuali per abitante, rispettivamente per Comuni di 10.000, di 50.000 o di oltre 50.000 abitanti. Nell'Italia settentrionale la situazione è notevolmente migliore, perchè alle rispettive popolazioni possiamo vedere assegnati 90 litri per 10.000 abitanti, 100 litri per 50.000 abitanti, 190 per oltre 100.000 abitanti. Questa situazione per se stessa impone quindi l'inderogabile e indilazionabile necessità che si provveda a questo fondamentale bisogno. È stata costituita nel 1948 una Commissione, la quale aveva il compito di ricercare le sorgenti e di fare un piano regolatore per la costruzione degli acquedotti, soprattutto a carattere consortile, per provvedere cioè simultaneamente a più Comuni. Senonchè, oltre ritrovare l'acqua, è necessario avviare la costruzione degli acquedotti. Ma come possono i Comuni provvedere a questi impianti, oggi notevolmente costosi? C'è la legge Tupini del 3 agosto 1949, n. 589, che consente un contributo dello Stato del 5 per cento, sulla spesa, diluito in 35 annualità. Il

contributo è notevole, ma i Comuni, che si trovano in condizioni deficitarie, troppo spesso mancano di quelle risorse economiche che consentono la contrattazione del mutuo perchè gli enti mutuanti, siano essi la Cassa depositi e prestiti od altri istituti di credito, esigono le delegazioni, cioè vere e proprie cambiali, tratte sopra i cespiti dei Comuni, quali l'imposta fondiaria ed anche l'imposta sui consumi, dietro omologazione del Ministero delle finanze.

Come si può provvedere, quando si tengano presenti le notevolissime difficoltà di carattere tecnico, che oggi la costruzione dell'acquedotto richiede, se questa attrezzatura, ripartita su di un solo Comune, può gravare in modo tale da impedire la realizzazione della opera?

Oltre la costruzione degli acquedotti, vi è poi la necessità di mantenerli, una volta fatti, nella pienezza della loro efficienza. Si presenta inoltre la difficoltà dell'esercizio degli acquedotti stessi. Ed allora si rende evidente la necessità di pensare ai consorzi, quando non si pensi ad una forma organica più razionale quale quella della creazione di enti autonomi. In materia, abbiamo anche degli esempi consolanti. Ce ne fa fede l'esercizio di questi Enti che svolgono il loro compito da tempo con soddisfazione di tutti. Intendo parlare dell'Ente autonomo dell'acquedotto pugliese, che gestisce l'acquedotto della Lucania e l'acquedotto del Volturno; c'è poi il grande complesso degli acquedotti siciliani (E.A.S.), il Consorzio Bosco-Etneo, il Consorzio delle Madonie, l'Ente autonomo, recentemente costituito, del Flumendosa. Questi esempi valgono a dimostrarci che una soluzione razionale, potrei dire anche integrale, del gravissimo problema può essere conseguita. Me ne dà poi conferma l'autorevole parere della Commissione permanente della Camera, la quale dice che la costituzione di tali enti e consorzi, di carattere provinciale e regionale, è una necessità, non soltanto per la costruzione, ma per il mantenimento in efficienza degli acquedotti che si trovino in buono stato, e per rimettere in efficienza migliaia di acquedotti per i quali bisognerà spendere somme ingenti. Ciò che conforta il mio punto di vista è precisamente di potere una buona volta, nell'insufficienza soprattutto finanziaria dei Comuni di oggi, trovare il mezzo con

il quale i Comuni possano risolvere questo grave problema.

Sono recentemente intervenuti i provvedimenti di cui alle leggi 10 agosto 1950, n. 646 e 647. Si tratta delle due leggi che riguardano, l'una la Cassa del Mezzogiorno, l'altra i provvedimenti per il centro-nord. Anche per il centro-nord si è già avvertita la necessità (a parte l'autonomia di tutto quello che riguarda la Cassa del Mezzogiorno) di provvedere; ed è stato compilato recentemente un programma sessennale per il quale sono stati assegnati 6 miliardi. Dunque l'intenzione del Governo è ottima; non posso che lodarla, augurandomi soltanto che questo sistema degli enti possa trovare benevolo accoglimento nelle sfere della pubblica amministrazione, affinché il grave problema in esame possa essere risolto al più presto.

Penso che per il reperimento delle sorgenti sia anche necessario ovviare a qualche difficoltà che è affiorata recentemente; cioè nella graduatoria che delle acque pubbliche si suol fare, occorre dare la precedenza alla potabilità, poi all'irrigazione ed infine agli usi industriali, come gli idroelettrici ed altri. È necessario mettere in prima linea, logicamente, come nella gerarchia degli usi è stata posta, l'utilizzazione delle acque per uso potabile. Ma la nostra legge considera anche la necessità del riscatto dei danni che emergono da questa sottrazione delle acque, vuoi ad uso irriguo, vuoi ad uso industriale. Pertanto sarebbe opportuno rivedere la legge 11 dicembre 1933, n. 1775, onde poter alleviare, diremo così, gli enti, che desiderano poter trarre l'acqua dalle sorgenti naturali e così svincolarsi dall'obbligo, parziale almeno, dell'indennizzo, affinché una facilitazione ancora sia portata a coloro i quali vogliono realizzati gli acquedotti.

Oltre agli acquedotti, ci sono le opere agiuntive che sono soprattutto le fognature: importantissimo settore questo dei lavori pubblici, perchè è quello che preserva veramente la salute delle popolazioni. Che vale poter abbondantemente fornire i Comuni di acqua quando mancano le fogne? Possono verificarsi inquinamenti che sono i veicoli di gravi malattie, come il tifo, specialmente nella stagione estiva. Ho constatato che al capitolo 314 del bilancio sono stanziati delle somme che evidentemente rappresentano una buona in-

tenzione per se stesse; ma non è con questi mezzi che possono affrontarsi e risolversi problemi gravi come quelli che ho indicato. Abbiamo disponibili per le opere igieniche e sanitarie, ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, 30 milioni, ancorchè lo stanziamento all'articolo 314 reca due miliardi e 60 milioni (un miliardo e 150 milioni sono di vecchia provenienza), per modo che lo stanziamento vero per questi scopi, nel bilancio che noi stiamo discutendo, è precisamente di 30 milioni per acquedotti, fognature, opere igieniche e sanitarie.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. No, è di più.

PASQUINI. È letto esattamente in fondo alla lettera h), a pagina 86: 30 milioni per acquedotti e fognature ed opere igieniche e sanitarie in applicazione della legge Tupini e della legge 26 giugno 1950.

Però se tutti i Comuni che pensano di poter attingere al contributo dello Stato onde potersi sollevare da gravissime spese quali quelle per la costruzione dell'acquedotto, dovessero fare affidamento sui 30 milioni, non vi è chi non veda la sproporzione tra mezzi disponibili e necessità!

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non sono 30 milioni soltanto. L'articolo 5 della legge del bilancio fissa 680 milioni di contributo per opere igieniche. Se lei considera che questi contributi corrispondono ad un ventesimo per lo meno dell'importo delle opere che si possono eseguire, lei arriva subito all'ordine di decine di miliardi.

PASQUINI. Allora il fatto è che il trentacinquesimo di questo stanziamento consente di finanziare un complesso notevole di opere e sta bene. Ad ogni modo sono lieto di quello che ha detto l'onorevole Sottosegretario, come sono lieto — e ne do credito a chi lo ha proposto — che la Cassa del centro-nord ha stanziato per il primo triennio tre miliardi per gli acquedotti dell'Italia centro-nord.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo è solo per la legge n. 589; poi ci sono gli stanziamenti per la Cassa del centro-nord che lei ha ora ricordato.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Essendo il piano della Cassa del centro-nord triennale, si tratta di circa 12 miliardi, e non di tre miliardi come lei afferma.

PASQUINI. Sono maggiormente lieto di quanto ella, signor Ministro, afferma. Ma siccome ognuno fa il discorso di *cicero pro domo sua* io dirò che mi trovo di fronte ad un acquedotto per 300 milioni per il quale si è dovuto fare appello alla benevolenza del Ministro, perchè certamente i Comuni di cui io parlo, oberati come sono, da debiti contratti in precedenza, con l'affluire di tutti questi desideri che si sono sviluppati dopo la legge Tupini del 3 agosto 1949, si sono coperti di debiti e non hanno più la disponibilità materiale, nel senso concreto della parola, a meno che non si tratti di quei Comuni, sotto i 10.000 abitanti, per i quali lo Stato fa la garanzia. Il Comune che è al di sopra dei 10.000 abitanti, già si trova nella necessità di garantire lui, con le sue possibilità, con le sue delegazioni, con cambiali cioè sopra i cespiti certi, il finanziamento per un trentacinquennio. Ma dove si va a finire? Quando un Comune ha fatto un acquedotto, è letteralmente mortoschiacciato per i futuri trentacinque anni, il che non è ammissibile.

GENCO. Che state facendo al riguardo?

PASQUINI. Abbiamo fatto un appello alla Cassa del centro-nord, perchè altrimenti le possibilità di ulteriori sviluppi di lavori di questi Comuni sono precluse. D'altra parte il bisogno è indilazionabile: io sento dire dai miei amici e colleghi che l'Umbria è bella. Montefalco, che è una sua perla, presenta una attrazione estiva di primissimo ordine, ma è stroncata nella sua vitalità perchè manca di acqua nel modo più assoluto. Quelle popolazioni attendono da anni. Quando mi vedono, mi pigliano d'assalto perchè intendono che io debba essere il tramite delle loro richieste per il soddisfacimento del loro desiderio. Ma io non posso far nulla: tutto quello che ho potuto ottenere è stata una udienza dal ministro Aldisio onde far presente il loro bisogno. Questo dunque raccomando alla sua benevolenza, signor Ministro, e se tra le pieghe del piano triennale del centro-nord, potrà trovarsi quel tanto che occorre per l'acquedotto di Foligno-Montefalco, l'Umbria fin d'ora gliene rende pubblicamente merito.

Ma il problema non si esaurisce. È proprio in Umbria che si constata un complesso di problemi di questo genere. Abbiamo moltissime sorgenti: le sorgenti sub-alvee del Tevere nell'Alta Umbria; le sorgenti di Rasiglia presso Foligno, che danno circa 800 litri al secondo; le sorgenti del Clitunno ove c'è già un impianto a sollevamento per il comune di Trevi. L'acqua c'è; ci vogliono i milioni per poterla far giungere nelle case, per dare soddisfazione a tante famiglie che in mezzo ad una natura ridente trovano la beffarda ironia di vedere l'acqua scorrere magari fuori della porta, senza poterla portare in seno alla famiglia. Io quindi formulo l'augurio che l'ordine del giorno, che fissa il concetto da me esposto, sia benevolmente accettato. Si tratta di un complesso di problemi veramente formidabili per la civiltà nostra, ed io spero che possano trovare favorevole accoglimento.

Ed ora una sola parola per quanto riguarda le strade. Avete sentito poc'anzi l'onorevole Bisori, il quale ha spezzato una lancia per la sua strada, quella che congiunge Firenze e Bologna attraverso Montepiano. Sta bene, anche io ringrazio il Governo che ci ha dato un notevole contributo per il risanamento della strada che congiunge le Marche con Terni attraverso la Valnerina, inserendosi sulla statale numero 3, la Flaminia, e colgo l'occasione di fare presente anche la necessità di ovviare all'altro grave difetto di questa bella strada, la Flaminia (la statale numero 3) che congiunge Roma con Fano, attraverso 284 chilometri; il traffico, specialmente dei passeggeri la predilige. La rifiuta però il raffico merci, perchè eccessivamente acclive, tra Spoleto e Terni, onde è necessario (come un vecchio progetto ha già indicato da oltre dieci anni) addivenire alla sistemazione di questa strada al passo della Somma tra Terni e Spoleto. Noi speriamo che l'A.N.A.S., pur non potendo per le scarse disponibilità compiere in un anno solo questo complesso di opere, possa farlo in più esercizi. Ristabiliamo però queste correnti di traffico sulla Flaminia che le statistiche mostrano essere preferita dal traffico tra il nord ed il sud.

Altro rilievo, a carattere nazionale, è la constatazione, indipendentemente dai mezzi che l'A.N.A.S. può avere o non avere, della necessità dell'allargamento delle strade, dato che la carreggiata dei sette metri non riesce più ad

assorbire il traffico. Le strade di nuova costruzione sono improntate già a questo nuovo criterio; mi riferisco per questo a un tratto di sette chilometri fra Spoleto e San Giacomo recentemente costruito con nuovi criteri. Il gruppo del Turismo è stato nell'estate scorsa in Val d'Aosta; abbiamo ivi constatato che la Valle è tutto un cantiere sonante; le strade sono tutte in movimento perchè oltre cento milioni sono stati destinati all'allargamento delle strade delle valli laterali onde possano smaltire l'aumentato traffico odierno.

CONTI. Ma è la Regione che le fa; se aspetti lo Stato, stai fresco!

PASQUINI. Le disgrazie accadono perchè le strade sono strette e siccome non posso fare appello all'ipotetica Regione, che è ancora sulla Carta costituzionale, ma non nella realtà, mi rivolgo al Ministro perchè preghi l'A.N.A.S. che trovi il modo di allargare le strade, per evitare gli incidenti che con crescendo formidabile si verificano giornalmente. Il traffico, che è testimonianza della vitalità del Paese, non trova sufficiente sbocco nella ristrettezza delle strade attuali. Quindi raccomando al Ministro perchè benevolmente mi ascolti e promuova queste correzioni che non ammettono ulteriori dilazioni.

CONTI. Ma che benevolmente! È suo dovere!

PASQUINI. Signor Ministro, la prego sì di volermi benevolmente ascoltare, perchè sia presa in considerazione la possibilità di ottenere la costituzione di enti che, per essere collettivi, risolvano il problema al quale ho inizialmente accennato. L'opera lenta ma continua che sarà svolta in questo senso ci darà garanzia che noi raggiungeremo la mèta che ci siamo prefissa. (*Approvazioni dal centro*).

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

TOMMASINI. Onorevoli colleghi, onorevole Presidente, onorevole Ministro, quando parlo mi metto sovente nei panni di colui al quale parlo e se in questo momento mi mettessi nei suoi panni, signor Ministro, direi (ma non ne prenda nota e non risponda) che se lei facesse peritare dai suoi uffici tecnici quanti miliardi vengono richiesti da tutti gli intervenuti, forse con una risposta sola potrebbe liberarsi e liquidare tutti gli intervenuti, me compreso. Ad ogni modo io le do atto, come

le ha dato atto il diligente nostro relatore Canevari, che ella ha potuto ottenere dal Ministro del tesoro quest'anno una maggiore assegnazione di 31.842.779.045 i quali, se ragguagliati ai complessivi 103 dello scorso esercizio, evidentemente danno una percentuale del 30 per cento e non è poco. È questa la dimostrazione tangibile del suo interessamento e della sua buona volontà.

Osservazioni in genere sul bilancio sarebbero lunghe e mi ero anche preparato per farne, ma la preghiera dell'illustre Presidente, la comprensione che tutti dobbiamo avere per l'onorevole Ministro che, per ragioni di umanità e di servizio, parte domani per le regioni disastrose dall'alluvione, obbligano me, come gli altri, ad accorciare quello che sarà il mio dire. Ad ogni modo ho analizzato le maggiori assegnazioni per ogni provveditorato alle opere pubbliche e ho preso atto dei maggiori stanziamenti. Solo vorrei suggerire a lei, perchè lo dica ai suoi collaboratori, onorevole Ministro, di cambiare quella annotazione a) alle maggiori assegnazioni che dice: « aumento che si propone in relazione all'effettivo fabbisogno ». Questa annotazione, che si ripete tutti gli anni, starebbe quasi a dimostrare che con questa assegnazione si va a coprire tutto il fabbisogno in conseguenza dei disastri bellici. Diciamo piuttosto: « in acconto dell'effettivo fabbisogno ».

Ho sentito parlare qui dal collega Ceschi, ed anche dal collega Piscitelli, dell'ordinamento del suo Ministero e della burocrazia in genere. Ella sa onorevole Ministro che di burocrazia, ambizione a parte, me ne intendo, non foss'altro perchè vi ho consumato tutta la mia vita, e quando vedo le critiche del Canevari e del Terranova le trovo giustificate a pieno; e quando vedo la tavola IV del Canevari la quale ci dimostra come abbiamo una deficienza di 3.064 agenti di ruolo nei vari uffici, e specialmente nei ruoli ingegneri e assistenti, cioè del personale tecnico, e quando vedo che abbiamo una esistenza di 10.555 agenti non di ruolo, non posso non pensare con preoccupazione alla sorte riservata agli uffici periferici e agli uffici del Genio civile che, come ha detto l'onorevole Ceschi, hanno un passato di gloria. Oggi, onorevole Ministro, non a me soltanto ma a lei più che a me, perven-

gono le lamentele dei dirigenti di questi uffici del Genio civile, dal Magistrato alle acque, dai Provveditorati alle opere pubbliche perchè hanno i quadri completamente depauperati. È stato trattato l'argomento ampiamente dal collega Canevari e anche dall'onorevole Terranova alla Camera dei deputati. Il collega Canevari lo ha trattato con la citata tavola che ha evitato a noi l'esame analitico di tutto il bilancio, mentre l'onorevole Terranova giustamente fa un rilievo e cioè come sia difficile ovviare a questa terribile lacuna e suggerisce: « Sarebbe infine opportuno proporre, con legge, una norma, avente però carattere transitorio, che consenta ai più capaci di poter accedere ai gradi superiori attraverso la promozione per meriti speciali o la riduzione, per i più capaci, del numero di anni di permanenza nei vari gradi ». Onorevole Ministro il suggerimento lo faccio mio in pieno. Io ho percorso una discreta carriera e mi vanto di venire dalla così detta gavetta, ma il merito comparativo in tempi in cui troppi sono gli ottimi ha poco valore. Io così rispondeva a un mio impiegato che mi diceva: ma io sono sempre stato classificato ottimo: « Mio caro figliolo sai quand'è che conta l'ottimo? Quando non c'è! Quando c'è non conta niente ». Il famoso ruolo di anzianità, che non permette salti, crea questa lacuna, questa carenza qualitativa dei quadri. Noi abbiamo oggi — e questo avviene presso tutte le Amministrazioni, tanto che tratterò quest'argomento in altra sede e a tempo opportuno — i quadri superiori che sono pressochè al completo (lo dice l'onorevole Canevari nel suo prospetto, lo dicono le tabelle allegate al bilancio e lo dice l'onorevole Terranova). Dov'è allora la deficienza? Nei quadri iniziali. E allora è soltanto un palliativo l'aumento dei limiti di età per l'esonero, signor Ministro. Palliativo che si ripercuoterà alla scadenza, e allora che cosa dovrete fare per forza? Dovrete per forza far fare salti acrobatici a quelli dei gradi inferiori per farli assurgere ai gradi superiori, e questo sarà grave danno nel senso qualitativo della burocrazia, perchè in burocrazia il grado deve seguire la funzione e non la funzione seguire il grado. Non è buon funzionario dirigente colui che va ad assumere le funzioni soltanto in seguito a promozione: no, prima le fun-

zioni e poi il grado. Così avrete il gerarca burocratico perfetto.

Onorevoli colleghi, ho sentito parlare dal senatore Ceschi del ricorso ai privati professionisti, ma io, che ho consultato il bilancio, ho visto come tutti i Provveditorati e il Magistrato alle acque di Venezia, abbiano speso una cinquantina di milioni nello scorso anno per compensare i privati progettisti per progetti speciali. Quindi il ricorso al privato professionista è già in atto, ma da questo a vedere completamente soppressi i quadri del personale di ruolo, molto ci corre. D'altra parte questi più che 10.000 avventizi ci sono e noi abbiamo sentita l'appassionata invocazione, l'umanistica invocazione, del senatore Monaldi in sede di bilancio del lavoro, il quale senatore Monaldi auspicava la sistemazione del personale avventizio: sistemazione va bene ma — ci dice l'onorevole Terranova — nei concorsi interni espletati per coprire le vacanze nel personale di ruolo, abbiamo trovato tali deficienze qualitative da non riuscire a riempire i posti messi a concorso. Questa è una piaga dolorosa non ignorata da chi, come me, durante la guerra è stato adibito all'assunzione del personale avventizio. Bisogna avere il coraggio di dirlo: si trattava di naufraghi degli studi. Quando mi sono trovato a dover sistemare il personale e ad esaminare il titolo di studio dei candidati, ho trovato che, sì, erano tutti ottimi ragazzi che avevano dato buoni risultati, ma raro era tra di essi chi fosse stato promosso a luglio, si trattava pressochè di tutti ottobristi.

Passo ad altro argomento che da tre anni vado accennando. Ella, signor Ministro, ha alle sue dipendenze il personale dell'Ufficio costruzioni ferroviarie. A proposito di tale personale il senatore Canevari, a pagina 11 della sua relazione, dice: « di fronte ad un'attività di progettazione e di lavori così modesta, non si può non rimanere impressionati dalle spese per il personale e generali, che giungono in questo esercizio a lire 464.920.000. Il personale proveniente dalle Ferrovie dello Stato è costituito da 434 impiegati su 676 posti di ruolo così divisi (segue l'elencazione). Dieci uffici tecnici sono ancora aperti con sede a Savona, Udine, Padova, La Spezia, Bologna, Tavernelle (Perugia), Roma, Napoli, Iglesias,

e Palermo: ed alcuni di essi sono largamente utilizzati anche dai Provveditorati alle opere pubbliche per i servizi di loro competenza. La Commissione ritiene che si debba giungere a un provvedimento definitivo nei confronti di questo personale utilizzandolo (se possibile) presso il Ministero dei lavori pubblici o ritornandolo alle Ferrovie dello Stato dalle quali proviene». In tema di utilizzazione io chiedo se questo personale lo vuole assumere lei nel suo dicastero. Sono ottimi agenti, che noi conosciamo; si tratta di ex ferrovieri e godono infatti dello stesso trattamento economico dei ferrovieri ed hanno la carriera prevista dal regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato. Ond'è che io dico, come lo direi per il personale dell'Africa italiana: decidiamoci a toglierli da questa posizione in cui si trovano pressochè inutilizzati, tanto è vero che sono adibiti ad altri uffici per collaudi ed attività di ripiego. Io ho contatto con la sede di Padova: sono persone coscienti che sanno lavorare e possono produrre. Poichè esiste tanta deficienza di quadri, decidiamoci e o alle Ferrovie dello Stato o al Ministero dei lavori pubblici, sistemiamo questo personale e lo si tolga finalmente da questo incerto stato, perchè in burocrazia soltanto le posizioni giuridiche perfette danno maggiore garanzia. E quando lei abbia provveduto — ed ha tentato di farlo con i concorsi banditi nella passata primavera e che sono stati illustrati dal Terranova — al risanamento della burocrazia, forse il coefficiente delle spese per il personale potrà anche aumentare, ma, si fidi del giudizio di uno pratico: la maggiore spesa sarà compensata indubbiamente da una maggiore economia nei lavori, di guisa che quello che spenderete di più per il personale lo potrete recuperare nei lavori e vi garantisco che la differenza sarà attiva e non passiva.

E passo ad altro argomento.

Signor Ministro, io vi parlo di un argomento non a voi ignoto. Ricordo a questo proposito, e lo enuncio soltanto come oggetto: Tartaro-Canal bianco. Non occorre altro. Ella non ha certo dimenticato — e, con tutto il mio alto rispetto alla persona dell'illustre Presidente che ci consiglia di fare degli ordini del giorno, non posso esimermi dal dire che la prassi ci insegna che fare ordini del giorno è un sogno,

come ha detto bene poc'anzi l'onorevole Bisori — che l'anno scorso il collega Merlin, insieme ad altri, presentò due ordini del giorno, di cui l'uno diceva: « Il Senato della Repubblica, approvando il bilancio dei lavori pubblici, segnala al Governo la necessità di provvedere a scongiurare i pericoli gravi ed imminenti, alla sistemazione generale della difesa dell'Adige con opportuni scoimatori e col necessario rafforzamento degli argini... ». Taglio la lettura delle magnifiche argomentazioni con le quali l'onorevole Merlin illustrò lo scorso anno questo suo primo ordine del giorno e taglio anche perchè già nell'altro ramo del Parlamento — e noi quando parliamo da quest'Aula dobbiamo sempre farci parte diligente, a mio parere, di conoscere quelle che sono state le discussioni sullo stesso argomento nell'altra Camera — ho constatato che due parlamentari di Padova e precisamente l'onorevole Cessi e l'onorevole Costa, hanno presentato quest'anno un pressochè analogo ordine del giorno che ella ha accettato. Quindi avendolo ella accettato potrei anche esonerarmi dal riportare qui l'argomento, ma ve lo riporto perchè desidero che ella, anche in questa sede, abbia a ribadire queste assicurazioni; nè valga a questo proposito la legge dei trenta miliardi, perchè questa legge (ne abbiamo parlato personalmente), vale a sanare una situazione che fu, vale a pagare i debiti i cui mandati non furono registrati dalla Corte dei conti per mancanza di fondi. (*Cenni di diniego del Ministro*). Glielo potrò dimostrare in separata sede. La questione del Tartaro-Canal Bianco fu trattata così e vi prego di credermi perchè ho qui una larga messe di prove a sostegno del mio ragionamento.

Il secondo ordine del giorno del senatore Merlin diceva: « Il Senato della Repubblica ritiene necessario ed urgente per provvedere alla bonifica e alla sicurezza idraulica delle province di Mantova, Verona, Rovigo e Venezia nonchè alla loro irrigazione, che sia completata la sistemazione del Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante ».

Questo secondo ordine del giorno ella lo scorso anno voleva accettarlo come raccomandazione: senonchè, mancando l'onorevole Merlin, quel mio egregio collega, che quasi quasi definirei testardo e che risponde al nome del-

1948-51 - DCXCVI SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

l'onorevole De Bosio, qui presente, si rifiutò di vedere accettato come raccomandazione l'ordine del giorno e ne invocò l'approvazione, ed il Senato favorì della sua approvazione questo secondo ordine del giorno, e gli atti parlamentari che ho qui davanti fanno fede di quel che affermo.

Finalmente un terzo ordine del giorno faceva coro a quelli dei quali ho dato lettura, ed anche questo fu accettato come raccomandazione; era a firma del sottoscritto, e risparmio di darne lettura per non abusare della vostra pazienza. L'argomento quindi è della massima importanza e ve lo abbiamo detto, e voi lo avete sentito anche nella riunione del 24 giugno a Padova, alla quale si è riferito l'onorevole Ceschi. Le sventure di oggi debbono renderci più pensosi per evitare quelle che potrebbero essere le ben più gravi sventure del domani.

Onorevole Ministro, ella ha assicurato nell'altro ramo del Parlamento che la legge dei 100 miliardi per la regolamentazione del corso dei fiumi è ad un buono stato di avanzamento. Vorrei che da codesto banco, ed in questa sede, ella aggiungesse una parola, che ha avuto cioè per questa legge l'assenso del Ministero del tesoro; perchè fino a ieri noi eravamo a questo punto: sapevamo che la sua buona volontà cozzava contro le resistenze — senza dubbio giustificabili — del Tesoro. Ci dica ella che le resistenze del Tesoro sono state vinte e noi ci dichiareremo soddisfatti senza presentare alcun ordine del giorno.

Onorevole Ministro, io ho per lei riverenza, oltre che stima ed affetto, stima ed affetto che del resto, come bene ha detto il collega Macrelli, non sono qui isolati, in quanto nell'altro ramo del Parlamento il suo bilancio è quello che ha avuto il minor numero di voti di opposizione, segno questo manifesto che si ha stima della sua opera e questa stima, lei lo sa, non si regala mai, ma si guadagna.

Voglio riferirmi ora ad un argomento, onorevoli colleghi, che è bene abbiate presente. Intendo riferirmi all'idrovia Locarno-Venezia, alla quale ha fatto riferimento l'onorevole Macrelli questa mattina parlando di Ferrara e della navigabilità del Po. (Venezia ha raggiunto con i ferraresi il perfetto accordo, e del resto non sarebbe giusto che non si raggiungesse

l'accordo, quando per lo meno si pensi che, come Aldisio non può negare, anzi si vanta, di essere siculo, io mi vanto di essere ferrarese). Idrovia Locarno-Venezia: dopo 50 anni l'argomento è stato ripreso, e con tenacia di propositi; abbiamo fatto anche una pubblicazione che ella certamente ha veduto, onorevole Ministro, la quale pubblicazione è stata gradita in Italia ed anche all'estero. Noi sappiamo che la Svizzera è verso di noi tanto ben predisposta, e veramente sarebbe incoraggiante da parte nostra favorire questa forma di buona volontà da parte di questo Stato straniero. Ebbene, c'è una Commissione la quale di fatto non funziona, della quale fanno parte parecchi nostri colleghi, tra cui anche lei, senatore Canevari. Questo le dico perchè un nostro illustre collega, al quale chiedevo se sapeva di fare parte di quella Commissione, Commissione che non ha mai funzionato, rispose di no!

Onorevole Ministro, l'idrovia Locarno-Venezia, come ho illustrato lo scorso anno in un ordine del giorno, non solo serve Venezia, ma serve per far sfogare tutto il traffico che dal centro Europa è destinato, attraverso il porto di Venezia, ad altri Continenti. Essa ha una importanza enorme perchè si tratta di dare vita ad un traffico fluviale che verrebbe a costar poco in confronto agli altri mezzi di trasporto. Inoltre noi pensiamo che la Svizzera sarebbe anche disposta a venirci incontro largamente.

Cosa succede? Il 28 febbraio u. s. alle ore 11, mi presento al ministro Aldisio e gli faccio una proposta in merito alla composizione della Commissione italiana. Infatti della Commissione fanno parte due funzionari già a riposo, il già presidente del Magistrato alle acque di Venezia e il già presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Una volta a riposo eravamo perfettamente d'accordo che dovevano essere immediatamente sostituiti, e questo per evidenti ragioni di prestigio. Se un funzionario va in pensione e conserva una carica che costituisce prerogativa del suo grado (e il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu nominato presidente di quella Commissione in quanto presidente del Consiglio superiore, e così dicasi del presidente del Magistrato alle acque Pallucchini che fu messo nella citata Commissione in quanto presi-

dente del Magistrato alle acque) il prestigio dove va a finire? In quella Commissione ella dovrà metterci per esempio il sindaco di Venezia, ieri il sindaco comunista avvocato Gianquinto, oggi il sindaco democristiano professor Spanio.

Signor Ministro, cercherò di rendere la mia franchezza meno brutale di quello che sarei per fare: dopo il 28 febbraio io, quasi prevedendo quel che sarebbe accaduto, le scrissi una lettera in data 7 marzo, lettera pubblicata nella rivista mensile « Idrovia Padana », pagine 64 e seguenti, confermando quanto le avevo detto a voce. A otto mesi di distanza non si è agito ed io non ho saputo più nulla. La prego, signor Ministro, valga questa occasione per rinnovarle la mia raccomandazione: l'idrovia Locarno-Venezia è un'opera non di carattere locale, ma di carattere nazionale. La sistemazione del corso dell'Adige è anch'essa un'opera di carattere nazionale, indiscutibilmente, perchè il giorno in cui l'Adige provocasse una sventura, questa assumerebbe senz'altro il carattere nazionale.

Ho sentito infine parlare di zone depresse. Se voi scendete nell'Italia meridionale, ancora una volta percorsa dalla furia degli elementi, conoscerete queste zone disgraziate. Ho sentito però dire giustamente dai colleghi Bo e Ceschi che zone depresse vi sono anche nell'Italia settentrionale. Altra volta ho avuto occasione di dire che a Campalto, frazione del comune di Venezia, ci sono ancora le baracche della guerra del 1915-1918. Queste baracche hanno ormai 33 anni. La baracca, il cavernicolo, sono qualche cosa che creano il marasma sociale, una moltitudine di malcontenti, il vizio e la corruzione e quando avremo bruciato le baracche, non avremo compiuto solo una bonifica materiale ma anche una bonifica sociale. E termino rammentando che lei, onorevole Ministro, ha risposto a Montecitorio all'onorevole Gatto che « per il risanamento della città di Venezia è predisposto un contributo annuo di 30 milioni, che riconosce l'inadeguatezza della cifra la quale sarà aumentata »; 30 milioni, pari a 60 locali!

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Per il risanamento delle vecchie case.

TOMMASINI. Veramente ho letto la sua risposta nel resoconto sommario della Camera.

Ad ogni modo spero che non siano 30 milioni perchè sarebbe meglio un « per memoria »; sarebbe più sincero. E termino come ho cominciato. Quando avevo venti anni, andai per la prima volta a capo di una Commissione da un Prefetto il quale, sentita la mia esposizione, mi disse: « ella diventerà un bravo funzionario, ma quando viene a capo di una commissione si autopromuova al grado ed alle funzioni di chi deve decidere e mi dica ora lei cosa le posso rispondere ». Ho cominciato dicendo che non vorrei essere nei suoi panni, onorevole Ministro, e termino dicendo che non la invidio, ma tuttavia in lei vedo un uomo di azione capace di alimentare le speranze, e invoco da lei una graduatoria di merito delle necessità nella distribuzione delle esigue somme del suo bilancio. Se occorre l'assenso del Senato non con ordini del giorno ma con manifestazioni più solenni, consideri tutto il Senato a sua disposizione quale elemento propulsore per vincere le resistenze che possono venire dalle casse dello Stato. Ella avrà in noi i primi alleati come noi crediamo di avere in lei un nostro alleato. (*Applausi*).

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

TONELLO. Onorevoli colleghi, illustre Presidente, non avrei nemmeno aperto bocca se non mi premesse di fare la solita raccomandazione al Ministro dei lavori pubblici. Parlo della maledetta strada fra Oderzo e Conegliano. Ella mi disse, signor Ministro, che tutto era fatto e non c'era che da cominciare a lavorare. Poi seppi che c'erano degli intralci negli uffici del Genio civile di Treviso. Lei che è un uomo energico, se c'è qualche tirapiiedi della burocrazia che ritarda questi lavori, gli dica che se non la smette i lavoratori della zona interessati penseranno loro a fare un po' di giustizia perchè ormai siamo giunti a questo: dicono che, ora per una scusa, ora per un'altra, sono sempre a piedi, sono un disgraziato, io non ho mai potuto ottenere niente. Nella zona media della marca trevigiana non si è mai fatto niente e là i grandi elettori dicono che è tutta colpa mia. Che colpa ho io se non volete fare niente? Smentite una volta le bugie di quella gente, dite che ho domandato sempre.

Signor Ministro, da qui a qualche giorno comincia a venire il freddo e ci sono i po-

veri braccianti che hanno fame, che sono malvestiti e che in gran parte non hanno casa, i quali aspettano il lavoro perchè debbono mangiare. Io non vengo qui a proporvi le pianificazioni dei grandi pianificatori, non vengo qui a parlarvi dei grandi lavori, vi dico: finite quel lavoro perchè così daremo da mangiare a quei poveri affamati. Del resto l'amico relatore chiude la sua elaborata relazione mettendo in evidenza l'importanza delle strade. Io non domando dei cioccolatini ma delle strade, domando una strada che segni il rapido congiungimento dal mare su nel Cadore. È un pezzo di strada che è di grande vantaggio anche per il turismo. Io sono più che moderato. Se tenete conto di quello che vi hanno domandato quelli là (*indica i settori del centro e della destra*), vi hanno domandato molto di più. Io vi domando di finire la strada perchè avete speso dei milioni per farne un pezzetto, finitela una buona volta e se trovate qualche burocratico che vi rompa le scatole mandatelo via e fate quell'opera di umanità per i lavoratori.

Penso che se nel secolo XXI ci sarà qualche studioso disoccupato che vorrà vedere ciò che si faceva nel 1951 in Italia, ed avrà la malinconia di leggere i resoconti del Senato, resterà meravigliato. Vedrà che tutti i relatori hanno avuto una prospettiva precisa dei lavori necessari all'Italia, che tutti hanno domandato milioni ma poi, se vorrà fare un vero quadro di ciò che si è fatto in quel lasso di tempo, alla fine si domanderà se si dormiva in quell'epoca, e se la democrazia cristiana di quel tempo era arrivata alla potenza di far tacere tutta la gente anche quando aveva lo stomaco vuoto! Pensateci! Io non ho mai minacciato nessuno e ho sempre detto parole di pietà per la povera gente. Ho trascorso tutta la mia vita in mezzo ai movimenti proletari, e dove c'ero io disordini non se ne sono mai verificati, perchè io sono nemico della violenza, perchè io voglio che solo con le armi della civiltà l'umanità vada avanti. Sarà un atto di umanità che farete, onorevole Ministro! Non faccio altro discorso. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tomè. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà i due ordini del giorno da lui presentati, il secondo dei quali è stato firmato

anche dai senatori Lovera e Tafuri. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

« Il Senato, ravvisata l'analogia esistente tra le funzioni del cantoniere stradale e quelle di guardiano idraulico (nei rispettivi campi) e constatato che fino all'aprile 1944 i due gruppi di personale fruivano dello stesso *status* giuridico, invita il Governo a promuovere la ricostituzione della equiparazione proponendo un disegno di legge che consenta il passaggio dei guardiani idraulici dalla categoria "incaricati stabili di pubblici servizi" a quella di "agenti subalterni" ».

« Il Senato, ritenuto giusto ed opportuno che si adottino provvedimenti specificamente efficienti per andare incontro alla necessità di ricostruire alloggi danneggiati o distrutti dalla guerra, di cittadini proprietari solo dell'abitazione distrutta o danneggiata e viventi col reddito di puro lavoro,

fa voti perchè il Governo studi il modo e predisponga i mezzi per risolvere il problema ricorrendo alla forma di risarcimento preferenziale dei danni di guerra a favore di tale categoria di cittadini col vincolo della destinazione ».

PRESIDENTE. Il senatore Tomè ha facoltà di parlare.

TOMÈ. Svolgerò per primo l'ordine del giorno letto per secondo.

Onorevole Ministro, esiste in Italia una categoria di cittadini sinistrati di guerra nella abitazione che, nonostante le molte leggi promulgate per la ricostruzione edilizia, non ha trovato ancora un valido, efficiente appoggio dallo Stato. È la categoria dei piccolissimi artigiani, operai, impiegati già proprietari esclusivamente della casa di abitazione. È una categoria sociale, questa, che vive soprattutto nelle borgate di campagna e alla periferia di piccole città. In questi luoghi non esiste di regola l'impresa speculativa di società o di privati rivolta alla costruzione di alloggi da dare in affitto. Il profitto è troppo limitato ed incerto. Anche le famiglie più modeste, direi addirittura le famiglie povere, hanno qui un problema fondamentale da risolvere per se stesse: il problema della casa. Lo hanno risolto attraverso sforzi

di generazioni, costruendo pietra a pietra con adattamenti e con strutture le più impensate, resistendo fino alla fame contro ogni tentazione, in momenti difficili, di realizzare. Sono le piccole case di campagna da cui sono usciti per il mondo i nostri milioni di emigranti, i nostri migliori operai delle città industriali, spesso i nostri migliori professionisti e anche ecclesiastici. Sono le piccole case a cui tornano dalle vie del mondo uomini piccoli e grandi in cerca di serenità e di ricordi. È la culla, è il focolare vigilato da un superstite genitore che chiama a raccolta gli sparsi figli nelle feste sacre alla famiglia; dove è ancora bello tornare fanciulli. Ma spesso i numerosi figli assillati dai loro nuovi problemi di una propria famiglia sono impotenti a recingere il vecchio focolare di lieta abbondanza. E la vita del vecchio genitore o dell'ultimo fratello rimasto a continuare la tradizione di famiglia procede nella piccola povera casa di campagna grigiamente, solo confortata dal molto sole e dai fasci di luce di cui natura è provvida.

Esistono, esistevano molte di queste case per questi cittadini. La furia della guerra spazzandole ha creato problemi insolubili per loro, problemi che non si risolvono puramente e semplicemente con il porre a disposizione un alloggio popolare qualsiasi, magari con bagno e water, in un luogo qualsiasi, scelto da uffici tecnici. Qui vi è un problema psicologico ed economico particolare da risolvere. Vi è il problema psicologico di chi è nato e cresciuto in una sua casa, isolata, indipendente da servizi comuni, con certe sue comodità di spazio e di adattamento. Questo abitatore non lo potete rinchiudere in una gabbia tipo alloggio popolare senza incidere sul suo spirito, senza mortificarne la personalità.

Vi è il problema economico dell'impossibilità di prelevare dal reddito un fitto, anche se minimo. Già rappresentava per costoro un peso grave l'imposta sui fabbricati, se pure esisteva, trattandosi in gran parte di case rurali. Ed ecco che assistiamo allo spettacolo di molti di questi cittadini, ancora in attesa, sempre in attesa di qualcosa di nuovo. E frattanto vivono in vecchie caserme, in baracche, in convivenze anormali, in arrangiamenti che soltanto questo popolo paziente e laborioso sa sopportare. È popolo che spesso ha dato sacrifici di sangue

alla Patria. Esso non riesce a comprendere, nella sua semplicità, problemi di politica edilizia, non sa spiegarsi perchè, mentre altri attorno a lui ripara, ricostruisce, costruisce case, egli soltanto debba restare inoperoso. Egli vede che chi ripara, ricostruisce o costruisce è sempre gente che ha. Le leggi in vigore contemplanò in ogni caso una diretta immediata partecipazione del cittadino alla spesa.

Anche là dove si consentono mutui occorre in parte intervenire personalmente. E poi sono cose troppo complicate. Il nostro cittadino non si pone problemi di politica edilizia nè problemi di alta finanza. Esso dice semplicemente: mi hanno distrutto la casa, me la ricostruiscono; c'è tanta gente attorno a me che vive nella abbondanza e nella comodità, che ha tratto vantaggi diretti o indiretti dalla guerra, che trova sempre modo di avere aiuti dallo Stato; aiutate anche me secondo le mie necessità. Il nostro cittadino è indotto a concludere che i colpi vanno sempre all'ingiù e che chi più sopporta il peso della guerra è sempre il più povero.

Nella legislazione sull'edilizia, se ho ben esaminato, vi è un solo caso, un solo modo predisposto per andare incontro a questa categoria di cittadini: la ricostruzione o la riparazione di ufficio, ma ha il grave inconveniente dell'ipoteca legale per il credito dei lavori, che è vista come una spada di Damocle da questi cittadini, tanto più che le esperienze dell'altro dopo guerra, a causa della rivalutazione della lira, sono state ammonitrici al riguardo. E ha l'inconveniente di poter essere attuata solo là dove si riconoscano particolari necessità per la presenza dei senza tetto. Comunque è una possibilità che non ha operato. È doveroso cercare ora una via per andare incontro a questa categoria di cittadini. Si è pensato ai provvedimenti addirittura attraverso una legge di finanziamento; pensiamo ora agli sprovveduti. È possibile farlo se ci sganciamo oramai, nel settore della costruzione di alloggi, dal puro concetto della politica di incremento per passare anche al concetto del risarcimento dei danni di guerra. I tempi mi sembrano maturi. La affannosa ricerca di alloggi si va alquanto smorzando; d'altra parte si parla con sempre maggiore insistenza della necessità di iniziare a risarcire i danni di guerra. Ebbene, incominciamo da que-

sta categoria di cittadini. Sembra assodato, e comunque sarebbe giusto, che ci si orienti verso un risarcimento differenziato a favore delle categorie più povere. Chi ha avuto distrutto lo indispensabile deve avere un trattamento più vantaggioso di chi si è visto intaccare l'accessorio o il superfluo. Noi dovremmo consentire, a questi piccoli ex proprietari della sola casa di abitazione, un risarcimento integrale a prezzi odierni. Non sarà una spesa molto rilevante per il Tesoro, perchè molte di queste case erano vecchie e malandate. Se ne può del resto fare un censimento. Il valore deve essere posto a disposizione dell'avente diritto col vincolo della destinazione a ricostruire. Ma ricostruire in libertà piena, di forme e di iniziativa. Vedrete, o signori, che questi cittadini faranno miracoli; saranno i denari forse meglio spesi nella ricostruzione edilizia, perchè frutteranno il 100 per uno. L'ingegnosità, l'operosità, lo spirito di sacrificio, il senso di iniziativa di questa benemerita classe di cittadini rifulgeranno come sempre. Vedremo sorgere in breve tempo case accoglienti e nuove là dove fino ad oggi un cumulo di macerie segnava la fine violenta di una tradizione familiare.

Onorevole Ministro, ella forse troverà che il mio riferimento ai danni di guerra sposta il tema dal settore dei lavori pubblici a quello del Tesoro. Sono indubbiamente interessati entrambi i Ministeri. Mi sembra fuor di dubbio, però, che l'iniziativa tocchi a lei come il responsabile specifico della politica edilizia. So che ella è sensibile ai problemi sociali; in questa mia impostazione vi è un fondo sociale di vivissimo interesse. Ella che ha trovato giusto creare il fondo di finanziamento edilizio per il ceto medio, non può non accogliere con tutta comprensione la mia istanza. (*Approvazioni*).

Ed ora passo ad illustrare con brevissime parole l'altro ordine del giorno relativo ai guardiani idraulici. Dipendono dal Ministero dei lavori pubblici, direttamente o indirettamente, due gruppi di personale con funzioni strettamente analoghe: i cantonieri stradali e i guardiani idraulici. Mentre gli uni sorvegliano e attendono alla manutenzione di tronchi stradali, gli altri sorvegliano e attendono alla manutenzione delle opere dei corsi d'acqua. Un unico inquadramento giuridico ne regolava il trat-

tamento fino all'aprile del 1948; entrambi i gruppi figuravano sotto la voce di « incaricati stabili di pubblici servizi ». Con decreto-legge 27 aprile 1948 i cantonieri stradali furono passati dalla categoria salariati di ruolo dello Stato alla categoria agenti subalterni. Era una aspirazione della categoria che veniva soddisfatta. Il passaggio garantisce un modestissimo incremento di retribuzione dell'ordine da 300 lire ad un massimo di 400 lire mensili; garantisce un migliore trattamento di quiescenza. Era naturale ed umano attendersi una estensione del provvedimento ai guardiani idraulici, tanto più che costoro sono in un numero limitato (951 unità) e quindi di scarso onere per lo Stato. Ma l'adeguamento non venne, e ciò nonostante che il Ministero dei lavori pubblici fosse convinto della necessità e giustizia di esso. Il Ministero del tesoro ha ripetutamente resistito ad istanze dirette ad ottenere l'equiparazione. Non può trattarsi di questione di fondi, è piuttosto questione di valutazione. Il maggiore onere si ridurrebbe a due o tre decine di milioni all'anno. Credo opportuno segnalare direttamente a lei, onorevole Ministro, la questione per un intervento personale. È questione di giustizia.

Ho stilato un ordine del giorno al riguardo affinché ella nella sua azione sia assistita dal voto del Senato. (*Applausi dal centro*).

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario* :

« Il Senato invita il Governo alla risoluzione del problema ferroviario in Sardegna con la trasformazione, in scartamento normale, dei tronchi ferroviari Nuoro-Macomer e Sassari-Alghero, con la costruzione della linea Oristano-Bosa-Alghero e col raccordare le linee delle ferrovie in concessione fra di loro e con i porti ».

PRESIDENTE. Il senatore Mastino ha facoltà di parlare.

MASTINO. Onorevoli colleghi, per quanto il mio ordine del giorno si riferisca a determinati lavori di indole ferroviaria, penso di essere nel giusto affermando che non ha un contenuto locale ma di vasta importanza, poichè si riferi-

sce alla risoluzione del problema ferroviario nella intera regione sarda.

Nell'ordine del giorno che ora ho citato ho creduto di poter indicare in che cosa dovrebbe consistere la sistemazione del problema ferroviario dell'isola. Questa ha un insieme di linee ferrate che ammontano a 1400 chilometri, dei quali 500 a scartamento normale e 900 a scartamento ridotto. Sarebbe fuori luogo una mia insistenza diretta a porre in rilievo gli inconvenienti profondi che si verificano in virtù di questa diversità di scartamento tra le linee di Stato e le linee in concessione. È però chiaro che agli inconvenienti si può, per lo meno in parte, apportare rimedio. Vi sono due linee a scartamento ridotto che già da anni furono indicate per la loro trasformazione in linee a scartamento normale. Intendo parlare della linea Nuoro-Macomer e dell'altra Sassari-Alghero. Penso che Nuoro sia l'unico capoluogo di provincia che non è servito da una ferrovia di Stato.

RIZZO GIAMBATTISTA. C'è anche Matera.

MASTINO. Ho detto « penso » e ciò vuol dire che il mio pensiero non rispondeva a pretese di esattezza assoluta. Certo Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia non serviti da ferrovie di Stato. Ebbene, io riterrei di aver già ottenuto un frutto dallo svolgimento di questo mio ordine del giorno, ove ottenessi che l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici fosse richiamata sul problema, in modo che vengano disposti degli studi per esaminare la opportunità o meno della trasformazione della linea a scartamento ridotto Nuoro-Macomer in linea a scartamento normale. Si cominci col fare questi studi, si veda quale movimento di viaggiatori e di merci offre la linea, e si vedrà come lo scartamento normale si imponga e, a mio avviso, esso si impone anche per la linea Sassari-Alghero. Quando le due linee saranno state trasformate in linee a scartamento normale, apparirà facile l'accoglimento dell'altra richiesta, pure indicata del mio ordine del giorno, e relativa alla costruzione della linea Oristano-Bosa-Alghero, perchè la costruzione di questa linea farà in modo, quando siano ridotte a scartamento normale le linee di cui prima ho parlato, che l'isola non abbia più una sola rete ferroviaria di Stato, una sola rete principale, ma due: potrà avere cioè, con l'indicazione da me data, due linee che

partano da Cagliari e vadano l'una da Cagliari per Chilivani ad Olbia, cioè la linea attuale per i viaggiatori che vogliono imbarcarsi per il continente e l'altra, che pur parta da Cagliari e, servendosi dell'attuale percorso fino a Oristano, arrivi a Sassari.

Con questa precisazione ho parlato non solo di quello che costituisce la prima richiesta contenuta nel mio ordine del giorno, e cioè della conversione in scartamento normale di due linee, ma ho tenuto anche parola del vantaggio che si otterrebbe giungendo, con relativa facilità, ad una sistemazione ferroviaria per cui si abbiano in Sardegna due linee principali di Stato, anziché una sola.

L'ultima richiesta consiste nel raccordare le linee delle ferrovie in concessione coi porti. Avrei veramente dovuto parlare anzitutto del raccordo con le linee di Stato, poi del raccordo delle linee in concessione tra di loro; in ultimo del raccordo coi porti, perchè oggi si verifica che le linee di Stato non sono raccordate con quelle in concessione, che quelle in concessione non sono raccordate fra loro e che non sono poi raccordate coi porti, in modo che chi voglia spedire delle merci servendosi delle linee in concessione, deve sottostare ad una enorme spesa per il deposito delle merci nelle stazioni intermedie prima che raggiungano la destinazione o i porti d'imbarco. Mi pare che questo programma, che ho indicato in sintesi e che ho, anche in sintesi, tentato di dimostrare come sommamente opportuno per l'economia dell'isola, sia raggiungibile con mezzi relativamente modesti e rappresenti un programma che dovrebbe avere, per lo meno sotto il punto di vista dello studio immediato e poi dell'attuazione non ritardata, l'assenso del Ministro dei lavori pubblici.

Una sistemazione del genere non rappresenterebbe un lusso per l'isola, ma la sistemazione ferroviaria di quanto le è essenzialmente, o elementarmente, necessario. Quando questa organizzazione ferroviaria sia accompagnata da un opportuno ampliamento dei porti e da sufficienti mezzi di comunicazione col continente, potremo dire di avere contribuito all'elevazione dell'economia della Sardegna. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Romano Antonio. Si intende che egli,

nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato, dato atto degli sforzi economici che il Governo si è imposto e continua ad imporsi per la rinascita della Sicilia, rileva che la mèta non potrà raggiungersi se non si farà cadere una barriera, contro la quale urta e rimane insoluto ogni problema, e pertanto fa voti perchè con organicità e ricchezza di mezzi, sia affrontato il problema dell'acqua, che è la vera arbitra dell'economia in Sicilia ».

PRESIDENTE. Il senatore Romano Antonio ha facoltà di parlare.

ROMANO ANTONIO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno, che illustrerò succintamente, si riallaccia in qualche modo ai gravi fatti alluvionali di questi giorni. Questi fatti hanno confermato che i più temibili nemici dell'economia siciliana sono i due elementi dei quali la Sicilia vive: la terra e l'acqua.

È la somma di questi due elementi, somma non armoniosa, che devasta soprattutto nello interno dell'isola la campagna ed arresta, nell'inerzia del latifondo, il suo progresso. In Sicilia l'elemento acqua, che tanto difetta nella stagione estiva, è direi selvaggio nell'autunno e nell'inverno.

Questo brutale dominio della natura è favorito dalla qualità della terra e dal regime disordinato e primitivo delle acque.

È inutile pensare al frazionamento del latifondo, alle colture intensive, che dovrebbero sostituire quelle estensive; è inutile pensare al popolamento, alle case rurali, alla lotta contro il larvato urbanesimo, se non si affronta con organicità e con ricchezze di mezzi il problema dell'acqua. Gli sforzi economici fatti dal Governo non hanno precedenti; ma purtroppo la trasformazione fondiaria ed agraria di metà della Sicilia non potrà mai realizzarsi se non si farà cadere una barriera contro la quale urta e rimane insoluto ogni problema siciliano: la assenza dell'acqua quando questa bisogna, la distruzione operata dalle acque quando queste non sono desiderate.

Questa è la ragione del concentramento dei contadini nei borghi rurali, talvolta popolosi

come piccole città, che li urbanizza e li separa dalla terra.

La terra in Sicilia è in gran parte di argilla, dura, compatta, ostile; essa si sfalda in larghe frane durante gli alluvioni invernali, fino a scoprire lo scheletro nudo e arido della roccia dissepolta. Questo è il motivo per cui ogni anno decine di ettari di terreno, oliveti e vigneti, fatiche decennali di contadini, si perdono nelle calate di fango.

Quando finiscono le piogge comincia subito l'ostilità dell'arsura, e questo perchè? Perchè, come ho detto, la terra è in gran parte argillosa e quindi non beve, non custodisce l'acqua che scivola al mare sulla dura impermeabilità della terra.

Per le calate di fango lo Stato spende ogni anno decine di milioni per riparazioni alle ferrovie ed alle strade.

La impermeabilità della terra spiega come la captazione delle sorgive sia difficile; sono rare, spesso introvabili le polle sorgive profonde.

Nella zona di Gangi durante le ricerche di petrolio si è trivellato il terreno fino a 1200 metri di profondità senza mai trovare un filo di acqua. La sezione di Palermo del servizio idrografico italiano, con l'aiuto finanziario del Banco di Sicilia, ha compiuto anni or sono una preziosa indagine sulla disponibilità annuale sorgentizia della Sicilia.

È risultato che in quattro province, fra le nove dell'Isola, la portata di acqua sorgentizia per chilometro quadrato è molto inferiore di un litro al minuto secondo e precisamente: di 0,29 in quella di Trapani; di 0,35 in quella di Enna; di 0,56 in quella di Agrigento; di 0,69 in quella di Caltanissetta.

Aggiungasi che molte di queste sorgenti sono salmastre, solfuree e termali; non si prestano alle coltivazioni agricole e tanto meno all'abbeveramento delle genti e del bestiame.

Questa è la documentazione della sete cronica di un vasto territorio che si estende nel centro della Sicilia per oltre 10.200 chilometri quadrati, cioè due quinti dell'intera superficie dell'Isola.

Si parla della Puglia sitibonda; ma la Puglia è in condizioni migliori, se si considera che la sua portata specifica di acqua raggiunge 0,61 litri al minuto secondo.

L'acqua in Sicilia è la vera arbitra della vita economica.

Si può dire che essa per la prima crei e spieghi la diversità di cultura, di sviluppi demografici, di ordinamenti rurali e sociali.

La prima tappa della bonifica della Sicilia sta nella disciplina delle acque alluvionali e nell'approvvigionamento delle acque per abbeverate ed irrigazioni nelle lunghe stagioni secche, sta nel rifare il verde delle colline.

Bisogna riconoscere che l'attuale stato di inferiorità idrica dell'isola è il risultato di una antica, nefasta opera dell'uomo; il disboscamento.

La Sicilia doveva essere nell'antichità tutta boschiva, se la mitologia si anima delle continue rievocazioni delle sue foreste e se gli scrittori greci e romani parlano del suo verde perenne.

Un fiduciario di re Vittorio Amedeo II, inviato nell'isola, annota tra le sue immediate impressioni la foltezza dei boschi e la fresca abbondanza delle acque.

Ma già nel secolo XVI, cominciò l'opera di distruzione. Appena crollato il regime feudale, il contadino si buttò nel bosco, già reputato privilegio di caccia dei signori e li devastò per farne terre di lavoro.

Oggi non sono rimasti in Sicilia che i grandi boschi di Caronia e di Ficuzza. La scomparsa dei boschi ha rivoluzionato il regime delle terre e delle acque.

Le acque e la terra non più trattenute dai naturali argini degli alberi precipitano verso il piano ed infatti in occasione di piogge temporalesche in molte parti dei mari dell'isola si notano dei grandi stagni di fango, che è tutta terra trasportata dalla furia delle acque, tutto *humus* tolto alla produzione agricola.

Qual'è la soluzione del problema?

Bisogna custodire l'acqua quando viene, fare in modo che le acque piovane non arrivino al mare, che tutte vengano assorbite dalla terra. È un po' il problema di tutte le isole.

Ma come ho detto, specie nell'interno della isola, la terra è argillosa e non beve l'acqua che invece scivola verso il piano rapinando lo *humus* superficiale.

Si impone dunque un vasto programma creando dappertutto, dove si può, bacini di invaso. grandi e piccoli serbatoi con sbarra-

menti di valli, cisterne di campagna, solo così si potranno dissetare gli uomini e la terra nella stagione del fuoco e arginare le devastazioni dell'acqua invernale, che ruba la terra mentre precipita inutile.

Se non si affronta questo problema, gli abitanti della Sicilia, circa 5 milioni, fra un cinquantennio, non avranno come dissetarsi.

Frequenti sono i moniti della natura per il difetto di sistemazione delle acque. Tutti ricorderanno quanto è accaduto per le montagne della Conca d'Oro, un tempo tutte coperte di verde ed ora nude e calve fuorchè nella zona di Monte Pellegrino.

Nella violenta alluvione del 21 febbraio 1931 la stessa città di Palermo fu invasa fino al centro dalle acque dirompenti da tutti i terreni della montagna. Il Provveditorato delle opere pubbliche ha dovuto stendere ai margini della montagna, lungo tutta la città, un profondo canale di scolo, quasi una trincea di difesa contro la furia delle acque. È di questi giorni un altro grave monito: miliardi di danni hanno subito le province di Catania, Messina, Siracusa, Enna, Ragusa.

Il Ministero dell'agricoltura e il Ministero dei lavori pubblici devono operare insieme per il rimboscimento e la sistemazione delle acque.

Putroppo occorre lavoro paziente, ostinato, capacità creativa.

Tutta la storia del nostro Paese, della nostra ascensione economica è fatta di queste virtù sane e civili.

Il Governo è già sulla giusta via: completata la diga del Dissuelli, che rende possibile la irrigazione della pianura di Gela; in via di ultimazione la diga dell'Angipa, che con quelle di Nicosia e Regalbuto serviranno ad incrementare la produzione di energia elettrica e ad irrigare la piana di Catania. Bisogna continuare. Svolto l'ordine del giorno sulle condizioni idriche della Sicilia, la natura dell'argomento mi induce a dire brevemente degli acquedotti.

Problema grosso è quello degli acquedotti e delle fognature comunali in Italia.

Ancora oggi ben 4.500 Comuni italiani sono privi di acquedotti o hanno l'acquedotto insufficiente.

Tutti gli altri Comuni, salvo pochissime eccezioni, hanno l'approvvigionamento idrico, che

non garantisce affatto la tempestiva ed efficiente manutenzione delle opere, il pronto adeguamento alle svariate condizioni di consumo per effetto dell'incremento della popolazione, delle industrie e dei consumi unitari.

Il problema, guardato nella sua vera essenza, è veramente gigantesco.

Si può senz'altro affermare che una crisi latente ben più grave e profonda mina gli acquedotti comunali, e che naturalmente si manifesterà nel futuro molto prossimo anche nelle località sufficientemente approvvigionate.

Ciò dipende dalla legislazione, dalla organizzazione di fatto esistente in materia.

L'acquedotto è un'opera viva, che richiede manutenzione accurata, un impiego razionale di macchinario, una tutela igienica permanente, un capitale circolante, un'agguerrita organizzazione di controllo dell'utente, cose tutte a cui i Comuni, salvo i maggiori e non tutti, sono impreparati.

L'acquedotto costituisce un binomio inscindibile con le fognature ed intanto spesso accade che i Comuni, che non hanno l'acqua, affidano lo studio del solo acquedotto ad un tecnico locale, che difficilmente ha una propria esperienza qualificata.

La costruzione dell'acquedotto trova un parallelo di confronto nelle esigenze di un vero e proprio stabilimento industriale.

Senza leggi che permettano alle amministrazioni comunali di aderire alle esigenze degli impianti, è ovvio che nascono tutti gli inconvenienti, che da decenni si lamentano per gli acquedotti dei comuni d'Italia.

Gli inconvenienti sono aggravati dal fatto che i Comuni hanno un incremento notevole: i cinquanta litri una volta ritenuti sufficienti per il bisogno giornaliero di una persona, sono saliti a duecento e tendono ad arrivare a cinquecento.

Difficilmente le fonti di alimentazione sono vicine ai centri abitati; occorre ricorrere a sorgenti lontane, a fiumi, attraversare il territorio di più Comuni e mettere d'accordo più Comuni e cosa difficile.

S'impone una revisione della legislazione e sarebbe opportuno un'ente sotto la vigilanza dello Stato, senza fini speculativi, che potrebbe costituire un elemento di grande influenza nella normalizzazione degli acquedotti.

Con la legge n. 1110 del 16 giugno 1939 un ente fu creato per le costruzioni e l'esercizio degli acquedotti.

Questo ente doveva essere sovvenzionato dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, dall'Istituto nazionale assicurazioni infortuni sul lavoro, dalla Banca del lavoro e dall'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Bisognerebbe dare nuovo impulso al suo funzionamento.

Credo di aver così esposto succintamente il mio pensiero. Debbo però aggiungere qualche raccomandazione sulle esigenze più importanti della provincia di Enna, che ho l'onore di rappresentare. La radio ha annunciato stamane che anche in quella città ed in più Comuni della Provincia sono crollate delle case. Le esigenze più importanti della mia provincia si possono riepilogare come segue.

Consolidamento degli abitati in genere ed in particolare di quelli che sono già compresi nell'elenco dei Comuni da consolidare a totale cura e spesa dello Stato in base alla legge 9 luglio 1908, n. 455. Tali Comuni sono: Enna e Calascibetta, regio decreto 3 novembre 1921, n. 159; Barrafranca, regio decreto 29 gennaio 1948, n. 271; Piazza Armerina e Troina, regio decreto 8 settembre 1922, n. 1301; Villarsa, decreto-legge 2 marzo 1916, n. 299. Nelle stesse condizioni sono anche altri Comuni come Nicosia, Centuripe, Assoro, Gagliano, Nissoria, Sperlinga, Catenanuova, Pietraperzia, Agira, Valguarnera, Cerami, Leonforti, Regalbuto, Aidone. Il consolidamento si impone per la configurazione prevalentemente montuosa del territorio della provincia, i cui abitati in più punti sono ubicati su creste di formazione alluvionale e quindi suscettibili di movimenti franosi, che pregiudicano la stabilità talvolta di interi quartieri. Due o tre anni or sono si è verificato un movimento franoso in uno dei quartieri di Valguarnera, causando il crollo di numerose abitazioni, tutte di poveri lavoratori.

Altro problema, che è in via di soluzione, è la crisi degli alloggi. Parecchio si è fatto con l'I.N.A.-Casa e l'Istituto delle case popolari. Lo onorevole Ministro ha esaminato benevolmente i bisogni del capoluogo ove presto avrà inizio la costruzione di un palazzo I.N.C.I.S., ma nei Comuni minori della Provincia la crisi permane. È doveroso intervenire.

Altra esigenza è la pavimentazione di strade nell'interno degli abitati in quanto tuttora esse sono a fondo naturale. I Comuni non hanno la possibilità di affrontare spese, nè sono propensi a contrarre mutui in base alle leggi vigenti, con le quali lo Stato interviene con contributi. Potrebbe in questa materia operare la Cassa per il Mezzogiorno.

Un'ultima raccomandazione. In provincia di Enna scorrono, fra i vari corsi d'acqua, cinque fiumi: il Simeto, il Salso Orientale e Settentrionale, il Dittaino, il Gornalunga ed il Belia con uno sviluppo di circa 140 chilometri, che non sono classificati tra le opere idrauliche di terza categoria, ai sensi della legge 25 giugno 1904 numero 533. Questi corsi sono a regime torrentizio e durante le piene si verificano notevoli danni alle campagne circostanti, alle strade rotabili e ferroviarie e alle condotte esterne di acquedotti, come spesso avviene per il vecchio, secolare acquedotto di Nicosia. Sarà quindi opportuno disporre le relative istruttorie per le classifiche di tali corsi di acqua.

Ho finito e torno al punto principale del mio intervento, al problema idrico della Sicilia. Bisogna affrontarlo; altrimenti fra cinquanta anni in Sicilia le popolazioni non potranno neppure dissetarsi. Problema arduo che impone sacrifici. Tutta l'ascensione economica del nostro Paese è frutto di lavoro duro, paziente, tenace. Voi, onorevole Ministro, conoscete tutte le tappe dell'ascensione della nostra Sicilia: molte di queste tappe appartengono personalmente a voi ed io ho fiducia e con me, ne sono certo, tutto il Senato, che risolverete il problema dell'acqua considerato sotto il duplice aspetto, quello negativo e quello positivo. (*Applausi dal centro*).

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

MOMIGLIANO, *Segretario* :

« Il Senato invita il Governo a volere ammettere ai benefici della legge 3 agosto 1949, n. 589, con gli stanziamenti in bilancio per l'esercizio finanziario 1951-52, il comune di Urbino per la somma di lire 150 milioni, onde permettere a quella civica amministrazione il

completamento di un nuovo ospedale civile, secondo una esigenza ormai non più dilazionabile, da tempo riconosciuta tale dalle stesse autorità provinciali e governative ».

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di parlare.

CAPPELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è la quarta volta che prendo la parola sul bilancio dei Lavori pubblici, ma, a differenza degli esercizi precedenti, non mi propongo in questa occasione di fare un discorso; se lo volessi, potrei, senza grande fatica, riprendere di peso le cose già dette durante le discussioni degli esercizi precedenti, senza nulla aggiungere o modificare, in quanto le critiche, le lacune, i difetti e gli errori commessi dal Governo a suo tempo denunziati, tuttora sussistono in misura aggravata. A mio parere, alla base delle nostre disgrazie anche in fatto di lavori pubblici — qui molti oratori hanno denunziato infinite necessità insistendo sulla insufficienza degli stanziamenti, ma nessuno ha affrontato nel vivo la questione — troviamo la solita politica di classe di questo Governo. La prima domanda che ci dobbiamo porre è questa: perchè ci sono tante lamentele, tante lagnanze, perchè nessuno dei senatori a qualsiasi Gruppo politico appartenga, si ritiene soddisfatto dell'azione del Governo, perchè ci troviamo sempre di fronte a stanziamenti irrisori di fronte alle immense necessità del Paese? La altra domanda che dobbiamo farci riguarda la mancanza di piani organici di attività per settori.

Abbiamo assistito ed assistiamo continuamente alla presentazione di leggi che si accavallano, si accumulano, obbligando poi coloro che le debbono applicare e tutti quelli che hanno la necessità di servirsene ad un lavoro quanto mai difficile e ingombrante. Io credo che non ci sarebbe bisogno di nuove leggi ove quelle esistenti funzionassero ed ove a quelle in vigore si dessero gli stanziamenti adeguati. Ad esempio, sarebbe necessario un piano organico per la costruzione di nuove strade, per l'allargamento e la correzione di quelle esistenti, per la costruzione di piste per ciclisti al lato delle strade a più intenso traffico. Noi manchiamo completamente di questo piano orga-

nico. Ormai io credo che il Ministero sia in grado di conoscere quali sono le esigenze, in fatto di strade, di tutti i Comuni d'Italia; perchè dunque non elabora un piano preciso di realizzazione? Io non penso neppure lontanamente che un problema così vasto e complesso possa essere risolto nel giro di un solo esercizio; ma il piano non vuol naturalmente dire che si debba provvedere al finanziamento delle opere nel corso dell'anno, forse occorreranno due, tre, quattro, cinque o più esercizi, ma ella, onorevole Ministro, deve preparare e portare al nostro esame questo piano.

Manchiamo di un piano organico, ad esempio, per la costruzione di nuove case di abitazione civile. Noi ci troviamo di fronte — è stato detto anche da altri colleghi — all'I.N.A.-Casa, all'I.N.C.I.S., all'U.N.R.R.A.-Casas, alla Cassa del Mezzogiorno, ed ora anche alla nuova legge dei 6 miliardi per le case ultrapopolari di Napoli. Giusta legge quest'ultima; io non sto certo a criticare lo stanziamento di 6 miliardi per Napoli, però, come ho già detto in Commissione, trovo che per Napoli i 6 miliardi sono insufficienti, e poi che cosa noi veramente sappiamo delle necessità reali di una città tanto martoriata come Napoli anche in fatto di nuove abitazioni civili? Così si continua ad andare avanti alla giornata; a spizico, sempre in seguito alla pressione a), alla pressione b), tutte giuste pressioni, direte voi e lo dico anch'io, ma il problema, in questo modo, onorevole Ministro, non si risolve. Manchiamo dunque di un piano organico anche per le costruzioni civili, così come manchiamo di un piano organico per le nuove costruzioni ferroviarie di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo c'è già.

CAPPELLINI. Onorevole Ministro, ho esaminato il bilancio per il corrente esercizio e ho già premesso che questa è la quarta volta che parlo sul bilancio dei Lavori pubblici. Lo scorso anno mi sono presentato al Senato con una documentazione precisa, circostanziata sullo stato delle nostre ferrovie, anche in rapporto all'entità delle ferrovie dei Paesi con noi confinanti e non confinanti europei: ripeto ora che rispetto alla popolazione e al territorio, in chilometri quadrati, noi ci troviamo in coda anche alla Spagna.

PEZZINI. Ha viaggiato mai in Spagna?

CAPPELLINI. In Spagna non ho viaggiato, ma questo non significa nulla. Le statistiche dicono che la Spagna, tenuto conto delle rispettive popolazioni, ha un chilometraggio di ferrovie superiore a quello che ha il nostro Paese. Questa è la verità. In ogni caso il problema non è qui, il problema sta nell'avere un piano e un programma serio di nuove costruzioni ferroviarie che il Governo invece non ha. Troviamo però, nel bilancio di questo esercizio, lo stanziamento di 3 miliardi e mezzo per questo titolo. Credo che nessuno qua dentro e nel Paese pensi seriamente che con 3 miliardi e mezzo si possa provvedere alla esecuzione di opere ferroviarie di un certo peso. Se poi andiamo a vedere come questi 3 miliardi e mezzo vengono impiegati — qui forse si dirà che metto una punta di malignità, ma non importa — troviamo che sono impiegati per raccordi ferroviari, per opere di smistamento, rettifica di binari, ecc., ad eccezione di 1.500 milioni per la Caltagirone-Gela. Ora non è che io sia contrario che si completi la costruzione ferroviaria Caltagirone-Gela, però osservo che mentre non si sono mai stanziati delle somme apprezzabili per completare o costruire nuove ferrovie, ecco che in questo bilancio si stanziavano 1.500 milioni per la Caltagirone-Gela. A Caltagirone c'è Don Sturzo, c'è Scelba. Ebbene, onorevole Ministro, queste strane coincidenze ci insospettiscono.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non si insospettisca, quello è il tronco n. 1. Poi verranno gli altri. Si è fatto un piano: bisogna rispettarlo.

CAPPELLINI. Su 3 miliardi e mezzo stanziati per questo esercizio la metà circa viene destinata a lavori di ordinaria amministrazione, mentre l'unico stanziamento di un miliardo e mezzo per una nuova costruzione riguarda proprio Caltagirone da dove provengono Don Sturzo e l'onorevole Scelba, Ministro dell'interno. Si dirà, ripeto, che questa è una piccola malignità, ma io non credo si possa veramente considerarla tale.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo è un poco. Quello è il tronco numero 1 del programma. Lei anzi dovrebbe essere contento che questo programma cominci ad essere attuato.

CAPPELLINI. Auguriamoci allora che sia il primo passo. Del resto quelle popolazioni ne hanno bisogno non certo meno degli abitanti di altre Regioni: su questo punto concordo pienamente. Però, perchè partire proprio di lì? Io stesso ho denunciato altre volte tante altre esigenze; perchè allora non partire da altre località? Lei, onorevole Aldisio, dice che c'è il piano; per giudicare ci riserviamo di conoscere lo stanziamento per il prossimo esercizio e l'elenco delle opere che il Ministro intende eseguire.

Manchiamo di un piano organico per la costruzione di acquedotti. Sentivo poco fa l'onorevole Romano denunciare il numero veramente impressionante dei Comuni che mancano completamente di acqua potabile. Tutti sanno questo: ma il piano è stato presentato? Lei, onorevole Ministro, ebbe a prendere lo scorso anno degli impegni che non sono stati mantenuti, e questo ci preoccupa.

Manchiamo di un piano organico per la costruzione di nuove aule scolastiche. Anche qui si va avanti alla giornata: si sa di quante aule manchiamo, ma non si ha un piano per costruirle.

Manchiamo di un piano organico per l'utilizzazione di acque pubbliche a scopo irriguo e industriale. In sede di Commissione è venuto in discussione anche questo problema. L'abbiamo esaminato e ci sono stati dei colleghi che hanno detto che sarebbe bene che i Comuni e le Province prendessero l'iniziativa della costituzione di consorzi per lo sfruttamento delle acque. Ho citato un caso che conosco perfettamente, un caso della mia Regione, la marchigiano-romagnola, dove ci sono 5 importanti fiumi e dove, ad iniziativa di quella amministrazione provinciale retta da un intelligente, fattivo e capace professionista, fu presa l'iniziativa di costituire un consorzio per sfruttare le acque dei cinque importanti fiumi delle tre province confinanti, di Pesaro, Ancona e Forlì. Ebbene, quando sono andati a vedere le possibilità esistenti in fatto di concessioni, si sono trovati di fronte ad un muro quasi insuperabile; le acque erano state assegnate tanti anni fa a tizio, caio e sempronio, i quali si sono ben guardati dall'utilizzarle. Vi è quindi la necessità di un piano per l'utilizzazione delle acque, che contempra il riscatto di tutte le licenze non uti-

lizzate. A questo si lega il problema dell'energia elettrica, della nazionalizzazione delle industrie elettriche monopolistiche, delle tariffe eccetera, problemi che più compiutamente mi riservo di riprendere in altra sede.

Manchiamo di un piano organico per la costruzione di nuovi ospedali civili e di sanatori; a questo proposito ho presentato un ordine del giorno su un caso particolare, modesto, ma che deve essere conosciuto dagli onorevoli colleghi. Prima però di arrivare allo svolgimento di questo ordine del giorno desidero formulare le seguenti domande: perchè queste cose avvengono nel nostro Paese? Perchè nonostante le immense necessità da tutti sentite non si stanziavano somme adeguate? Le risposte sono abbastanza semplici: quando si fa una politica di riarmo per condurre il nostro Paese alla guerra i miliardi che dovrebbero servire per le opere pubbliche vengono adoperati per le divisioni e per gli armamenti improduttivi con le conseguenze che tutti bene conosciamo. I piani organici non si preparano — altra piccola malignità dirà l'onorevole Ministro — perchè preparandoli e dando ad essi esecuzione si toglie al Ministro la libera disponibilità con cui contentare la clientela in veste più o meno talare.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è stato diligente, non ha letto il mio discorso alla Camera.

CAPPELLINI. Mi ricrederò, onorevole Aldisio, il giorno in cui presenterà i piani organici invocati, arricchiti da una più chiara stesura dei bilanci di previsione. Tutti gli anni avvengono stanziamenti cospicui sui bilanci di previsione e noi non sappiamo mai con precisione quanto si è speso delle somme stanziare, quanto resta, a quali opere sono state destinate, ecc. È un vero scandalo che deve una buona volta cessare, bisogna che il Governo si abitui a presentare all'Assemblea i bilanci consuntivi. Per quanto concerne il bilancio di previsione rendo merito al relatore per gli utili dati fornitici in ordine agli stanziamenti per le nuove costruzioni ferroviarie: l'onorevole Canevari ha tenuto nel debito conto i miei suggerimenti in proposito in sede di Commissione.

Ai bilanci di previsione come altre volte richiesto, deve andare unita almeno la distinta delle opere più importanti che si intendono eseguire con gli stanziamenti che si decidono: sa-

remmo più tranquilli e tante raccomandazioni e pressioni sul Ministro tenderebbero per lo meno a diminuire.

Veniamo ora al mio ordine del giorno.

Lo scorso mese, per negligenza colpevole del Consorzio agrario di Pesaro, esplose in Fermignano una costruzione adibita a deposito di grano, esplosione provocata da solfuro di carbonio. Nel grave disastro perirono 5 persone e più di 60 rimasero ferite parte gravemente, parte in modo più lieve. Io con altri parlamentari ebbi occasione di recarmi sul posto e volli visitare anche i feriti. Così ci portammo all'ospedale di Urbino, ove i numerosi feriti gravi si trovavano ricoverati, parlammo con i sanitari, visitammo i feriti ed anche l'ospedale. Ed ecco cosa ho rilevato visitando quell'ospedale: trattasi di un vecchio edificio già adibito a convento di clausura e adattato oltre 50 anni fa ad ospedale civile. Parte del soffitto del corridoio che dà accesso alle infermerie è pericolante e puntellato con travi di legno. Le infermerie sono 4 con una ventina di letti ognuna e sono fornite di finestroni sul soffitto, così come si usava nei conventi di clausura, con gravissimo danno al ricambio dell'aria; gli impianti di riscaldamento e di illuminazione sono cadenti con tubi e fili allo scoperto; manca assolutamente un reparto di isolamento in quanto i reparti a ciò adibiti vengono saltuariamente occupati da ammalati di tubercolosi (in Urbino infatti manca anche un dispensario antitubercolare nè sono valse, per ottenerlo, le varie pressioni e interventi). Non esiste la divisione tra ammalati settici e asettici nel reparto chirurgico, benchè tale divisione venga mantenuta dal personale sanitario il quale fa miracoli, come si è constatato nell'occasione della grave sciagura di Fermignano, nonostante la povertà dei locali e dei mezzi a disposizione.

Direi che quei medici sono piuttosto restii a denunciare le deficienze del loro ospedale nel timore di perdere ulteriormente ammalati; infatti coloro che si trovano in posizione economica soddisfacente si recano negli ospedali di Pesaro, Bologna ed anche di Roma. Gli assistiti della Mutua invece sono costretti a rimanere in Urbino e quindi questa situazione si risolve ancora una volta a danno proprio di coloro che più hanno bisogno di essere bene curati. Ho dovuto pure rilevare la mancanza as-

solata di locali per laboratori di ricerche cliniche e la mancanza del reparto di accettazione, per cui gli ammalati vengono immediatamente avviati alle sale di degenza senza aver avuto un precedente controllo sanitario; inoltre vi è la mancanza di vasche da bagno e di lavandini e preoccupanti incrinature si notano nelle pareti e pavimenti. Tutto questo ed altro ancora si osserva visitando l'ospedale di Urbino. (*Interruzioni dal centro*).

Molti hanno denunciato la situazione poverissima delle amministrazioni comunali; se l'onorevole che mi ha interrotto avrà la bontà di seguirmi fino in fondo troverà chiara risposta alla sua domanda.

Urbino è un centro di studi, è una città universitaria, è la più importante città turistica delle Marche per i suoi monumenti e per le sue gallerie d'arte. Orbene Urbino ha un ospedale nelle condizioni che ho solo in parte descritto. Non si deve credere che il problema della costruzione in Urbino di un nuovo ospedale sia recente, esso è allo studio da oltre vent'anni. Nel 1946 l'amministrazione dell'Ente, valendosi delle favorevoli disposizioni della legge per l'esecuzione di opere a sollievo della disoccupazione, riprese, con l'approvazione e l'incoraggiamento delle autorità amministrative sanitarie della provincia e del centro, la pratica per la costruzione del nuovo ospedale. Il progetto di massima fu presentato nel mese di marzo 1947 ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo approvò, con qualche modifica, nel dicembre dello stesso anno. In base alla suddetta legge per le opere a sollievo della disoccupazione, nella primavera del 1948 si costruì — noti onorevole Aldisio — il primo lotto per un ammontare di spesa di lire 26.174.000. Venuti a mancare altri finanziamenti i lavori vennero sospesi e le opere abbandonate all'azione distruggitrice delle intemperie. Il finanziamento del secondo lotto già disposto dal Ministero, venne a mancare e da allora è rimasto tutto sospeso. Nonostante l'ottenuta approvazione definitiva del progetto da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici per la spesa complessiva di 422 milioni, l'Amministrazione comunale di Urbino si vide costretta a ripiegare su una soluzione di più modeste proporzioni concretatasi nella riduzione del numero dei letti e quindi della spesa di 120 milioni, e

ciò per il semplice motivo che le scarse risorse finanziarie del Comune non consentono, almeno per ora, di prendere impegni di più ampio respiro; perchè questa è un'opera che verrà finanziata in base alla famosa legge Tupini per cui c'è sempre uno sforzo finanziario notevole da parte del Comune che di questa legge intende valersi. È inutile dire che questa soluzione di compromesso trovò consenzienti il Prefetto di Pesaro e l'Alto Commissario dell'igiene e della sanità i quali ebbero recentemente occasione di recarsi sul posto per rendersi personalmente conto della gravità della situazione. Oggi però questi 120 milioni non sono più sufficienti, a causa degli intervenuti aumenti nei costi delle opere da eseguire; da ciò la necessità del finanziamento di 150 milioni come si precisa nell'ordine del giorno da me presentato.

A richiamare l'attenzione del Senato su un problema locale di modeste proporzioni come quello di cui mi sto occupando sono stato spinto dalle stesse dichiarazioni che l'onorevole Aldisio ebbe a fare lo scorso anno (esattamente 18 mesi orsono) a conclusione del dibattito sul bilancio di previsione 1950-51, dichiarazioni che desidero ripetere leggendo dal resoconto sommario: « L'onorevole Ministro segnala il grave problema di molti lavori iniziati e non portati a termine. È sua ferma decisione di terminare le opere iniziate, sia per non procurare al Paese la perdita di somme e di opere ingenti, sia perchè sotto l'azione di cause diverse le opere iniziate e non completate deperiscono di valore. Invita tutti a collaborare su tale strada — io credo di portare un piccolo contributo a questa collaborazione dal Ministro invocata — utilizzando tutto il disponibile per portare a termine le opere in attesa di completamento, come è reclamato dall'esigenza di servire il Paese, al di là di ogni vanità personale, e di garantirne l'economia ».

Concludo. Con il mio ordine del giorno, onorevole Ministro, le viene offerta la buona occasione di mantenere l'impegno preso lo scorso anno; lo accetti nell'interesse di una città per molti aspetti tanto meritevole. (*Applausi dalla sinistra*).

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

MOMIGLIANO, *Segretario*:

« Il Senato, riconosciuto che nel quadro generale della viabilità italiana la via Emilia già classificata come via di carattere internazionale costituisce la più importante arteria di comunicazione fra l'Italia settentrionale e l'Italia centro-meridionale;

ritenuto che l'intensità del traffico raggiunta sulla via Emilia pari a 14.000 veicoli giornalieri e a 20.000 tonnellate merci giornaliere è incompatibile con le dimensioni e le caratteristiche di tracciato della strada attuale;

ritenuto inoltre che tale sproporzione fra volume e intensità di traffico viaggiatori-merci e sede stradale deve considerarsi tra le cause determinanti di ripetuti incidenti con dolorose perdite di vite umane e distruzioni di beni;

nell'intento di portare un sostanziale contributo alla viabilità nazionale, alla sicurezza del traffico e alla disoccupazione;

fa voti perchè il Governo prenda in immediato esame per una rapida attuazione la progettazione di una autostrada o di una strada a doppia carreggiata Milano-Rimini, opera che, con il concorso degli Enti e organismi economici locali delle regioni interessate, può costituire elemento decisivo nel piano nazionale della viabilità e di primaria importanza per lenire la disoccupazione bracciantile particolarmente grave nella regione Emiliana-Romagnola ».

PRESIDENTE. Il senatore Pucci ha facoltà di parlare.

PUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è un po' doloroso, direi anzi triste, osservare che proprio quando nel Parlamento si dibattono problemi di così alta importanza per il Paese e la cui risoluzione è attesa da tutti gli italiani, le Aule siano deserte.

È grave, molto grave, specie in questo Paese, ove il richiamo alla realtà concreta della situazione pare sorga soltanto dalle tragiche calamità della natura, che costituiscono il pane quotidiano della nostra vita.

Io credo che lei signor Ministro sia già stato o andrà sui luoghi devastati dalle alluvioni e porterà a quelle popolazioni conforto materiale e morale; ebbene onorevoli colleghi, io penso che se in quest'Aula improvvisamente un sena-

tore o il Ministro stesso annunciassero: « Oggi nel nostro Paese per una tragica vicenda sono morte 4.000 persone e sono rimaste ferite altre 40.000 persone » una immensa impressione graverebbe sui nostri banchi e forse in tal caso si riuscirebbe a scuotere questa, diciamo pure, apatia che caratterizza un po' il nostro ambiente quando i problemi entrano nella definizione delle cifre e vanno a toccare i settori dolorosi del lavoro e della disoccupazione.

Eppure migliaia, milioni di disoccupati, signor Ministro, attendono che il bilancio dei lavori pubblici si traduca in una realtà di opere.

Il senatore Macrelli ha già parlato sulle strade e sugli incidenti stradali. Al convegno sul traffico stradale tenutosi l'anno scorso a Stresa, vennero denunciati 3.580 morti e 40.000 feriti in incidenti, ed un rappresentante degli Istituti assicurativi rettificò le cifre precisando che nell'anno 1950 i morti si aggiravano sui 6.000 ed i feriti sui 100.000. Una grande battaglia perduta per il nostro Paese, signor Presidente, anzi, diciamo pure, una grande battaglia perduta, così giorno per giorno senza accorgersene, forse anche fra l'indifferenza del Paese, non perchè ciascuno non partecipi o non sia pensoso, ogni qualvolta legge sui giornali fatti di questo genere, ma perchè il rimedio è duro e difficile. Vi sono state ripetute conferenze sul traffico a cui abbiamo partecipato: anche quest'anno il problema è rimasto senza soluzioni; ma se nel 1950 sentimmo parlare del troppo arduo problema delle strade, del difficile rinnovamento delle strade italiane, quest'anno una voce sola si è sentita, signor Ministro: « Bisogna assolutamente rinnovare le strade italiane; occorrono nuove strade nel nostro Paese ». Nell'equazione che si va a stabilire, per riconoscere la causa dell'incidente stradale, tre sono le variabili che giocano sempre, variabili nel senso delle loro quantità e dei reciproci valori; l'uomo, la macchina e la strada. Ebbene se è vero che in queste tre variabili entra la strada, vuol dire che nell'istruttoria che si istituisce per definire la responsabilità dell'incidente, anche la strada è sotto accusa; vuol dire che la strada per lo meno partecipa come complice in questi delitti che ogni giorno si compiono; anzi, per precisare, ogni giorno, ogni sette minuti, come dice la statistica. Perchè? Quali i rimedi?

Ho sentito dire da un collega, anzi da molti colleghi: « Bisogna allargare le strade ». Non è un problema questo della strada da risolversi così semplicisticamente. Non basta allargare le strade, si potrebbero fare anche strade di 100 metri di larghezza e riscontrarle insufficienti. Il problema è di proporzionarle. Permettete a me che sono un tecnico e che, per quanto architetto, amo studiare questi problemi, di dirvi che la strada deve essere proporzionata al volume, all'intensità del traffico che passa per essa. Ecco perchè, onorevoli colleghi, quando si parla ad esempio della via Emilia, si parla di un determinato traffico. Debbo ringraziare la cortesia di un collega, il senatore Corbellini, di avermi fornito una carta di particolare interesse. Questa (che è la situazione del traffico stradale nel 1949) onorevole Ministro, è il punto di partenza per un piano generale della viabilità. Concordo esattamente con il collega che mi ha preceduto sul problema dei piani, ed aggiungo: non solo bisogna fare dei piani ma bisogna farli conoscere, bisogna che li conoscano i cittadini italiani, occorre che i cittadini italiani sappiano che cosa si vuole fare; non debbono attendere un giorno per l'altro che piova dal Cielo un progetto o qualche milione che serva a tamponare una situazione divenuta insostenibile. Mi sembra il piano del tamponamento — quello che oggi in Italia si attua — il piano del giorno per giorno, così come si è seguitato e si tenterà ancora di fare per anni.

Prendiamo atto, signor Ministro, dell'assicurazione da lei data che, finalmente, un'aura nuova spirerà nel suo Ministero e che si faranno dei piani. Io, che ho avuto per molto tempo, ed ho tuttora la passione della urbanistica, e mi sono occupato dei problemi di piccole e di grandi città e anche di piani territoriali, debbo constatare che qualcosa di nuovo è avvenuto nel nostro Paese da 20 anni a questa parte. Oggi le correnti del pensiero nuovo, di questa scienza che si va sempre più affermando e che sul nostro Paese fluttuava un tempo fra l'arte scenografica e il graficismo schematico, sono entrate nella realtà concreta in una scienza che riguarda l'umanità, che riguarda la società nella sua essenza di vita, che riguarda i rapporti tra uomo e uomo, tra uomo ed ambiente che lo circonda; non di una società dove l'uomo vive

e accetta di vivere nelle condizioni tragiche di cui ci ha parlato un collega poco fa, non dove le parole acqua, casa, strada ogni giorno si sentono ripetere come speranza inaccessibile, ma dove queste esigenze sono realtà concrete per la civiltà ed il benessere dell'uomo.

Ebbene, queste realtà devono entrare nel calcolo del piano in modo preciso, direi esatto, non in modo qualsiasi; occorre una buona volta ragionare scientificamente perchè purtroppo nel nostro Paese esiste troppo il senso del pressapoco.

Ebbene amici, sopra questi piani dobbiamo condurre avanti il nostro studio esaminando quale è la gradualità da darsi alle opere, per urgenza, per indisponibilità, per motivi sociali, igienici, economici.

Se gli italiani conoscessero preventivamente il piano tecnico-economico stabilito nel proprio Paese, per ogni Regione, per ogni Provincia e Comune, accetterebbe di attendere con coscienza diversa, anche dilazionando per molto tempo la soluzione di un determinato problema. Non solo è necessario fare i piani, fare sì che gli italiani li conoscano, ma anche signor Ministro, che nel Ministero dei lavori pubblici entrino energie nuove: centinaia di giovani, architetti, ingegneri, geometri cercano la loro strada, nel loro Paese, valendosi della loro scienza. Metteteli accanto, questi giovani tecnici, agli esperti anziani, a quei valorosi anziani che forse presto dovranno lasciare il Ministero creando vuoti paurosi.

Valetevi dell'opera di questi giovani che hanno una coscienza nuova dei problemi del nostro Paese e vogliono risolverli con metodi nuovi consoni al nostro tempo.

Signor Ministro, anche se talvolta la parola « piano » ha suscitato reazioni incomprensibili, temendolo quasi come strattagemma mostruoso per incatenare la libera iniziativa, vogliate considerarlo invece come una sintesi molto chiara e limpida degli impegni effettivi che il Governo deve assumere verso il Paese, non obbligando i cittadini a muoversi in questa catterva di cifre, di leggi, di decreti, di bilanci in cui è veramente difficile ritrovare il filo che conduce alle strade, alle ferrovie, agli acquedotti, alle case.

Bisogna trovare parole chiare, le parole alle quali i tecnici sono abituati; io penso che nes-

sun ingegnere di officina per realizzare un certo progetto verrebbe a parlarci in modo così complesso, ma penso che egli verrebbe ad esporre dati, disegni e calcoli e su questi egli realizzerà la macchina. Ebbene, noi dobbiamo realizzare qualche cosa di più che una macchina: vogliamo realizzare la trasformazione del nostro Paese nell'interesse del popolo italiano.

Ma ritorniamo al problema della viabilità, colleghi! Guardando questo grafico abbiamo la conferma di una verità estremamente utile che spunta tra le piccole linee a tratti indicanti il volume del traffico nelle strade e che dimostra la situazione economica italiana: l'addensarsi delle linee là dove è il massimo traffico commerciale, la povertà di linee in determinate regioni del meridione e del centro, là dove la maggiore depressione economica indica la necessità di risolvere molti problemi, ma soprattutto quelli delle comunicazioni. Ci si rende conto così che la via Emilia è quella fra le strade d'Italia la cui situazione è particolarmente grave, situazione caratterizzata da elementi particolari. Infatti su questa arteria il traffico raggiunge tra Piacenza e Parma e tra Reggio e Bologna la punta di 20 mila tonnellate di merce giornaliera e di 14 mila veicoli al giorno. Questo vuol dire che la saturazione e l'intensità del traffico è tale da infirmare la sicurezza del traffico: infatti vi si incontra un veicolo ogni 6 secondi e si pensi che nella via Emilia abbiamo sezioni che non arrivano ai metri 5,80 di larghezza. Tutto ciò mentre è stato autorizzato l'aumento per le sagome dei veicoli a m. 2,50 di larghezza e a m. 11 di lunghezza.

Come si farà a viaggiare? La scienza ci soccorre dicendo che quando sono raggiunti questi limiti non si tratta più di allargare, ma di fare una strada a doppia carreggiata altrimenti il sorpasso e l'incrocio e il fascio di fanali nella notte rendono la circolazione pericolosa.

Ecco perchè nella nostra Regione è scaturito il problema dell'autostrada; non oggi, ma da molto tempo la via Emilia, purtroppo, partecipa negli infortuni stradali di tutta la rete nazionale col 22 per cento il che vuol dire sui 100 mila feriti e 5-6 mila morti qualcosa come 22 mila feriti, 1.100-1.200 morti: un danno gravissimo per la Nazione, miliardi di danni.

Lei sa che nella mia città, signor Ministro, c'è un passaggio a livello che blocca, nelle giornate normali, il traffico per oltre 7 ore al giorno, pensi lei che cosa vuol dire questo e quali conseguenze di congestione del traffico ne derivano e quali pericoli per raggiungere e riprendere la marcia interrotta.

Spero che lei, signor Ministro, come mi ha assicurato un alto funzionario del suo Ministero, farà eseguire quest'opera. Si tratta del sovrappassaggio delle linee della Ferrovia dello Stato nelle vicinanze di Modena. Tutti i cittadini l'attendono da tempo e i braccianti e gli operai particolarmente, perchè l'anno 1951 sta per scadere.

Purtroppo le popolazioni, i lavoratori della nostra Regione emiliana sono molto scettici sulla sollecitudine e sulla portata degli interventi del Ministero dei lavori pubblici nei confronti delle loro esigenze e dei loro bisogni. Le citerò ad esempio il caso del comune di Modena: nell'anno 1951 abbiamo avuto un intervento del Ministero di 12 milioni mentre le opere edilizie dell'amministrazione comunale hanno raggiunto circa i 650 milioni e quelle dei privati si sono aggirate sul miliardo e ottocento milioni. Ciò vuol dire che vi è stato uno sforzo eccezionalmente positivo da parte di tutti gli organismi di quella città per tentare di risolvere e portare una soluzione di alleggerimento ad una situazione economicamente pesante. Lo so: lei in segno di risposta dirà: « Abbiamo pensato al finanziamento del Policlinico per Modena ». Ne prendo atto in anticipo però debbo dire che il finanziamento del Policlinico procede a questo modo: il Policlinico investe una spesa di 1.800 milioni; quest'anno era prevista una spesa per 50 milioni; dopo avere compiuto 15-20 milioni di lavori gli impresari si sono fermati perchè non è arrivato ancora un soldo.

Ma lasciamo andare questa cronaca di vita quotidiana: si potrebbero scrivere dei veri romanzi sopra la sorte dei progetti degli enti locali. Come assessore ai lavori pubblici del comune di Modena dal 1946 ad oggi, sappiamo cosa vuol dire realizzare un progetto; sappiamo anche che il viaggio di un progetto dall'origine alla conclusione sta diventando una specie di avventura nel nostro Paese. Un progetto parte e si perde nei meandri della burocrazia

del Ministero o nell'ambito del Provveditorato, e quando sembra che tutto vada a buon fine entra in scena la Corte dei conti che arresta ogni cosa, rivede i prezzi e i progetti ritornano indietro per ricominciare daccapo il giro.

Passa il tempo e i disoccupati rimangono. Varrà la pena un giorno di scrivere un romanzo di questo genere perchè contrapposto a questo v'è il romanzo di chi attende ed ha fame.

Un altro esempio, signor Ministro, documentato da una lettera che lei forse avrà firmato senza leggere. Il comune di Modena in occasione della venuta del Presidente del Consiglio presentò una serie di richieste per opere urgenti. Tra queste esisteva un caso singolare: il comune di Modena ha la fortuna insperata di possedere una ricchezza non utilizzata; una sorgente d'acqua nella montagna, copiosissima. Intorno a questa sorgente così ricca d'acqua esistono le zone depresse dell'Appennino modenese. Il comune di Modena ha detto: « Diamo l'acqua a questi Comuni » e al signor Presidente del Consiglio è stata appunto fatta la richiesta che sia concesso al comune di Modena di cedere una data quantità di acqua, quanta cioè è necessaria alle popolazioni delle zone depresse, e al Ministero di finanziare le opere necessarie per l'acquedotto. In questi Comuni infatti non esiste altra possibilità di prendere acqua; ebbene si sappia che questa pratica dopo avere girato per diversi uffici è pervenuta al Ministero dei lavori pubblici e qualcuno l'ha esaminata, ma l'ha esaminata tanto bene che ha risposto (è da notare che noi avevamo chiesto che il finanziamento dell'acquedotto avvenisse secondo le leggi in vigore, avvertendo che il comune di Modena aveva già speso 100 milioni per le opere di presa e che era disposto a mettere a disposizione gratuitamente l'acqua per i Comuni delle zone depresse) ha esattamente risposto così: « ... non comprendiamo come il comune di Modena possa finanziare opere di questo genere ». Ma noi, signor Ministro, avevamo chiesto al Governo italiano in base alle leggi che regolano i finanziamenti dei lavori pubblici, di provvedere a questo lavoro. Eppure, badate, la pratica era stata preparata con quella accuratezza che distingue gli uffici tecnici dei piccoli come dei grandi Comuni ed era stato detto chiaramente: « Guardi, signor Ministro, che il comune di Modena non vuole percepire nulla per quan-

to mette a disposizione, il comune di Modena vuole soltanto che questa acqua non scorra inutilmente per la montagna, ma vada a beneficio dei Comuni che ne hanno bisogno». Invece ci hanno dato la risposta che ho riferito. Evidentemente questa pratica non era stata, non dico letta, ma non era stata nemmeno capita; avevano sorvolato. Per questo noi chiediamo, signor Ministro, che nei vostri uffici quando si chiede qualche cosa, quando un progetto è giunto faticosamente quasi in porto, che esso sia esaminato con la competenza dovuta.

Noi ora stiamo per questo progetto, ripercorrendo la strada e la preghiamo, signor Ministro, perchè quando la pratica sarà nuovamente giunta al Ministero venga esaminata con maggiore oculatezza.

Ma ritorniamo al problema della via Emilia: è un problema che deve essere affrontato, ma non in termini di ordinaria amministrazione bensì deve essere fatto un preciso programma in proposito. Tutta la Regione emiliana-romagnola si è messa in movimento; noi non sappiamo se facciamo bene o male, ma quando dobbiamo affrontare programmi di questo genere amiamo riunirci, discutere, fare in modo che tutti i cittadini acquistino conoscenza e coscienza di questi problemi, e oggi tutti i cittadini sentono che questa ormai è una grande opera da affrontare. Sono anche disposti questi cittadini a fare dei grandi sacrifici, tanto grandi che noi abbiamo già fondati motivi per ritenere che la Regione emiliana-romagnola sia disposta a partecipare al funzionamento con 3 miliardi impegnando delegazioni dei propri Comuni e delle proprie Province, perchè vuol salvare la vita dei suoi cittadini e dei cittadini italiani e vuole che questa strada sia la via della salute non la via della morte. Noi vogliamo che scompaiano dal nostro vocabolario queste definizioni: « Triangolo della morte »; « rettilineo della morte ».

Noi chiediamo di avere dei colloqui con lei, onorevole Ministro, per affrontare insieme questo problema essendo consapevoli delle condizioni del bilancio dello Stato e delle esigenze del Paese.

Però vogliamo impostarlo in modo chiaro e preciso; vogliamo andare alla prossima conferenza del traffico dicendo che abbiamo fatto veramente qualcosa per curare questa grande

malattia della viabilità italiana. Chiediamo a lei che si discuta ampiamente su questa opera e la si ponga allo studio nelle mani di quei valentissimi tecnici che sono nel suo Ministero e della Nazione. Ne abbiamo parlato con il suo Direttore generale e i suoi direttori compartimentali ed essi stessi riconoscono che è un problema che deve essere affrontato.

Lei sa che nella nostra Regione esiste il bracciantato: vi sono migliaia e migliaia di braccianti che arrivano a fare come massimo 100 giornate lavorative all'anno. Hanno le case che sembrano topaie, mangiano male e mandano i loro bambini scalzi. È la dolorosa e tragica odissea che passa davanti ai suoi occhi e agli occhi di tutti noi.

Ebbene: vogliamo entrare in una fase più concreta? Vogliamo serenamente esaminare la questione? E se ci diranno che è un problema che esige uno studio, tutti i nostri tecnici, i nostri uffici, tutti i nostri organismi, tutti i nostri cittadini sono disposti a collaborare con il vostro Ministero per la realizzazione della grande opera. Contemporaneamente si potrà portare beneficio ad altre gravi situazioni: alludo ai fiumi. Lei sa che quando sboccano nella piana i fiumi accumulano ghiaie in grande quantità che ostruiscono il normale deflusso delle acque. Il Reno ha già parlato tragicamente; così il Panaro così il Secchia. Sono avvenute alluvioni e noi abbiamo cercato di ripararle. Ma oggi si tratta di fare una radicale opera di pulizia rastrellando migliaia e migliaia di metri cubi di ghiaia e di sabbia per la costruzione dell'autostrada. Sarà un'opera che darà modo ai braccianti emiliani romagnoli di fare qualcosa di più delle 100 giornate di lavoro all'anno; sarà un'opera che farà onore al suo Ministero e certamente a tutta l'Italia. (*Applausi dalla sinistra*).

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

GENCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, le due relazioni dell'onorevole Terranova alla Camera dei deputati, e del senatore Canevari al Senato, pregevoli ed esaurienti ambedue, l'ampia discussione sin qui svolta, i molti interventi, l'ora tarda m'inducono ad essere più breve del solito.

Non intendo ripetere ciò che è stato già detto eloquentemente ed autorevolmente; trat-

1948-51 - DCXCVI SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

terò semplicemente alcuni punti essenziali della politica dei lavori pubblici incominciando dal problema più delicato: energia elettrica. Ho già intrattenuto il Senato nella discussione dello stato di previsione del Ministero dell'industria e commercio nella seduta del 12 luglio. Non devo aggiungere niente a quanto dissi allora. Devo soltanto ribadire che una delle cause che ostacolano lo sviluppo del Mezzogiorno è proprio la politica delle grandi società elettriche, alla cui onnipotenza non c'è, a mio parere, che un rimedio: la nazionalizzazione. Come vedete, amici di questa parte (*rivolto alla sinistra*), siamo perfettamente d'accordo. Perciò ho appreso con soddisfazione le dichiarazioni che il ministro Aldisio ha fatto alla Camera dei deputati in materia. Che questa fosse l'opinione del Ministro supponevo da principio, io, che andavo sentendo negli ambienti degli elettrici che il ministro Aldisio avesse, come Ministro, la vita breve e come se ne auspicasse la sostituzione, la più rapida possibile. Non mi fermerò sui particolari di quanto accade un po' dappertutto, ma specialmente nel Mezzogiorno; dirò solo, onorevole Ministro, anche se questa è materia che non le appartiene direttamente, che il blocco dei prezzi dell'energia elettrica viene violato quotidianamente. Proprio in questi giorni ho segnalato al Ministro dell'industria un caso, che non esito a definire clamoroso, verificatosi nei giorni scorsi nella provincia di Bari. Un molino, con pastificio, che ha chiesto di sostituire un motore a gas povero con l'energia elettrica, per una potenza di 80 Kw., ha avuto questa richiesta, e soltanto dopo il mio intervento: 40 centesimi a chilowattora (voi direte che è poco!), moltiplicati per 24, ridotti a 38 centesimi; 800 mila lire, ridotte a 700 mila, di contributo di allacciamento, e poi, *dulcis in fundo*, un contributo mensile fisso di 40 lire per ogni chilowatt installato. Ebbi l'ingenuità di capire che le 40 lire fossero riferite ai prezzi odierni. Quando il disgraziato futuro utente andò per firmare il contratto, si trovò di fronte ad una richiesta non di 40 lire moltiplicate per 80, cioè 3.200, ma ad una richiesta di contributo fisso supplementare di 40, moltiplicato 80, moltiplicato ancora per 24, al mese, cioè di altre 76.800 lire mensili, per un totale di 921.600 lire annue — fate le moltiplicazioni perchè

potrei avere sbagliato — in aggiunta alle 9 lire e centesimi per ogni chilowattora consumato, di modo che se quell'utente consumasse 100 mila chilowattora all'anno si dovrebbe pagare questa energia poco meno di 2 milioni, con un prezzo medio di circa 20 lire. Ecco trovata la maniera brillante per violare il blocco dei prezzi, cioè per violare la legge. Io sto aspettando di vedere quali provvedimenti di fronte a queste segnalazioni prenderà il Ministero dell'industria e commercio.

CARELLI. Nazionalizzazione.

CORBELLINI. Unificazione delle tariffe.

GENCO. Si tenta di introdurre alla chetichella la tariffa binomia, che è proprio quella che si presta più agevolmente per violare il blocco dei prezzi ai danni dei cittadini italiani. Bisogna, onorevole Sottosegretario — lo dica al Ministro — sradicare questa mala pianta e distruggere i semi, prima che rovinino la Nazione. Il Ministro ha detto alla Camera dei deputati che il problema delle tariffe è di competenza del Ministro dell'industria; ma il Governo è unitario e non vale ridurre il Paese a compartimenti stagni o a settori, o, peggio, giocare a scarica barile. Bisogna prendere delle misure estreme e l'onorevole Aldisio ne ha la capacità e il coraggio. Non rimandiamo oltre la soluzione di questo problema, se non vogliamo confermare l'impotenza del Governo e del Parlamento.

Sia vanto proprio di questa prima legislatura del Senato della Repubblica italiana risolvere definitivamente questo problema. Da tutti i settori si sono levate voci concordi per denunciare i soprusi e i sotterfugi per eludere la legge. Non aspettiamo oltre. Il Ministro ha dichiarato che egli intende costituire il Comitato dell'elettricità; potrebbe questo essere un principio di soluzione, ma io diffido un po' delle Commissioni, così come non ho mai avuto eccessiva fiducia negli ordini del giorno. Diffido delle Commissioni perchè da ragazzo sentivo dire che Giolitti, quando voleva rimandare *sine die* un problema, nominava una Commissione. Diffido degli ordini del giorno perchè, purtroppo, onorevole Presidente, sono tre o quattro anni che noi ci occupiamo di questo problema, e le istanze si fanno ogni anno più pressanti, che presentiamo ordini del giorno

accolti od approvati, ma non vediamo ancora l'inizio di questa soluzione.

Ma vi è qualcosa che si può fare subito e la può fare proprio il Ministero dei lavori pubblici. Il collega Putinati, mi pare, ha detto che le imprese idroelettriche sospendono e riprendono i lavori a loro piacimento. Se tutti i dati fossero come quelli che ha riferiti relativamente agli impianti della Sila, vi sarebbe molto da rettificare. Credo che abbia sbagliato, perchè in Sila non lavoravano 5.000 operai; ne lavoravano, negli impianti del Mucone, solo 2.000. E se gli operai sono stati licenziati, ciò forse dipende dal fatto che la fine di questi impianti era preventivata proprio per il mese in corso.

Che gli impianti siano per finire lo si deduce dal fatto che per questi lavori si consumavano giornalmente circa 2.000 quintali di cemento delle fabbriche di Modugno, in provincia di Bari, e quindi questo forte consumo aveva fatto diradare notevolmente il cemento, che adesso, da qualche giorno, si trova più facilmente sul mercato barese. Io vorrei sapere proprio dal Ministro dei lavori pubblici quali e quanti impianti sono stati costruiti in Italia dal 1948, cioè dal giorno in cui si concesse alle società elettro-commerciali l'aumento delle tariffe da 14 a 24 volte in Italia meridionale da 16 a 24, con l'impegno che si sarebbe dato luogo alla esecuzione del cosiddetto programma nazionale di impianti idroelettrici. Ma vi è una cosa che il Ministero deve fare, se è vero che queste società elettro-commerciali, costruttrici di impianti idroelettrici, stanno rallentando o fermando i loro lavori, ed in qualche caso è purtroppo vero: il Ministero deve revocare immediatamente tutte le concessioni per impianti idroelettrici, ottenute da anni e mai utilizzate. Bisogna spezzare l'ipoteca della S.M.E. sulle acque della Calabria, o del Volturno, come l'ipoteca di altre società sulle acque di altre zone. Bisogna consentire e favorire anche e soprattutto la costruzione di piccoli e medi impianti. A tal proposito chiedo al Ministro quante domande sono pervenute e quante sovvenzioni sono state concesse in base alla legge, da noi approvata in sede deliberante nella 7^a Commissione, riguardante la sovvenzione agli impianti idroelettrici nell'Italia meridionale e nelle Isole, e quante domande e sov-

venzioni per gli impianti termoelettrici, perchè vogliamo sapere se questa legge non sia servita soltanto a favorire gli interessi dei grandi complessi industriali. Ho appreso in questi giorni con soddisfazione l'inizio dei lavori di costruzione di una centrale idroelettrica sull'Aspromonte, ad opera di una società diversa dalla S.M.E. Ciò vuol dire che quella legge comincia finalmente a rompere il monopolio. Questa centrale elettrica dovrebbe produrre energia da convogliare verso la Sicilia, a mezzo dell'elettrodotta da costruire attraverso lo Stretto di Messina. Voglio ripetere un'altra cosa, che dissi nella seduta del 12 luglio. Denunciai allora lo scandalo della S.M.E., che aveva comperato dalla Terni, società dell'I.R.I., 400 milioni di chilowatt-ora a lire 2,65 e l'aveva rivenduti a noi pugliesi al prezzo di 30-40 lire al chilowatt-ora. Vero è che la S.M.E. ha fatto alla città di Bari, alla quale porta via 800 milioni l'anno, il regalo dell'illuminazione del Castello e alla Fiera del Levante il regalo di una torre a traliccio, piuttosto colossale. Fumo negli occhi perchè alcuni milioni gettati nella Fiera o in città servono per mascherare tutto il resto.

Intendo insistere sulla vendita a prezzo elevato dell'energia pagata 2,65 per vedere se si trova un Ministro che provveda a far pagare convenientemente a chi tocchi quest'operazione ai danni del Mezzogiorno.

Statistiche della produzione e consumo dell'energia.

Ho avuto una discussione col Sottosegretario a questo proposito. Le statistiche del Ministero dei lavori pubblici — Servizio idrografico — sono fatte con gli occhi e con i dati forniti dalla S.M.E., per il Mezzogiorno, perchè mentre esse riguardano singolarmente le regioni Val d'Aosta, Piemonte, Liguria, Emilia, Toscana, Lazio, Umbria, Venezia, Marche, quando invece si arriva all'Italia meridionale, si è fatta una statistica unica, mettendo: Italia meridionale. Queste statistiche si fermano al 1948 e non so perchè, in quanto i dati si possono avere rapidamente attraverso gli Uffici delle imposte di fabbricazione. Dicevo dunque: Italia meridionale, unica voce e, in parentesi: Campania, Puglia, Basilicata e Calabria.

Risulta un consumo annuo globale di 1 miliardo e 800 milioni di chilowattora. Se questa quantità fosse distinta per le diverse regioni del Mezzogiorno, si vedrebbe come gran parte di questa energia si consuma nella Campania, 287 milioni nella Puglia e il resto, assai poco, nella Basilicata e nella Calabria dove, per ogni abitante, il consumo è di 60 chilowattora all'anno. Le statistiche si possono avere, consultando i dati degli Uffici delle imposte di fabbricazione, come ho detto; ed il Ministero potrà agevolmente e rapidamente avere tutte le notizie che occorrono e tenere aggiornate le sue statistiche, che si fermano, oggi, al 1948. Si rileverà facilmente come lo scarso consumo di energia è la prova più immediata del basso livello economico delle regioni del Mezzogiorno.

Edilizia. Si potrebbe dire tanto su questo argomento, parlare dell'edilizia scolastica, dell'edilizia ospedaliera, dell'edilizia civile e così via. Ma non voglio ripetere quello che è stato detto da altri. Il collega Ceschi ha parlato delle cliniche di Padova; quando abbiamo approvato lo stanziamento per le cliniche di Modena, abbiamo parlato anche del policlinico di Bari. A Bari, dal 1938, 21 padiglioni sono ultimati, ma durante la guerra sono serviti ai soldati italiani che andavano in Albania, poi ai polacchi, agli inglesi, ecc. Dei 21 padiglioni oggi ne funzionano solo 3. Gli altri sono rimasti solo come opere murarie, perchè gli infissi sono serviti ai soldati per riscaldarsi. Speriamo che, nella legge per la sistemazione delle cliniche di tutta Italia, Bari non sia all'ultimo posto. Plaudo al Ministro per aver creato la sezione urbanistica del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mi auguro che non abbia il difetto del Consiglio superiore di andar piano, perchè questa è una delle cause del ritardo con cui le pratiche passano nel Ministero. È necessario che da parte del Ministero dei lavori pubblici si studino i problemi dell'edilizia, che sono due. Bisogna costruire molto e bisogna costruire a minor costo. Si può fare della demagogia, dicendo che bisogna impedire la costruzione di fabbricati di lusso, e deprecando che oggi la politica del Governo favorisca le costruzioni di lusso. Io, come ingegnere, non ho la preoccupazione di essere considerato reazionario, anche perchè dichiaro di non essere

possessore che di una casetta in paese. Per me le costruzioni di lusso hanno ragione di essere, anche perchè impiegano materiali la cui produzione dà lavoro agli operai. Ritengo che in un periodo di carenza come questo, ogni casa che viene costruita deve essere considerata come una casa di più. Tra qualche giorno quando discuteremo il problema della costruzione di case ultra popolari a Napoli, nella mia relazione, pubblicherò una statistica che riassumo ora, per far sapere al Senato quale carenza di abitazioni vi sia nelle regioni meridionali. Elenco le Regioni in base ad una statistica del 1948, riguardante la media di persone per stanza: Puglia 2,32, cioè 232 persone ogni 100 stanze; Lucania 2,28.

CORBELLINI. Sono statistiche vecchie.

GENCO. Onorevole Corbellini, creda pure a me, se si guarda alla prolificità di quelle regioni, le cose sono cambiate in peggio. In questo prospetto, infatti, per la Lucania si dice 2,28, ma posso dire che Matera, la città dei Sassi, che ha avuto un apposito disegno di legge, ha un indice di affollamento di 3,56. Si tratta di statistiche precise fatte dagli uffici tecnici di Matera. Così pure dirò che se l'indice per Bari è di 2,35, quello della Puglia può essere calcolato a 2,80. Per la Calabria si ha l'indice di 2,36; Lazio 1,93; Sicilia 1,91; Sardegna 1,59; Emilia 1,53; Abruzzi e Molise 1,51. Tutte le altre regioni non sono elencate in questo quadro che ho letto, perchè l'indice di affollamento delle altre regioni è inferiore all'indice di affollamento medio della Nazione che è di 1,41.

Per ogni casa che si costruisce, anche se di lusso, è una casa che si libera.

CONTI. Se è una casa di lusso, sono tre case popolari di meno.

GENCO. Se la gente ha denaro non potete obbligarla a costruire o comprare case popolari. Lasciate che gli abbienti costruiscano, perchè così lasciano liberi gli appartamenti che occupano e da ognuno di questi si potrà trarre più di un alloggio popolare.

CONTI. Ma quando si fanno le case ai Parioli con i denari dello Stato...

GENCO. Io non ho detto questo. Non penso affatto a sovvenzionare le case di lusso. Dico solo che bisogna lasciar costruire, con alcune agevolazioni fiscali.

CONTI. Tupini ha dato tutti i denari destinati alle cooperative per la costruzione di case ai Parioli.

GENCO. Bisogna prescindere da criteri demagogici in queste cose. Io ritengo che i criteri di classifica delle costruzioni di lusso come stabiliti nel decreto ministeriale del 7 gennaio 1950, sono arbitrari e invito il Ministro a rivedere quei criteri. Questi furono emanati in un momento di fretta, perchè il Senato aveva approvato il mio ordine del giorno, col quale invitavo il Senato a promulgare entro tre mesi — diventati poi sei — il regolamento relativo alle costruzioni edilizie di lusso. Sono considerate di lusso case aventi cinque di certe determinate caratteristiche, una delle quali, per esempio, riguarda vani aventi una superficie media superiore a 20 metri quadri. Ora, pensate, che dalle nostre parti, i vani sono generalmente superiori a questa misura, anche nelle case dei contadini, perchè le costruzioni sono coperte a volta e pertanto il vano deve essere piuttosto grande perchè l'intradosso non sia troppo basso. È stabilita pure tra le caratteristiche un'altezza non superiore ai metri 3,50. Ora da noi anche le case modeste raggiungono i 4 metri. Poi per quanto riguarda le facciate, queste non devono avere rivestimenti in marmo o altro materiale pregiato. Ora se voi prendete quei ritagli di marmo che rappresentano i rifiuti della lavorazione delle lastre e fate il rivestimento dei muri esterni, mettendo questi ritagli a strati di piccolo spessore in maniera da rivestire le murature con materiali assai più resistenti dell'intonaco, che, in certe zone battute dalla salsedine marina, va in malora dopo qualche anno, questa viene considerata una delle caratteristiche per case di lusso.

Altra caratteristica: pavimenti di marmo.

Se voi andate a Carrara, potete comperare, oggi, un pavimento di marmo bianco o bardiglio per 500 lire al metro quadrato, purchè in piastrelle di piccole dimensioni (20 × 20). Ed allora chi è quel citrullo che, essendo pratico di costruzioni, va a spendere 800 lire al metro quadrato in mattonelle di cemento, che dopo qualche anno si consumano, quando può avere a qualcosa di meno o allo stesso prezzo un pavimento di marmo?

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lei sa, onorevole Genco, che debbono concorrere un certo numero di queste circostanze.

GENCO. Perfettamente: debbono essere cinque. Comunque non mi dilungo e, se lei vuole, la conversazione la possiamo fare a parte, io e lei, in altro momento.

Noi dobbiamo elevare il livello delle classi lavoratrici, anche nel tipo di casa da assegnare loro; ecco perchè ho ammirato molto i risultati del Piano Fanfani, le cui costruzioni, linde, eleganti ed armoniose, sono riuscite veramente belle anche nei nostri paesi delle Puglie, ove ci sono appartamenti che possono essere abitati benissimo anche dalla così detta classe borghese e che rappresentano indubbiamente una novità e un progresso nel campo dell'edilizia. L'altro giorno in Commissione io sono insorto quando si proponeva di costruire le case ultrapopolari per Napoli formandole con un solo vano, e a me relatore si chiedeva poi se in queste case si dovesse fare il gabinetto con bagno perchè era molto più utile, trattandosi di case ultra popolari, fare un bagno collettivo. Il che vuol dire che dovremmo costruire in Italia case collettive come quelle in uso nei paesi comunisti.

Occorre costruire a minor costo, standardizzare le strutture e i materiali. Nulla è stato fatto in questo campo. Occorre aiutare le industrie per materiali di costruzione. Si pensi che in Basilicata si costruisce ancora oggi con mattoni fatti a mano in fornaci di fortuna; si pensi che in questo momento in Italia il cemento si ottiene soltanto attraverso il mercato nero a prezzo superiore a quello ordinario, e il cemento a costo ordinario costa già parecchio, intorno alle mille lire al quintale; si pensi che alcuni materiali mancano, ed allora si conclude che è necessaria una politica dei prezzi dei materiali, organizzando le fabbriche, le fornaci, ed anche, se occorre, il trasporto dei materiali stessi. Si sente dire che i treni che dalla Sicilia vanno in Alta Italia, carichi di agrumi, tornano vuoti. Si potrebbe utilizzarli per portare in Calabria dei materiali che sono abbondanti in zone vicine come le Puglie.

Dirò qualcosa a proposito dei mutui per la legge che va sotto il suo nome, onorevole Ministro. Io le ho segnalato pochi giorni fa che il

Banco di Napoli in provincia di Matera aveva concesso mutui soltanto a tre o quattro su venti richiedenti. Sono troppo pratico di quella zona per non aver subito capito, attraverso l'elenco delle persone che hanno ottenuto i mutui, che si tratta di persone che hanno qualche centinaio di ettari di terreno, che potevano costruire molto probabilmente le loro case senza i mutui garantiti dallo Stato e con i soli loro mezzi. Dirò che il Banco di Napoli, che deve concedere questi mutui, li concede soltanto a coloro che possono largamente garantire i mutui, che possono disporre di proprietà tre quattro volte maggiori; di modo che la legge si risolve in un danno per coloro che non hanno case o non possono averle altrimenti e in un favore per coloro che possono costruirle da sè.

Sulle strade non dirò proprio niente, perchè è stato detto troppo; dirò soltanto che la legge dei 40 miliardi per le strade statali del Mezzogiorno si trova ancora alla Camera dei deputati. Vorrei pregare il Ministro ...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. È stata approvata.

GENCO. Benissimo. Mi auguro allora che venga presto in Commissione, perchè si possa così esaminare. Occorre poi che le strade nuove che si fanno nell'Italia meridionale, ad opera della Cassa del Mezzogiorno non siano di soli 5,50 metri di larghezza. Naturalmente parlo di strade di una certa importanza, di un certo traffico, non parlo di tutte le strade. Si facciano con una certa larghezza, perchè altrimenti sarà molto costoso andare a rifarle, quando si rivelano insufficienti e si vigili anche su queste opere della Cassa del Mezzogiorno, anche circa la qualità dei materiali, perchè proprio in questi giorni mi sono trovato a passare su una strada ed ho constatato che si adoperavano dei materiali piuttosto teneri in confronto di quelli previsti dai capitolati di appalto stabiliti dalla Cassa del Mezzogiorno. Ciò si giustificava dicendo che non si trovava in quella zona altro materiale, ma in verità si adoperava quel materiale perchè costava meno.

Per quanto riguarda l'A.N.A.S. ho sempre sostenuto che essa dovrebbe assumere la direzione, la manutenzione e soprattutto la sorveglianza di molte strade. Se, per esempio, per la costruzione delle strade di competenza della

Cassa del Mezzogiorno si facesse soprintendere l'A.N.A.S., penso che ciò sarebbe molto opportuno dato che l'A.N.A.S. ha dei tecnici che in materia di strade sono diventati maestri dopo 25-30 anni di esperienza. Inoltre che cosa aspettiamo ad approvare il Codice della strada? Ne abbiamo parlato l'anno scorso e torno a ripeterlo adesso.

CORBELLINI, è di competenza del Ministero degli interni.

GENCO. Approviamo finalmente questo nuovo codice e non se ne parli più.

Per quanto riguarda le nuove costruzioni ferroviarie, alla Camera, è stato a lei richiesta, onorevole Ministro, la costruzione del doppio binario della linea Ancona-San Severo, cioè della linea Adriatica. Non insisterò su questo argomento, soltanto aggiungo che sarebbe utile che il Ministro dei trasporti provvedesse a potenziare anche la linea jonica che potrebbe servire da doppio binario per la tirrenica.

Ma c'è ancora un'altra cosa su cui debbo richiamare la sua attenzione, signor Ministro, ed è il completamento dei lavori iniziati. Glielo ho detto parecchie volte anche a voce e lo ripeto anche qui in Senato. Non le farò una casistica, ma dia ordine che i lavori incominciati e non finiti, qualche volta per pochi milioni o frazioni di milioni, siano ultimati perchè molte opere non si possono mettere in esercizio ...

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ci vogliono centinaia di miliardi.

TARTUFOLI. Centoventi miliardi.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Di più.

GENCO. Qualcosa su un altro problema riguardante i lavori pubblici: si è mai domandato l'onorevole Ministro perchè le case dell'I.N.A.-Casa sono sorte così rapidamente? Perchè l'itinerario che percorrono i progetti ed i mandati di pagamento per quelle costruzioni è brevissimo, laddove per alcune pratiche dipendenti dal suo Ministero si fa luogo niente di meno che a dodici passaggi. Ho qui su un pezzettino di carta l'elenco degli uffici ai quali deve andare e tornare, e poi ancora andare e tornare una certa pratica, per esempio, di revisione dei prezzi: 12 passaggi; mettiamo che occorranza quindici giorni per ogni ufficio,

1948-51 - DCXCVI SEDUTA

DISCUSSIONI

19 OTTOBRE 1951

moltiplichiamo 12 per 15 ed otteniamo 180 giorni, cioè quasi sei mesi, e ciò quando tutto va bene. Cerchiamo di semplificare una buona volta.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Tenga presente che noi abbiamo tutti i controlli sacramentali.

GENCO. Signor Ministro, su un giornale che ho qui c'è una circolare del Presidente del Consiglio dei ministri per il coordinamento e la speditezza dell'attività amministrativa. O lei ci crede a questa circolare — io non ci credo — e la mette in pratica, o lei non ci crede ed allora facciamo delle nuove leggi. Non è mica detto che tutti questi controlli, di cui lei ha parlato, siano stati stabiliti per legge divina. Se li hanno stabiliti degli altri individui, quasi un secolo fa, degli altri legislatori come noi, quando il mondo camminava sul carro a cavalli, oggi che si cammina in aereo a 500 chilometri l'ora, dobbiamo far camminare anche gli uffici un po' più speditamente. Lei si è mai domandato perchè molte imprese lasciano i lavori pubblici affidati al suo Ministero e vanno a supplicare quelli dell'I.N.A.-Casa? Le aste dell'I.N.A.-Casa non son mai andate deserte, tranne che in questi ultimi mesi e soltanto perchè la speculazione sta provocando la rarefazione dei materiali sul mercato, il rialzo del ferro, il rialzo del cemento, della calce, dei mattoni. Questo è un argomento nel quale deve intervenire pure qualcuno. Ma gli interessi sulle somme dovute? Lei pensi che quando una cooperativa ha eseguito un lavoro e dopo tre anni non si vede liquidato il prezzo, essa che è formata da persone nullatenenti e che ha preso i soldi da una banca, qualche volta anche con la firma del senatore del posto, poichè questi soldi costano degli interessi, essa li deve pagare. Ebbene, onorevole Ministro, le descriverò un piccolo episodio. Una cooperativa, che mi sta molto a cuore, deve avere dallo Stato circa due milioni per revisione dei prezzi, ma non ha ancora avuto un soldo a tre anni di distanza dall'ultimazione dei lavori. È la seconda o terza volta, che ne parlo in questo bilancio, ed ora quella cooperativa — incredibile ma vero — deve pagare non so se a torto o a ragione — forse più a torto che a ragione — 120 mila lire all'Istituto di previdenza sociale e non le può pagare, perchè non ha avuto un soldo dal Genio civile,

per cui l'Istituto di previdenza sociale ha applicato una legge in base alla quale, aggiungendo al dovuto interessi, penalità ecc. per il ritardo, è creditore di questa cooperativa di quasi 400 mila lire. Ora io domando: cosa succede quando lo Stato non paga e non mantiene i suoi impegni? Il giorno in cui il cittadino si forma la convinzione che lo Stato è rapidissimo nel farsi pagare e lentissimo nel pagare, quel giorno l'autorità dello Stato è finita ed i cittadini finiscono per convincersi che occorre qualcosa di drastico, di rivoluzionario — come diceva il collega Labriola — per cambiare questo stato di cose. Ora io domando: se l'Istituto di previdenza sociale deve avere 120 mila lire e lo Stato deve pagare due milioni, e se si devono pagare gli interessi alla Previdenza sociale, deve pagarli o no anche lo Stato? Deve pagarli, perchè altrimenti sarebbero perfettamente inutili le clausole che lo Stato inserisce nei suoi capitolati, cioè che dopo sei mesi si fa il collaudo e dopo un anno si fa luogo al pagamento degli interessi.

E a proposito di collaudo — ed ho finito — mi consenta, onorevole Ministro, che come ingegnere io parli anche un pochino a nome della mia categoria: l'ho detto l'altro giorno in Commissione e lo ripeto adesso. Ho rimproverato l'altro giorno il mio eminente presidente e collega Corbellini, perchè, dovendo fare un collaudo all'A.C.E.A., aveva chiamato un ingegnere in pensione. Ma tutti i collaudi di tutte le opere dello Stato sono affidati a ingegneri in pensione, dai 70 anni in su, per cui ingegneri di 75 anni, se debbono andare a fare un collaudo per esempio in Basilicata, d'inverno non ci vanno perchè fa troppo freddo, se lo debbono fare d'estate, non ci vanno perchè fa troppo caldo, e nelle stagioni intermedie hanno qualche altro piccolo malanno e passano i mesi. (*ilarità*). Intanto i liberi professionisti, i giovani specialmente, soffrono la fame. Bisogna farla finita (e di ciò fu oggetto anche una interrogazione del senatore Milillo) con i moiti incarichi ai funzionari in pensione, e soprattutto bisogna farla finita con i moiti incarichi ai funzionari in servizio. Ve ne sono di quelli che si occupano dei lavori della Cassa del Mezzogiorno, dei lavori del Consorzio di bonifica A o B e qualcuno arriva a prendere 400 mila o 500 mila lire al mese. La Cassa del Mezzogiorno ha fatto la

sciocchezza di dare due miliardi di lavori all'Ufficio tecnico provinciale di Bari, e così li ha dati all'Ufficio tecnico provinciale di Foggia, a quello di Cosenza, di Taranto, ecc. Lo stesso Ufficio provinciale, oltre tutti i lavori di sua ordinaria competenza, tiene questi lavori della Cassa del Mezzogiorno ed i lavori dell'I.N.A.-Casa in molti Comuni della mia Provincia. Gli ingegneri sono sempre gli stessi e voi potete immaginare cosa accade: l'inflazione dei lavori! L'altro giorno uno di questi mi domandava se non potesse avere qualche altro incarico! (*Interruzione del senatore Lepore*). Lo so, ma per l'occasione si potrebbero anche chiamare altri ingegneri disoccupati, senza dire che, se i lavori stradali si facessero appaltare e dirigere dall'A.N.A.S., lo Stato non spenderebbe neanche un soldo perchè i progetti ci sono quasi tutti o si possono facilmente allestire. Non posso e non voglio abusare della pazienza del Senato. Ho qui un elenco di lavori aggiudicati in questi mesi in Puglia e Lucania. Lo passerò all'onorevole Ministro, perchè è un elenco istruttivo e ricorrono troppo spesso i nomi di alcune imprese con ribassi forti o lievi. Le conseguenze le tirerà lui.

Nel chiudere intendo raccomandare al Ministro di effettuare un decentramento più ampio ed effettivo per cui ogni atto non debba dipendere dal Ministero, dove funzionari lontani giudicano e mandano, dove la lentezza delle pratiche costringe gli italiani del nord e del sud a fare ogni quindici giorni un viaggio a Roma, a camminare per corridoi, a battere a porte, a stazionare in anticamera, ad affliggere i parlamentari del posto per riscuotere, per esempio, un mandato che aspetta da due o tre anni. Ella, onorevole Ministro, ha l'onore e l'onere di dirigere forse il più importante dicastero dello Stato, anzi certamente il più importante. Lo renda agile, rapido, efficiente, attivo, promotore e stimolo di ogni iniziativa, stronchi ogni inerzia e abbatta ogni ostacolo, di legge o di metodo, soprattutto faccia mensilmente una statistica e dei grafici delle pratiche evase, in maniera da rendersi conto di quello che accade. Solo così si allontaneranno dai suoi uffici la nebbia della diffidenza, della sfiducia e del sospetto e quell'ostilità per cui, come dicevo prima, alcune imprese rifuggono dai lavori del suo Ministero e si dedicano più proficuamente alla

costruzione di case così dette di lusso. Solo così la Nazione avrà una politica dei lavori pubblici e potrà realizzare quella giustizia sociale e quel progresso che tutti auspichiamo. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Martini, ne ha facoltà.

MARTINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori. Vi rubo non più di cinque minuti. Tutti constatiamo, con viva soddisfazione e compiacimento, lo sviluppo che hanno preso, in tutta Italia, i piani adottati per la costruzione delle case popolari ed economiche.

Sono case modeste ma costruite con tutte le regole dell'edilizia moderna, linde aerate e ben soleggiate, dove trovano alloggio operai, artigiani, impiegati, professionisti, ai quali pareva un sogno, specialmente dopo il disastro della guerra perduta, di poter avere una casa accogliente che, i più, potranno riscattare e quindi faranno propria.

È una vera provvidenza che fa onore al nostro Paese e di cui va data lode al Governo che queste disposizioni volle, ne ottenne l'approvazione del Parlamento e ha saputo attuare.

Sono miliardi di lire ottimamente spese che hanno consentito di arricchire il nostro patrimonio edile, ed hanno permesso di alleviare la grave crisi degli alloggi, e non siamo che ai primi passi!

Ma per il vecchio patrimonio edile che s'è fatto e si fa?

Specialmente per effetto della svalutazione della lira e del blocco degli affitti, moltissimi, quelli che difettano di risorse, non possono, colle rendite che traggono dai fabbricati, provvedere alle riparazioni, anche le più semplici. E così i fabbricati, particolarmente quelli abitati dalla più umile gente, vanno deteriorandosi sempre più e si hanno così alloggi sempre più miserevoli, malsani e talvolta pericolosi se hanno deficiente stabilità.

E man mano che il tempo passa, senza apportarvi alcuna opera di manutenzione, si accresce il deterioramento e quindi aumenta la spesa di riparazione.

Moltissimi fabbricati con opportuni lavori di restauro, di adattamento, si potrebbero trasformare in quartieri di abitazione igienici ed accoglienti.

Bisogna incoraggiare, stimolare, invogliare i proprietari, mancanti di mezzi, ad affrontare queste spese di manutenzione, di miglioramento, di adattamento, con opportuni provvedimenti legislativi, accordando loro un contributo o la esenzione temporanea, totale o parziale, a seconda dell'importanza dei lavori eseguiti, dall'imposta fabbricati. Che dire poi delle case rurali? Sono quasi tutte fatiscenti ed in uno stato deplorabile di manutenzione e di conservazione. Per quelle abitate dai coloni a mezzadria potrà provvedere il proprietario, per le altre occorre un provvedimento adatto a risolvere questo problema che ha un grande interesse sociale e anche una certa urgenza.

Signor Ministro, io vi ho segnalato quei provvedimenti che credo sia necessario affrontare e risolvere nell'interesse della buona conservazione di un imponente patrimonio edilizio; a voi il provvedere. Io ho fiducia in voi e sono certo che la mia non sarà stata una voce clamorosa nel deserto. (*Approvazioni*).

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

MOMIGLIANO, *Segretario* :

« Il Senato invita il Governo ad emanare provvedimenti atti a rendere più rapida ed efficiente l'applicazione della legge a favore delle località depresse dell'Italia centrale e settentrionale, con particolare riguardo alle esigenze delle zone montane le cui condizioni sono soggette ad un progressivo aggravamento per lo stato di abbandono in cui permangono;

segnala in modo particolare :

a) il problema della sistemazione idraulica montana affidata dalla legge stessa al Genio civile anche per la parte dipendente dal bilancio dell'agricoltura e foreste;

b) la necessità di dare sviluppo alla viabilità montana, sia venendo in aiuto ai Comuni montani per la costruzione delle strade di comunicazione dei Comuni stessi col fondo valle e con le diverse frazioni abitate, sia con l'affidare in modo definitivo alle province la manutenzione di tutta la rete delle strade comunali, passando allo Stato le maggiori strade oggi classificate come provinciali;

c) la trasformazione in « strade turistiche » ed il mantenimento di tutta la rete stradale creata — particolarmente nelle Alpi occidentali — per scopi militari ed oggi abbandonata con perdita di un cospicuo patrimonio nazionale ».

PRESIDENTE. Il senatore Castagno ha facoltà di parlare.

CASTAGNO, Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, nella serie di interventi su questo bilancio, intesi a porre in rilievo determinati problemi locali o particolari aspetti di problemi generali, mi permetto di inserire alcune brevi proposizioni per illustrare il mio ordine del giorno che interessa un importante settore del Ministero dei lavori pubblici: quello che ha per obiettivo il miglioramento delle condizioni delle zone montane. Provengo da una provincia che si estende per la maggior parte del suo territorio nelle vallate alpine ed i cui abitanti, anche quelli che vivono del lavoro industriale negli stabilimenti della pianura, provengono dalla stessa zona alpina. Ho avuto occasione, con altri colleghi, pochi giorni or sono, di accompagnare negli uffici di diversi Ministeri (agricoltura, finanze e lavori pubblici) una delegazione di gente della montagna proveniente dalla Valle Pellice, dalla Valle Chisone, dalla Valle di Susa, dalle Valli di Lanza, dalla Valle dell'Orco e dalla Valchinsella, rappresentanti di una organizzazione nuova, il « Consiglio della Montagna », che raccoglie, senza caratteristiche di partito, uomini di buona volontà delle zone alpine della provincia per raccogliere le voci e i bisogni dei Comuni e delle genti della montagna, studiare la soluzione dei gravi problemi che le assillano e portare, voci, bisogni e problemi all'esame dei corpi amministrativi e legislativi locali e nazionali.

L'esposizione fatta dalla delegazione del Consiglio della Montagna piemontese ai diversi Ministri e ad alti funzionari ha spaziato in tutti i campi della dolorosa situazione delle zone montane, dalle strade ai bacini, dall'edilizia scolastica alle fognature, dalla disciplina delle acque alla sistemazione degli alvei dei torrenti, dalla difesa contro la degradazione dei terreni e le frane agli acquedotti, prospettando tutte le opere che si rendono necessarie giorno

per giorno e che, dopo decenni di assoluto abbandono da parte della pubblica amministrazione e di indifferenza da parte dei Governi che si sono succeduti dall'unità d'Italia ad oggi, sono diventate indispensabili per evitare che la montagna continui nella marcia verso il crescente impoverimento, verso la progressiva degradazione e conseguente spopolamento, con danno sempre più grave per l'economia e la vita sociale dell'intera Nazione. La delegazione montana piemontese ha trattato anche, a Roma, di imposizioni fiscali, di tributi e di altre questioni di finanza, di rimboschimenti, di pascoli, di colture agrarie, di zootecnia alpina e così via.

Il mio ordine del giorno fissa alcuni punti riflettenti il bilancio in discussione. Ecco brevemente: La legge che estende i provvedimenti a favore delle zone depresse all'Italia centrale e settentrionale interessa particolarmente le zone montane che sono in generale, salvo poche fortunate eccezioni riguardanti le zone di alto interesse turistico, tutte da considerare località depresse. Ma la legge non trova piena applicazione nei Comuni più poveri e proprio per questa loro disgraziata caratteristica. I Comuni poveri non sono sufficientemente informati sulle possibilità che loro offre la legge; sindaci e segretari comunali hanno scarsi rapporti con gli organi tecnici e amministrativi provinciali e statali.

D'altra parte non hanno mezzi adeguati per offrire le delegazioni a garanzia dei mutui, non solo, ma anche per preparare studi, progetti e relazioni elaborate per esporre e per chiedere; essi vengono quindi a trovarsi in condizioni particolarmente difficili per giungere a beneficiare delle leggi, da quella Tupini per le opere pubbliche a quella per le località depresse.

Il Governo deve venire incontro a questi Comuni poveri; deve sostituirsi ad essi — attraverso gli uffici tecnici periferici del Genio civile ed imponendo uguale pratica agli uffici tecnici delle Amministrazioni provinciali — nello studio e compilazione dei progetti necessari, e sostituirsi anche nelle garanzie per i mutui quando le opere sono richieste con giustificata motivazione dai Comuni stessi.

Altrettanto dicasi per le concessioni dirette dei fondi.

Oggi per l'esecuzione delle maggiori opere i Comuni ricorrono ai mutui della Cassa depositi e prestiti, dietro parere favorevole e con contributo proporzionale del Ministero, dopo le lunghe e laboriose pratiche che tutti conoscono.

Questo sistema è defatigante ed oneroso, oltrechè enormemente ritardante.

Oneroso per i Comuni e per lo stesso Stato che concorre con alte percentuali nella spesa delle opere. So che è allo studio del Ministero una diversa procedura ed un diverso sistema di intervento statale e di finanziamento, più semplice e di minore costo. Acceleri i suoi studi il signor Ministro e prenda rapidamente i provvedimenti necessari, facendo assumere l'iniziativa delle opere al Ministero ed ai suoi organi fin dal primo momento e cioè dalla semplice motivata richiesta dei Comuni.

La seconda parte del mio ordine del giorno non richiede una particolare illustrazione. I Comuni debbono essere aiutati, forse non tanto per la progettazione e la costruzione delle strade a loro necessarie (e di questa necessità sono tutti convinti e non occorre che io ne parli), cose per le quali esistono le leggi e non si ha bisogno altro che di applicare quanto ho detto prima, quanto per la loro manutenzione.

Troppe strade in montagna, pure bene costruite, degradano e cadono in rovina per mancanza di manutenzione. È questo un compito che le province possono assumersi con una certa larghezza.

Le amministrazioni provinciali non hanno, nelle loro attribuzioni attuali, troppi compiti da svolgere. Possono assumerne benissimo qualcuno in più. Si tratta solo di dare loro adeguati mezzi finanziari e non è difficile darli. Si potranno così liberare i Comuni di una spesa troppo grave per essi, che li costringe a lasciare in stato di abbandono le stesse strade ansiosamente richieste, non appena costruite. Il problema della classificazione delle strade in statali, provinciali e comunali è di vasta portata e so che è allo studio. Io pongo, qui, solo il problema della « manutenzione » e rilevo che esso può essere risolto anche prima che la classificazione sia stabilita in modo definitivo per ogni Regione.

Per le strade ex militari che possono diventare delle ottime strade turistiche, ultimo pun-

to del mio ordine del giorno, faccio osservare che si tratta di un complesso di opere imponenti, eseguite in generale con criteri assai moderni, sia per le pendenze che per le curve, come per gli impianti di fondo. Servono ottimamente per le frazioni alpine in molte nostre vallate e servono per il trasporto dei fieni e del legname dalle zone più elevate dei monti al fondo valle. Ma servirebbero ancora meglio — e con poca spesa — all'incremento del turismo alpino ed allo stabilirsi di regolari comunicazioni da valle a valle. Il male è che queste strade vanno cadendo in rovina,

L'autorità militare non se ne occupa più perchè — fortunatamente, io dico — non ne ha più interesse. La frontiera ci unisce oggi e non ci divide più dalla Nazione e dal popolo francese. Lo scopo militare delle strade è quindi finito.

Ma gli scopi civili permangono e ci devono interessare.

Una vecchia convinzione vi era fra i nostri montanari: che la strada alpina servisse a portare i giovani ai centri bassi della valle e favorisse lo spopolamento della montagna.

Ora, le convinzioni sono mutate. La strada è riconosciuta come la condizione vitale perchè il montanaro possa rimanere attaccato alla sua casa, alla sua baita, ai suoi campi, là, sui monti. I facili mezzi di comunicazione con la valle, la casa rifatta e più sana, l'acquedotto, e la fognatura, la scuola, la luce elettrica ed il telefono, la migliorata coltura agraria, il bestiame migliore e di maggior reddito in una stalla più igienica, il torrente inalveato, la terra consolidata e protetta, il bosco rifatto: tutto contribuirà finalmente a legare il montanaro alla sua Alpe, perchè colà troverà la possibilità di vita più civile, la salute, il lavoro ed un legame maggiore anche per la sua famiglia.

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

VOCCOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non sono dell'avviso di qualche collega che mi ha preceduto, che cioè sia un male che si parli in un'Aula completamente vuota. Ritengo che certe volte è anche necessario fare dei dialoghi quasi in famiglia; e, d'altra parte, è umano che chiunque finisca di parlare si allontani. Ciò lo desumo dal comportamento di quegli stessi colleghi che l'hanno rilevato, perchè anch'essi sono andati via come gli altri.

TOMMASINI. Onorevole Voccoli, io sono qui.

VOCCOLI. Non mi riferivo a lei, onorevole Tommasini.

Detto questo debbo chiarire al signor Presidente che il mio intervento non è determinato dalla presentazione di un ordine del giorno, perchè non avevo da presentare alcun ordine del giorno, pur dovendomi intrattenere su un problema tutto locale o, meglio, che sembra tale, mentre è un problema di interesse nazionale. Sono, come tutti sapete, il rappresentante di Taranto. Taranto è una città di 215 mila abitanti; Taranto è la sede del primo Dipartimento militare marittimo; Taranto è la sede di moltissimi stabilimenti industriali, anzi, si può dire che è il maggior centro industriale dell'Italia meridionale, e forse, e senza forse, questa è la ragione per cui quei lavoratori hanno creduto di mandarmi in questo Consiglio a rappresentarli.

Mi debbo occupare di un problema che è stato già votato e deliberato dal Senato della Repubblica italiana. Parlo del problema del bacino di carenaggio di Taranto. L'anno scorso, a seguito di un ordine del giorno da me presentato, e che l'onorevole Aldisio voleva accettare a solo titolo di raccomandazione, io non aderii alla sua dichiarazione ed insistetti perchè il mio ordine del giorno fosse messo in votazione. Fu approvato dal Senato con votazione di prova e controprova. Risulta dai resoconti stenografici, che ho qui, ma mi risparmio di leggervi per non tediarvi, e perchè l'ora è tarda.

Ad ogni modo, se qualcuno volesse contestarmi qualche cosa di ciò che dico, sono subito pronto a dimostrarglielo coi documenti alla mano. E giacchè il Senato votò il mio ordine del giorno, col quale si faceva obbligo al Governo di impostare i fondi necessari per il completamento del bacino di carenaggio, io mi aspettavo che quest'anno, nel bilancio che stiamo discutendo, fosse apparsa una qualche cifra, un qualche provvedimento per il bacino di carenaggio di Taranto, ma non ho visto niente. Appresi a suo tempo una discussione svoltasi alla Camera, in conseguenza di una interpellanza presentata da un deputato di Taranto, allora democristiano — parlo dell'onorevole Lattanza — il quale voleva sapere se il Ministro dei lavori pubblici era disposto nel bilancio 1951-52 ad impostare la cifra occorrente per il

completamento del bacino di carenaggio, riferendosi al voto del Senato. Il ministro Aldisio, bontà sua, rispose: sì, è vero, il Senato ha preso questa deliberazione, ma l'ha presa in un momento di confusione; e disse ciò per giustificare la ragione del mancato adempimento da parte sua dell'obbligo che gli incombeva, in conseguenza dell'ordine del giorno votato dal Senato. Onorevole Aldisio, se lei vuole, io le posso leggere il resoconto stenografico della Camera. Lei rispose queste precise parole all'onorevole Latanza: « l'ordine del giorno di Voccoli è stato votato in un momento di confusione ». Sapete, colleghi, che cosa risulta dal resoconto stenografico del Senato? Che l'ordine del giorno mio fu approvato con votazione di prova e controprova, e quindi non si può assolutamente parlare di confusione. Comunque, quando io appresi dalla discussione della Camera ciò che il ministro Aldisio aveva risposto all'onorevole Latanza, mi affrettai — sentite questa, o signori, che ancora non so se ritenerla una cosa più comica o più seria — a presentare interrogazione per chiedere all'onorevole Ministro ragione di quello che egli aveva detto alla Camera, in conseguenza della discussione che in quella sede era avvenuta. L'interrogazione, data 19 gennaio 1951, era concepita in questi termini: « Al Ministro dei lavori pubblici per sapere se è stato provveduto allo stanziamento nel bilancio 1951-52 della somma occorrente per il completamento del bacino di carenaggio di Taranto, così come fu deliberato dal Senato nella seduta pomeridiana del 21 aprile 1950, in accoglimento dell'ordine del giorno, all'uopo presentato dal sottoscritto, in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici ».

Dopo un mese la mia interrogazione fu messa all'ordine del giorno, ma quando si doveva discutere (ho piacere che sia presente anche l'onorevole Sottosegretario, perchè può confermare se dico la verità o meno) l'onorevole Camangi si avvicinò al mio banco e mi disse: collega Voccoli, io sono stato delegato dal Ministro a trattare l'argomento della vostra interrogazione, ma, francamente, di questo problema non me ne sono mai occupato, quindi non saprei che cosa dire; se non avete niente in contrario possiamo rinviare la discussione a quando ci sarà il Ministro, perchè è bene che sia presente lui, data l'importanza del problema. Io aderii

a quello che mi chiese l'onorevole Camangi, e sto aspettando ancora che l'interrogazione si discuta. (*ilarità*). Onorevole Aldisio, se io mi fossi accontentato che il mio ordine del giorno venisse accettato come raccomandazione, non avrei ora il diritto di protestare; ma dal momento che vi era un voto tassativo del Senato, lei doveva impostare, sia pure una piccola cifra, ma doveva impostarla per cominciare a fare qualche cosa.

Lo so ciò che mi vuol dire: occorre anche l'approvazione del Ministero della marina militare perchè il problema del bacino di carenaggio di Taranto è un problema che interessa, oltre che il Ministero dei lavori pubblici, anche il Ministero della marina da guerra.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. La legge ci vuole.

VOCCOLI. Il ministro Aldisio, *in camera charitatis*, nella 7^a Commissione, mi diceva che, quando anche si completasse, quel bacino sarebbe antieconomico, e quindi sarebbe inutile, almeno per ora, spendere oltre due miliardi.

Eh, già! L'economia si salva in questo modo. Un'opera per la quale si sono spesi nel 1936 la bellezza di 800 milioni (che sono molti e svariati miliardi di oggi) e per il cui completamento oggi occorrerebbero appena un paio di miliardi, la si abbandona, e si continuano a spendere circa 100 milioni all'anno per la manutenzione. Si tratta di opere già costruite, che non dovrebbero andare in malora, perchè con le piogge, con tutte le intemperie, e gli accidenti che possono capitare potrebbero anche rovinarsi, distruggersi. Ora io domando che questo problema che, come tanti altri, interessa non soltanto la città di Taranto, ma il primo Dipartimento militare marittimo, ed il più importante centro industriale dell'Italia meridionale; questo problema credo che debba essere portato a soluzione in una maniera qualsiasi per fare onore, anzi per ottemperare alla deliberazione presa dal Senato.

Si elabori la legge, si faccia tutto quello che vuole lei, signor Ministro, ma quell'ordine del giorno dev'essere tradotto in fatti concreti. Nè vale dire che sarebbe antieconomica la costruzione del bacino, perchè, non ho qui i dati, ma so che ci sono state una serie di commesse per lavori di carenaggio. Comunque come si è

agito per il bacino di carenaggio di Napoli, al quale è stata assegnata una somma alla fine dello scorso anno, e si vuole continuare a stanziare altre somme con la legge in elaborazione, permettetemi, di fronte a ciò che si fa per quella città, ed io lo so perchè partecipo ai lavori della Commissione speciale, piuttosto attivamente, perchè vorrei vedere Napoli risorgere al posto di capitale dell'Italia meridionale, permettetemi, dicevo, di formulare l'augurio che questo mio intervento valga a decidere il Ministro a presentare al Parlamento il disegno di legge perchè il bacino sia costruito.

A Taranto ci sono altri problemi insoluti: non c'è una stazione ferroviaria, l'edilizia scolastica è assolutamente insufficiente: 18.000 bambini vanno alle scuole elementari, e i maestri sono costretti a fare tre turni al giorno, per le lezioni, non vi sono scuole medie, e neanche un ospedale adeguato ai bisogni della popolazione. Taranto riceve a spizzico fondi per la costruzione del nuovo ospedale. È una città di 215 mila abitanti che ha per nosocomio un vecchio convento, che può ospitare al massimo 250 ammalati. Spesso alcuni, che devono essere ricoverati, aspettano che si faccia il posto vuoto, e qualche volta vanno all'altro mondo nell'attesa.

Lo scorso anno intervenni nella discussione, di questo bilancio e parlai anche del carcere giudiziario. Molti risero perchè, tra il faceto e il serio, a questo proposito dissi: se ci dovremo tornare, per la politica di De Gasperi, almeno avremo un posto più pulito a nostra disposizione. I giornali rilevarono che i comunisti si preoccupano anche della costruzione delle carceri per poter stare meglio quando vi saranno nuovamente ospitati!

Ed il ponte girevole? Si provvederà forse quando capiterà una qualche grave sciagura che potrà costare la vita a molti cittadini?

Non voglio trattenermi di più. Vi dico solo che le mie parole, le mie espressioni partono dall'animo mio, dal mio cuore. Io sono un lavoratore che ha sacrificato tutto per le sue idee, ma più specialmente ha sacrificato tutto per la sua Patria, per la libertà del suo Paese; continuo ancora a lottare, ad onta dei miei 75 anni, e continuerò fino a quando esalerò l'ultimo respiro. Con questi propositi chiedo al Ministro di migliorare le condizioni della città di Ta-

ranto, che sono poi condizioni che tornano a vantaggio di tutta la Nazione italiana. (*Applausi dalla sinistra*).

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

BUIZZA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la tentazione di rinunciare alla parola non foss'altro che per togliervi questo ulteriore tormento (sono le ore 22 e tre quarti) è fortissima; ma tollerate che giustifichi la mia insistenza.

Poichè per gli estratti dei nostri interventi si chiede un titolo, ho fatto stampare sulla copertina del mio ultimo intervento nel bilancio dei Lavori pubblici queste parole: « Giova insistere? », seguite da un buon punto interrogativo. Perchè questo punto interrogativo? Memore del motto evangelico: bussate e vi sarà aperto, sentivo che la mia fede vacillava.

Vacillava perchè:

io avevo già rilevato come nei precedenti bilanci il numero dei tecnici in organico variasse a seconda dell'esercizio e domandavo se fosse possibile che il numero dei posti in organico non fosse un numero fisso. La domanda restò senza risposta;

ho rilevato come i posti in organico fossero scoperti per il 50 per cento e il relatore, senatore Canevari, ci fa sapere, che su 1.057 posti di organico per gli ingegneri, ne sono coperti solo 505;

io ho rilevato che il vostro Ministero andava sfasciandosi: personale dimezzato di numero, collocamento a riposo degli anziani senza che i quadri potessero mantenere la loro continuità, bonifica idraulica trasferita ad altro dicastero, edilizia distribuita in tutti i dicasteri.

La stessa edilizia scolastica fu ed è minacciata di passare altrove. Come se la deficienza di fabbricati scolastici si eliminasse, piuttosto col trasferimento di una divisione o di una direzione da un dicastero all'altro, che con maggiori disponibilità finanziarie. Non ho ancora avuto sentore che una riorganizzazione, una vitalizzazione, una ripresa decisa rianimi il vostro dicastero;

io ho rilevato come i ritardi che si lamentavano e tuttora si lamentano nell'istruttoria da svolgere per l'approvazione dei lavori previsti da leggi che già li finanziano si dovreb-

bero attribuire all'antichità delle leggi e dei regolamenti secondo i quali queste istruttorie si svolgono. Io ho insistito sulla necessità che queste leggi venissero aggiornate. Lo stesso ministro onorevole Pella ha affermato in quest'Aula che bisognava aggiornare la legge sulla contabilità generale dello Stato. Ma non mi consta che siano in corso studi o proposte allo scopo;

io ho rilevato come al servizio idrografico dovessero essere assegnati maggiori fondi perchè potesse essere veramente utile. Ho visto invece diminuire le impostazioni di bilancio;

io ho denunciato il voto emesso dal Congresso di navigazione interna tenutosi a Ferrara nel maggio 1948, voto che ha negato la possibilità della grande navigazione del Po, reclamando la destinazione delle somme che si aveva in animo di spendere a tale scopo, ad altri impieghi contingenti e più utili. Il vostro predecessore mi ha assicurato che il problema sarebbe stato studiato, che in ogni modo le opere che si eseguivano lungo il Po erano opere di sistemazione idraulica. E io ho risposto che la sistemazione idraulica del Po si fa sistemando le falde montane delle Alpi e degli Appennini. Ma nella relazione dell'onorevole Terranova alla Camera dei deputati su questo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici si legge: « Vero è che sull'autorizzazione di spesa di cui alla legge 12 luglio 1949, n. 460 (opere a pagamento differito) sono stati destinati circa lire un miliardo e 500 milioni per la prosecuzione di lavori occorrenti per la sistemazione dell'alveo di magra del Po agli effetti della grande navigazione, lavori che sono attualmente in corso; ma devesi riconoscere che in complesso, per mancanza di adeguati stanziamenti, le opere per la navigazione interna in Italia non hanno quello sviluppo che, pure, meriterebbero.

« Basti pensare che per il completamento della sistemazione delle curve del Po (così da rendere il fiume costantemente navigabile a natanti da 600 tonnellate) occorrono ancora circa sei miliardi di lire; e che non è dato di prevedere quando potrà intraprendersi l'altra opera di grande importanza per il nostro Paese e per la Svizzera, e cioè l'idrovia lago Mag-

giore-Milano-Po, la cui progettazione è pressochè ultimata ».

Io non voglio aprire la discussione sulla navigazione interna, pur confessando che è proprio perchè il senatore Tommasini ha toccato questo punto che non ho potuto rinunciare alla parola. Onorevole Ministro, non è vero che la idrovia debba avere questo semplicissimo percorso lago Maggiore-Milano-Po, come afferma l'onorevole Terranova. Gli stessi, irriducibili, sostenitori della navigabilità del Po per natanti da 600 tonnellate hanno già in progetto la costruzione, giunti al Po, di un canale laterale al Po fino a Mantova. Comunque, onorevole Ministro, io vi invito a rileggere il voto emesso a Ferrara nel 1948 e, se il tempo ve lo consente, di leggere tutta la discussione che ha preceduto quel voto.

Comunque si continua a parlare della grande importanza che la idrovia ha per la Svizzera. Allora, onorevole Ministro, prima di continuare a profondere miliardi nel Po, non sarebbe meglio sapere ufficialmente che cosa ne pensa la Svizzera in proposito?

E soprattutto non sarà opportuno far dire alla Svizzera se sta in attesa che proprio noi, da soli, le costruiamo l'idrovia?

TOMMASINI. È disposta a concorrere con il finanziamento.

BUIZZA. Non basta, onorevole collega.

Signor Presidente, signor Ministro, iniziando il mio intervento non ho detto di aver perduto la fede. Ho detto soltanto che la mia fede vacillava o che aveva certamente vacillato. Di fatto, signor Ministro, devo darvi atto, e ne sono lieto, che sono stati aperti concorsi per il Genio civile, — che è stata aumentata la competenza dei Provveditori regionali —, che avete avanzato proposte che abbiamo approvato o che ci apprestiamo ad approvare, come le sistemazioni idrauliche postulate dal senatore Tommasini, come la costruzione del cavo napoleonico — la costruzione delle cliniche di Modena, il completamento della metropolitana di Roma, le modificazioni da apportarsi al testo unico per le derivazioni di acque pubbliche, ecc. —. Devo darvi atto che è stata data al bilancio una struttura più chiara e che soprattutto sono stati aumentati gli stanziamenti per le voci che rappresentano le più impellenti necessità.

Chiudo augurando che anche voi, insistendo,

insistendo ed insistendo, possiate presentarci, per l'esercizio prossimo, stanziamenti ulteriormente incrementati per le opere igieniche, per le strade e, soprattutto, per l'edilizia popolare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Constato che anche su questo bilancio hanno potuto parlare tutti gli oratori iscritti.

Il seguito della discussione è rinviato alla seduta unica di domani.

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. A nome del Presidente del Consiglio dei ministri, ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Norme integrative circa l'ordinamento dell'Istituto superiore di sanità » (1946);

« Concessione all'Istituto centrale di statistica di un contributo straordinario di lire 175.825.000 per l'esercizio 1951-52 » (1947).

PRESIDENTE. Do atto al Ministro dei lavori pubblici della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle competenti Commissioni permanenti, con riserva di stabilire se dovranno essere esaminati in sede referente o in sede deliberante.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LEPORE, *Segretario*:

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere: 1) l'entità dei danni prodotti, dalle recenti alluvioni, in Sicilia; 2) quali provvedimenti sono stati presi a titolo di immediati aiuti; 3) quali provvedimenti si intende prendere per opere di carattere permanente (1842).

FIGIORE.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non ha ancora proceduto alla rivalutazione dei danni subiti in seguito alle requisizioni alleate, in base al coefficiente cinque, previsto dalla legge 9 gennaio 1951, a coloro che già hanno riscosso indennizzo in base alla vecchia legge col coefficiente due e mezzo (1890).

PALERMO.

Al Ministro della difesa, per conoscere che cosa si sia fatto o s'intenda fare per affrettare la traslazione delle salme dei nostri caduti di Cefalonia (1891).

RUSSO.

PRESIDENTE. Domani, sabato 20 ottobre, unica seduta pubblica alle ore 9, col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

II. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1935) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

Deputati FABRIANI ed altri. — Efficacia delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 20 marzo 1945, n. 212, sugli atti privati non registrati, di cui al regio decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015 (1364) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

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

3. PIERACCINI ed altri. — Provvedimenti per la preparazione, controllo e distribuzione a prezzo equo, a cura dello Stato, dei prodotti farmaceutici di largo consumo (317).

4. PIERACCINI ed altri. — Conservazione delle aree verdi urbane a presidio della igiene e della salute pubblica (1161).

5. Modifiche a talune disposizioni in materia di edilizia popolare (1724).

6. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo italo-francese in materia di proprietà industriali e di denominazioni di origine, concluso a Parigi, a mezzo scambio di note, il 26 settembre 1949 (1349).

V. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Disposizioni in materia di finanza locale (714).

2. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

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

4. MERLIN Angelina. — Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).

5. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato

2 gennaio 1947, n. 2, concernente la costituzione e l'ordinamento dell'Ente siciliano di elettricità (943) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

VI. Discussione di disegni di legge rinviata (*per abbinamento a disegni di legge da esaminarsi dalle Commissioni*):

1. MONALDI. — Misure di lotta contro le malattie veneree (628-*Urgenza*).

2. BERLINGUER e FIORE. — Miglioramento economico ai pensionati della Previdenza sociale (1004).

3. LODATO. — Modifica dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, e dell'articolo 29 del regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3283, concernenti provvedimenti in materia di tasse di circolazione (1377).

4. MICELI PICARDI. — Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).

VII. Discussione delle seguenti domande di autorizzazione a procedere:

contro il senatore REALE Eugenio, per il reato di diffamazione (articolo 595, primo capoverso, del Codice penale) (Doc. C);

contro il senatore MARIANI, per il reato di organizzazione di pubblica riunione senza autorizzazione dell'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Doc. CXIII);

contro il senatore SERENI, per il reato di oltraggio aggravato a pubblico ufficiale (articolo 341, primo ed ultimo comma del Codice penale) (Doc. CXXVI).

La seduta è tolta (ore 22,55).

Dott. CARLO DE ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio Resoconti