DCCCXIX SEDUTA

GIOVEDÌ 15 MAGGIO 1952

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 33705

Disegni di legge:

(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti) 33706

(Deferimento all'esame di Commissioni permanenti) 33707

(Trasmissione) 33705

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2148) (Discussione):

MENGHI 33707
VACCARO 33713
CANEVARI 33717
MACRELLI 33722
BOGGIANO PICO 33726
BERTONE 33727

La seduta è aperta alle ore 10.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori D'Aragona per giorni 1, Schiavone per giorni 3 e Ghidini per giorni 3.

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

Trasmissione di disegni di legge.

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

« Ripristino delle norme penali contenute nei regi decreti-legge 2 gennaio 1936, n. 85, 3 febbraio 1936, n. 279, e 8 novembre 1936, n. 1955, e nel decreto legislativo luogotenenziale 17 settembre 1944, n. 213, relative alla disciplina della produzione ed utilizzazione della canapa e delle altre fibre vegetali » (1485-B), d'iniziativa del senatore Pezzullo (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*);

« Consegna dei titoli di debito pubblico a mezzo degli Uffici postali » (2209-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*);

« Concessione di un contributo straordinario, a carico dello Stato, di 20 milioni di lire a fa-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

vore dell'Ente nazionale casse rurali agrarie ed Enti ausiliari » (2344);

« Aumento del limite massimo dei finanziamenti per costituire riserve di prodotti alimentari e di materie prime, nonchè per acquisti di attrezzature di proprietà dello Stato » (2345);

« Modifica al comma quinto dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti in favore degli assuntori delle Ferrovie dello Stato » (2346);

« Integrazione delle norme della legge 21 novembre 1950, n. 1030, recante agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende elettriche municipalizzate » (2347), di iniziativa del deputato Terranova Corrado;

« Adeguamento dei limiti di valore previsti nel regio decreto 29 dicembre 1927, n. 2452, sulle facoltà dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato e sulle attribuzioni del Consiglio di amministrazione e del direttore generale dell'Amministrazione stessa » (2348);

« Autorizzazione all'Amministrazione finanziaria alla spesa di lire 525 milioni per la sottoscrizione di nuove azioni della Società per azioni "Azienda Tabacchi Italiani (A.T.I.)" » (2349);

« Concessione di un contributo straordinario al Comitato nazionale per le onoranze a Leonardo da Vinci, nel V centenario della sua nascita » (2350);

« Sblocco dei depositi bancari e postali, delle cassette di sicurezza e dei titoli di credito e devoluzione all'erario di taluni di essi » (2351).

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

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

PRESIDENTE. Comunico al Senato che le Commissioni alle quali sono stati deferiti per l'esame i disegni di legge della cui presentazione diedi comunicazione nelle sedute del 7 e 8 maggio sono le seguenti:

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Facilitazioni per il rimborso dei titoli di debito pubblico al portatore e per il pagamento degli interessi sui titoli al portatore e nominativi » (2327) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 1952, n. 190, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, concernente modificazioni al regime fiscale degli olii di semi » (2343) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Istituzione della Facoltà di agraria presso l'Università di Catania » (2331) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Istituzione della Facoltà di economia e commercio presso l'Università di Messina » (2333) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292, concernente la sistemazione a ruolo del personale sussidiario delle Ferrovie dello Stato » (2326);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità), previo parere della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale):

« Misure tecniche di prevenzione contro le malattie professionali della silicosi e dell'asbestosi e per l'igiene dei lavori in sotterraneo » (2329), d'iniziativa del senatore Tissi.

Mi riservo di comunicare al Senato quali di detti disegni di legge saranno deferiti alle Commissioni competenti, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, a norma dell'articolo 26 del Regolamento.

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:

4ª Commissione permanente (Difesa), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Devoluzione a favore dell'Opera nazionale di assistenza per gli orfani dei militari dell'Arma dei carabinieri delle ritenute sulla paga dei militari dell'Arma puniti » (2323) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Approvazione dell'atto di sottomissione rilasciato dalla Società per azioni magazzini generali di Castellammare di Stabia ed accettato dall'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato per l'appalto del servizio di scarico, insilamento e spedizione del sale » (2320) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 29 febbraio 1952, n. 178, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, per il prelevamento di lire 217.500.000 dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio 1951-52 » (2321);

« Permuta con il comune di Verona della caserma " Piave " di quella città con due appezzamenti di terreno e fabbricati occorrenti per la sistemazione di servizi militari » (2322) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere mutui assistiti dal contributo dello Stato al comune di Bari per il risanamento igienico urbanistico della città vecchia » (2325).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2148).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Primo inscritto a parlare è il senatore Menghi. Ne ha facoltà.

MENGHI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro. Dividerò il mio discorso in due parti: una riguarda il bilancio vero e proprio, l'altra pur avendo saldi addentellati con il medesimo, se ne distacca perchè riflette una legislazione particolare ed eccezionale.

Intanto si deve notare che non è ingiustificata la lamentela dell'ottimo relatore che non si dia abbastanza al Ministero dei lavori pubblici, benchè la cifra per il nuovo bilancio porti un aumento di lire 17.139.059.250, cioè si ha una spesa complessiva di lire 152 miliardi 589 milioni 187.665, di cui lire 20.675.509.000 come parte ordinaria e lire 131.913.678.665 di parte straordinaria. È imponente la cifra, ma sempre insufficiente a soddisfare completamente il fabbisogno nazionale per quanto si attiene alla competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Ma io non voglio arare il campo degli oratori che mi seguiranno. Mi limiterò, perciò, a toccare alcuni punti del bilancio che interessano la mia specifica competenza politica.

Strade. Come vice presidente degli amici parlamentari dell'automobile mi associo alla critica ricostruttiva che fa il relatore, ma già il Ministro onorevole Aldisio trattò questa materia con ampiezza l'anno scorso, esponendo un programma di riforme che sta gradualmente attuando.

È vero; la nostra rete stradale risulta inadeguata al traffico crescente e soprattutto alla

velocità e al numero dei veicoli fortemente aumentato. È, perciò, fondatissimo il desiderio di aprire una rete nazionale di autostrade per discriminare il traffico veloce da quello lento e attuare correnti turistiche e altre di transito per le merci del nostro Paese. Lo stesso Ministro, con il programma della nazionalizzazione delle strade provinciali e la provincializzazione di quelle comunali, con conseguente depolverizzazione, ci parlò lo scorso anno di vie trasversali e longitudinali del settentrione e del meridione. È questa una necessità imposta dallo sviluppo dei servizi automobilistici, confortato da precisi dati statistici. Eccoli: nel 1938 vi erano in Italia 3.479 concessioni di autolinee per 116.578 chilometri. Alla fine del 1951 le concessioni erano giunte alla cifra di 7.085 per 386.180 chilometri, percorsi da 12 mila autobus. Tale sistema di trasporti potrà svilupparsi se sarà migliorata la rete stradale per qualità di pavimentazione e per correzioni di tracciato e se sarà mantenuta quella esistente in completa funzionalità. Ma altre cifre corroborano il mio assunto: la rete stradale extraurbana d'Italia ha una lunghezza di quasi 175.000 chilometri, dei quali 510 di autostrada, circa 22.000 di strade statali mantenute dalla Azienda nazionale autonoma (A.N.A.S.), circa 42.500 chilometri di strade provinciali e 110.000 comunali e consorziali. Di tutte queste strade extra-urbane circa 30.000 chilometri (16.000 di strade statali, 12.000 di strade provinciali e 2.000 di strade comunali) sono oggi sistemate con pavimentazione moderna e tracciato corretto, mentre i rimanenti 145.000 chilometri sono tuttora con pavimentazione antica in mediocri condizioni e con il vecchio tracciato.

Senonchè non è un mistero il programma di costruzioni stradali della Cassa del Mezzogiorno che prevede una spesa entro quattro anni di ben 160 miliardi. Il Ministero dei lavori pubblici provvederà con fondi del suo bilancio alla costruzione entro dieci anni di 2.800 chilometri di nuove strade, onde allacciare Comuni e centri isolati, con spesa di 47 miliardi di lire. L'A.N.A.S. entro quattro anni migliorerà e sistemerà 4.000 chilometri di strade statali del Mezzogiorno, non ancora depolverizzate con spesa di 40 miliardi.

Quindi entro il 1960 nel Mezzogiorno d'Italia si avrà la costruzione di circa 10.000 chilometri di nuove strade, con una spesa di 157 miliardi e la radicale sistemazione di 14.000 chilometri statali e provinciali con la spesa di 90 miliardi di lire. Cosicchè la spesa globale sarà di 247 miliardi. Avremo come risultato la più imponente opera di sistemazione stradale nel Mezzogiorno dopo l'unità d'Italia, con immenso vantaggio dei traffici e dello sviluppo agricolo-industriale di quelle popolose regioni.

Ma anche nell'Italia centrale e settentrionale sono in corso importanti lavori nelle strade statali per opera dell'A.N.A.S. e delle amministrazioni provinciali. Intorno a Roma è in costruzione un grande anello a doppia via che servirà a decongestionare le strade che confluiscono nella capitale.

È in costruzione la nuova grande via Roma-Latina-Terracina-Gaeta-Formia, larga metri 10,50, che costituirà l'arteria Roma-Napoli, destinata ad alleggerire il traffico della via Appia. Nell'Italia settentrionale è in costruzione l'autostrada Genova-Savona, di metri 10,50 di larghezza, che costerà 300 milioni a chilometro, per un importo complessivo di 8,500 milioni. Anche le Amministrazioni provinciali eseguono nell'Italia del nord opere di rinnovamento e miglioramento stradale. Quella di Milano nel 1951 ha riorganizzato con i criteri moderni 200 chilometri di strada. Importanti lavori si stanno svolgendo in altre provincie come Torino, Cremona, ecc. Un buon numero di Provincie vengono aiutate nell'Italia centrale perchè provvedano alla razionale sistemazione delle loro strade, che sono ancora in gran parte a *macadam* all'acqua. Si prevede pertanto che entro il 1960 tutte le strade statali e una gran parte delle strade provinciali potranno avere una pavimentazione moderna e un tracciato corretto, corrispondente alle esigenze del nuovo traffico, ottenendosi così una razionale sistemazione di circa 60 mila chilometri della rete italiana, che sono necessari per fare fronte al continuo aumento della circolazione automobilistica. Si avranno anche meno incidenti stradali e maggiore afflusso di forestieri.

Il Governo deve incoraggiare la costruzione delle autostrade. La spesa si può riavere con

pedaggi alla mano o in abbonamento e se questi non bastano dovrebbero completare il pagamento dell'ammortizzo e di un onesto interesse del capitale impiegato lo Stato e gli Enti locali, con la cessione delle tasse sui carburanti degli autoveicoli che transitano nelle autostrade. Con quanto ho detto si attenua di molto la permanente recriminazione che lo Stato sfrutta con i balzelli la strada e non la cura sufficientemente e, avendo noi aderito alla dichiarazione sulle costruzioni delle grandi strade di traffico internazionale (Ginevra 16 settembre 1950) non possiamo restare insensibili alla risoluzione anche di questo problema, che si sta nuovamente dibattendo nel mese corrente al Congresso di Washington, in cui l'Italia è bene rappresentata. (*Vive approvazioni*).

Ma mi si lasci dare sfogo ad una costante altra mia preoccupazione, che afferisce al sano cooperativismo.

Occorre tutelare maggiormente (e lo dissi anche l'anno scorso) le cooperative di produzione e lavoro, ammesse a concorrere nei pubblici appalti, in base alle disposizioni di legge in vigore, e in particolare:

1) si debbono intensificare le gare di appalto per sole cooperative, dato che sino ad oggi tali gare sono state effettuate in numero troppo ristretto;

2) alle normali gare di appalto si dovrebbero invitare almeno tre cooperative come già lodevolmente pratica l'I.N.A.-Casa;

3) necessita dare energiche disposizioni affinchè la promessa di riservare alle cooperative una percentuale equa del contingente totale dei lavori da eseguirsi venga effettivamente mantenuta;

4) perchè non accordare alle cooperative lavori a trattativa privata quando sono di modesta entità; così come prescrive la legge 12 marzo 1904, n. 178 e prescrivono le disposizioni tuttora vigenti, ivi compresa la legge del 1909?

5) si dovrebbe elevare l'attuale limite di 20 milioni per le cooperative e di lire 100 milioni per i consorzi, rispettivamente fino a 200 milioni per le cooperative e fino a 800 milioni per i secondi, rapportando le cifre al valore attuale della moneta, perchè si deve tenere presente che sulla base dei dati desunti dalle pubblicazioni ufficiali dell'Istituto centrale di statistica il costo della vita dal 1909, epoca delle agevolazioni fatte alle cooperative, al 1952, è aumentato oltre 250 volte. In quel lontano 1909 fu stabilito che l'importo dei lavori da affidarsi alle cooperative fosse limitato a cinque milioni e quello dei consorzi al doppio.

Faccio rilevare che una mancata e tardiva azione in favore delle cooperative di produzione e lavoro può portare allo sgretolamento della onesta cooperazione di tale tipo. Noto poi che agli effetti pratici si è dimostrato pregiudizievole il provvedimento di portare il numero minimo dei soci delle cooperative di questo carattere a 25. Per rimediare all'errore occorrerebbe che gli organi responsabili e in particolare il Ministero dei lavori pubblici provvedesse a dare lavoro nell'intero ciclo annuale ai 25 soci della cooperativa. A gran voce ed unanimemente il Congresso annuale della Confederazione cooperativa italiana ha chiesto di sottoporre all'attenzione del Ministro questi modesti *desiderata* ed io so che mai invano i veri cooperatori si sono rivolti a lui per loro fondate domande. È la periferia che spesse volte non esegue le istruzioni cooperativistiche del Ministro. Un richiamo energico da parte di lui, perciò, non sarà sprecato.

La gara della ricostruzione edile da parte delle cooperative edificatrici ha avuto anche quest'anno un maggiore arresto per la ingorda speculazione sulle aree e sui laterizi. So che l'onorevole Aldisio si accinge ad intervenire efficacemente in questo settore. Lo faccia ed avrà acquisito una nuova benemerenza verso una categoria di lavoratori che merita ogni rispetto. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi, per la seconda parte del mio discorso, pur tenendo sempre presente il bilancio ordinario, debbo rimarcare che quando un Ministro dei lavori pubblici prende possesso del suo ufficio, se ha un programma preciso da svolgere nell'interesse della Nazione (nel caso: riparazione dei danni della guerra, attuazione di una legislazione profondamente sociale, con lo scopo di assorbire un rilevante numero di operai disoccupati, ecc.) deve osservare se agli accresciuti compiti corrispondono gli organici del personale e i servizi. È quello che ha fatto l'onorevole Aldisio.

Constatata la deficienza il Ministro vi ha provveduto e lo rilevai anche lo scorso anno, con un aumento degli organici del personale, con lo snellimento dei servizi e con la dilatazione dei limiti di competenza degli organi tecnici ed amministrativi, provinciali, regionali e centrali. Sono note difatti le leggi 164, 165 (lavori per 100 milioni di competenza dei provveditori, per 50 degli ispettori generali e per 10 degli ingegneri capi). Si è evitata così la congestione delle pratiche presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, che si occupano di provvedimenti superiori ai 100 milioni. Ma presto con altre disposizioni si rafforzeranno la organizzazione e la struttura dei provveditori, che avranno altre incombenze. E che dire della istituzione tante volte invocata del Magistrato del Po, dal quale si avrà una visione organica ed unitaria di tutti i problemi riguardanti il massimo fiume d'Italia? Una legge si avrà presto che istituisce una nuova sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'urbanistica e i pareri relativi. Avremo così una coordinazione dei vari problemi che vi sono connessi.

Con altro disegno di legge si costituiranno uffici speciali del Genio civile per le opere marittime.

Con altro ancora si verrà a disciplinare l'ordinamento e le attribuzioni del Comitato nazionale per l'elettricità. Si tende a colmare una lacuna, creando un apposito organismo atto ad esaminare i gravi, complessi problemi nel campo elettrico.

Con due altri schemi si alleggeriscono le procedure in vigore dell'Amministrazione dei lavori pubblici e le espropriazioni per pubblica utilità, rispettando i princìpi fondamentali della legge del 1865, non intaccando, anzi aumentando le guarentige dei privati cittadini.

Si è posto mano al delicato e ponderoso lavoro revisionale del testo unico delle leggi per l'edilizia popolare ed economica e di quelle circa le acque e gli impianti elettrici.

La legge 9 maggio 1950, n. 329 ha tolto le incertezze sulla revisione dei prezzi contrattuali che davano luogo a lungaggini e controversie, quella del 15 gennaio 1951, n. 34, ha autorizzato l'Amministrazione a dare lavoro anche per pagamento con unica soluzione, eliminando il sistema dei pagamenti differiti. Si avrà anche un provvedimento legislativo, per cui i lavori di grande urgenza possono essere iniziati dall'ingegnere capo del Genio civile, nonchè per il rilascio del certificato di regolare esecuzione dei lavori in luogo del collaudo, con l'elevazione dei limiti a due milioni.

Per il personale con la legge 8 gennaio 1952, n. 47, si possono immettere nel grado 8° del ruolo degli ingegneri del Genio civile elementi estranei all'Amministrazione, ma con il vaglio di un severo concorso.

Si sta provvedendo alla disciplina dei cantonieri dell'A.N.A.S., per i quali raccomando un corso anche di agraria, affinchè non facciano scempio degli alberi ornamentali delle strade nazionali perchè spesso li investono con le fiamme che si sprigionano dagli sterpi e dal fieno bruciato nelle sponde delle strade. Si sta riorganizzando pure il ruolo dei disegnatori del Genio civile e dei salariati del servizio scavatori dei porti marittimi.

Altre leggi per ciò che attiene al decentramento regionale riguardano gli Statuti sardo, del Trentino-Alto Adige e di quello siciliano. Fra i provvedimenti relativi è notevole l'autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti per concedere mutui a Comuni e Provincie per un ammontare di 40 miliardi annui. Si sta provvedendo all'albo nazionale dei costruttori. Ottima decisione. Non avremo così costruttori improvvisati, avidi di facili guadagni, che corrono infallantemente verso i dissesti finanziari e verso il suicidio. Questo albo dovrà contenere nomi di ditte serie già provate e per la loro capacità e per la loro onestà.

Della strada mi sono già occupato, ma qui è utile ricordare che con due disegni di legge si provvede ad aumentare le sanzioni pecuniarie in materia di contravvenzioni nella circolazione stradale e i canoni per occupazione del suolo, onde adeguarli al valore attuale della lira.

Con altro si dànno norme per il reparto dei proventi di contravvenzioni. È opportuno a questo punto esprimere ancora una volta il desiderio della riforma del Codice della strada, che deve essere rimaneggiato in tutta la sua complessità. Gli studi pregevolissimi di giuristi specializzati già sono raccolti e tendono

a dare una impronta nuova e moderna al Codice, le cui norme vengono applicate sempre più largamente e in proporzione dell'aumentato traffico delle automobili. Non si perde tempo e per rendere meno rischiosa la circolazione si è approntato un disegno di legge che prevede la spesa di 100 milioni per la progettazione di rettifiche alle strade statali.

La legge 21 novembre 1950, n. 1030, dà agevolazioni ai Comuni per il finanziamento necessario onde aumentare e migliorare la produzione e la distribuzione dell'energia elettrica e quella del 9 maggio 1951, n. 457, concede particolari contributi per la costruzione e ricostruzione di impianti elettrici nell'Italia meridionale ed insulare.

Notevole poi quella sul riconoscimento delle piccole derivazioni di acque pubbliche ad uso irrigatorio, nonchè l'altra per la proroga delle utenze delle piccole derivazioni. Ad evitare infine il monopolio dell'accaparramento delle acque pubbliche e la possibilità che le costruzioni di impianti idro-elettrici siano procrastinate a lungo, con disposizioni a favore dei Comuni montani sovviene un apposito disegno di legge che modifica anche il testo unico dal 1933 sulle acque pubbliche e gli impianti idro-elettrici.

Benefici speciali sono accordati alla Sicilia ed alla Sardegna per la riapertura dei termini delle domande e per i contributi concessi ai costruttori di serbatoi, di laghi artificiali e di nuovi impianti idroelettrici. Una specie di concatenazione con quanto ho testè detto è il disegno di legge, approvato già dal Consiglio dei ministri, con cui il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a compiere i lavori per l'importo di 100 miliardi per la definitiva sistemazione del regime idraulico dei fiumi e dei torrenti italiani, le piene dei quali tanti danni hanno arrecato al suolo e agli abitati, specie nel Polesine. A tale scopo v'è un disegno di legge per la progettazione che porta la spesa di 450 milioni.

Si è autorizzata la spesa di 5.500.000 milioni di lire per la sistemazione del cavo napoleonico a scolmatore del fiume Reno ed è stata autorizzata la sistemazione definitiva del canale Adige-Garda-Tartaro-Canal Bianco e due miliardi si spenderanno per il completamento del fiume Reno. Qui mi incombe l'obbligo di ricordare che il Ministro nella fase acuta delle alluvioni è accorso nelle regioni d'Italia più disastrate e con energia giovanile, affrontando gravi rischi che il Senato già conosce, ha provveduto di persona ad emanare i provvedimenti urgenti per la salvezza di laboriose popolazioni italiane. (*Approvazioni*).

Anche le opere marittime sono state curate con passione diuturna. A me preme accennare alle principali: completamento del grande bacino di carenaggio di Napoli, con spesa di 1.700 milioni, contributo di 500 milioni per il bacino galleggiante di Palermo, 800 milioni per il porto di Livorno e 500 milioni per completare i lavori di costruzione degli impianti ferroviari del porto di Genova.

La maggiore attenzione del Ministero è stata posta al settore fondamentale dell'edilizia con la legge 10 agosto 1950, n. 715, per cui si è costituito il fondo per l'incremento edilizio con la dotazione di 25 miliardi, al fine di dare mutui per la costruzione di case di abitazione e i benefici apportati sono noti a tutti per quanto riflette il problema della casa. Altri provvedimenti sono la legge 20 agosto 1950, n. 677, che ha consentito di dare maggiore esecuzione alla legge n. 408 del 1949, i finanziamenti per nuovi lavori di costruzione per 75 miliardi a cura dell'I.N.C.I.S., degli Istituti di case popolari, di vari Comuni, delle cooperative edilizie e di altri enti, e poi la legge 21 ottobre 1950, n. 984, per cui con un ammontare di due miliardi l'I.N.C.I.S. ha eretto nuovi edifici, un'altra per cui con la somma di 5 miliardi si è avuta la prosecuzione del programma generale di assistenza della prima giunta U.N.R.R.A.-Casas. Altri 1.500 milioni sono stati spesi sempre per l'applicazione della legge 1949, n. 408, che hanno così portato l'ammontare di lavori a 37 miliardi. Questi 1.500 milioni riguardano l'esercizio 1951-52. Invece per il futuro 1952-53 vi sarà un altro limite di impegno di 1.500 milioni.

Attinenti al probblema edilizio è lo stanziamento di 6 miliardi per i cavernicoli della città di Napoli. La quale, però, attende molto di più dal Governo, come l'apposita Commissione di senatori ha concordato di chiedere con l'approvazione del progetto Porzio-Labriola, che sta

tanto a cuore anche al nostro illustre ed amatissimo Presidente.

L'eliminazione dei « sassi » di Matera si avrà con gli stanziati 4.500 milioni. Il comune di Palermo per il risanamento urbanistico ed edilizio della città avrà dalla Cassa depositi e prestiti mutui per quattro miliardi.

Un apposito disegno di legge autorizzerà il Ministro dei lavori pubblici a completare il programma di costruzione di case per i senza-tetto e per i reduci.

A nessuno può sfuggire l'importanza sociale di questo cumulo di lavori. Se ne avvantaggiano alcune popolazioni particolarmente colpite dalla guerra e dalla miseria.

V'è un progetto di legge che riguarda il trasferimento in proprietà degli alloggi degli Istituti autonomi delle case popolari a favore dei senza-tetto. Il danaro ricavato dalla vendita andrà ad aumentare i cantieri delle nuove costruzioni con notevole diminuzione della disoccupazione. Perchè non si fa altrettanto per una parte degli alloggi dell'I.N.C.I.S.?

Ma fino ad ora il problema delle nuove costruzioni edilizie è stato considerato solo in modo frammentario. Ecco quindi la necessità di un testo unico, già in preparazione, per coordinare tra loro le varie disposizioni ed ottenere un efficentissimo piano organico.

Si avrà così il testo dell'edilizia popolare ed economica, che oltre che documentare il lavoro immane svolto dal Ministero dei lavori pubblici, preparerà una fonte di preziose notizie tecnico-legislative.

L'intelaiatura dell'emanando progetto di legge non può, però, prescindere dal considerare tre ordini di problemi: 1) è fondamentale quello del finanziamento delle nuove costruzioni, con un programma nazionale proiettato nel futuro; 2) quello della provvista delle aree, reprimendo le speculazioni; 3) lo snellimento delle procedure attuali, che sono lente e pesanti.

Per andare incontro al sentimento religioso della stragrande maggioranza del popolo italiano vi è già pronto un disegno di legge per dare contributi nel giro di otto anni al fine di completare la costruzione di Chiese parrocchiali e di case canoniche. È ormai ora di chiudere il ciclo della ricostruzione delle chiese terremotate della Calabria, che si trascina nientemeno dal 1908.

Una legge speciale ha autorizzato la spesa per completare gli edifici destinati a sede della F.A.O. Il ritorno a Roma di questo utilissimo Istituto internazionale di agricoltura, sia pure con altro nome, si è potuto avere anche e direi soprattutto perchè il Governo italiano è stato in condizione di fornire ad esso una sede ampia, comoda e signorile, che ha suscitato il plauso di tutte le Nazioni aderenti del mondo.

È questa ancora una prova che gli italiani, lungi dallo scoraggiarsi dopo i rovesci della guerra deprecatissima, hanno ripreso l'antico glorioso ruolo nel campo dell'edilizia, che tanto onore ha arrecato nel passato al nostro Paese, specialmente nel periodo del Rinascimento.

Dell'urbanistica ho già detto. Qui aggiungo che si sono imposti numerosi provvedimenti legislativi per le proroghe dei piani regolatori di varie città e per l'adozione di misure di salvaguardia durante l'approvazione dei medesimi, allo scopo di evitare che possano trovarsi superati e travolti da condizioni di fatto precostituite. Si sono comunque adottati i criteri di maggiore semplicità e più organicamente fusi.

Quante leggi, onorevoli colleghi, si sono dovute emanare per rimediare ai danni delle calamità naturali? Non ve le enumero per non tediarvi. Terremoti, nubifragi, alluvioni, sgretolamenti o slittamenti di paesi e di zone feraci hanno assillato spesso e tenuto in doloroso allarme il Ministero dei lavori pubblici. Basti accennare solo alle alluvioni per cui gli stanziamenti sono portati da 20 a 70 miliardi di lire, con l'aggiunta di 5 per i danni dell'autunno-inverno 1950-51 e di 800 milioni per i terremoti dell'agosto-settembre 1951 nelle Marche, negli Abruzzi e in Perugia. Ma è bene approvare subito lo schema di legge, già in avanzato studio, per cui il Ministero disciplina unitariamente la materia delle pubbliche calamità, in maniera che, senza stillicidio di leggi speciali, esso possa intervenire per le provvidenze rapidamente ed efficacemente.

Nel settore della ricostruzione già tre miliardi si sono stanziati con la legge 4 novembre 1951, n. 1338 per le riparazioni dei danni di

guerra e si è modificata la composizione della Commissione per l'assegnazione degli alloggi ai senza-tetto.

La magnifica Mostra d'oltremare di Napoli, che sarà inaugurata nei prossimi giorni e che deve dare alla città partenopea di nuovo il volto di regina del Mediterraneo, ha beneficiato dell'erogazione di 200 milioni per il ripristino e per il restauro delle opere che la costituiscono.

Nel volume di leggi che risentono della guerra notevole è quella che fissa il termine alle domande per ottenere il contributo per la riparazione o ricostruzione delle case, l'altra che prevede lo stanziamento di 600 milioni per completare la corresponsione di contributi di incoraggiamento e infine la terza che autorizza gli enti locali di assistenza a procedere direttamente alla ricostruzione, salvo rimborso da parte dello Stato.

Onorevoli colleghi, riassumendo, l'attività legislativa del Ministero dei lavori pubblici negli anni 1950 e 1951 si può racchiudere in queste cifre:

a) oltre 80 leggi approvate e pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* e in corso di pubblicazione; *b)* n. 19 disegni di legge all'esame del Parlamento; *c)* 60 schemi in corso di trattazione con gli altri Ministeri interessati e che tra breve saranno sottoposti all'esame del Consiglio dei ministri; *d)* 17 schemi di leggi approvati dalle due Camere solo in questi primi cinque mesi dell'anno 1952. A tutto ciò si deve aggiungere lo studio delle proposte di iniziativa parlamentare, nonchè il contributo apportato nell'esame di provvedimenti di competenza di altre Amministrazioni, ma interessanti comunque il Ministero dei lavori pubblici.

La imponente massa di provvedimenti abbraccia inoltre, come avete sentito, tutto il campo dell'organizzazione delle attribuzioni dell'Amministrazione dei lavori pubblici, dalla disciplina del personale e degli uffici all'esecuzione di opere pubbliche dello Stato o di enti locali o di privati ammissibili a contributi.

E pure questo continuo succedersi di leggi e di studi che farebbero tremare le vene ed i polsi all'uomo più navigato in materia, ha trovato, invece, nell'attuale Ministro l'uomo politico che ha saputo lavorare senza tregua di sorta, con calma certosina, con impareggiabile diligenza, sottoponendo ogni problema al giudizio dei tecnici, ma soprattutto alla sua intelligente critica obiettiva, perseguendo un organico programma di riforme che ha dato al suo dicastero un nuovo ritmo di opere grandiose, i cui benefici salientissimi sono noti al Parlamento ed al popolo italiano. (*Vivi applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Vaccaro. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con il senatore Miceli Picardi. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuta la urgente necessità di provvedere alla definitiva improrogabile sistemazione della ferrovia Cosenza-Paola, per agevolare e adeguarla al crescente sviluppo economico-industriale di quella Regione nonchè per eliminare un costante e permanente pericolo per i viaggiatori che sono costretti di frequentare quel tratto di ferrovia;

chiede al Governo perchè con le attività che si verificheranno nel corso dell'esercizio provveda con note di variazioni a stanziare i fondi necessari per intraprendere la costruzione del nuovo tratto della ferrovia Cosenza-Paola ».

PRESIDENTE. Il senatore Vaccaro ha facoltà di parlare.

VACCARO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Ho letto con vero piacere e con grande soddisfazione, nella pregevole relazione del senatore Domenico Romano sul bilancio che si discute, che finalmente si pensa a risolvere anche la questione delle ferrovie in Basilicata ed in Calabria, costruendole lì dove mancano, per liberare dall'isolamento alcuni capoluoghi di provincia non ancora collegati — come Matera — o male allacciati alla rete principale, come Cosenza.

L'illustre relatore, molto opportunamente, ricorda la « difficile situazione della città di Cosenza che, mentre presenta un progressivo elevato incremento nel campo agricolo, industriale e culturale, rimane tuttavia costretta nelle vecchie difficoltà di comunicazioni ferroviarie, specie verso il Tirreno, dove continua a funzionare, con disagio e quotidiano pericolo, la

ferrovia a cremagliera, tanto poco apprezzata, da conservare ancora nel volgo la denominazione di « ferrovia della morte ».

Ringrazio vivamente, anche a nome della mia terra, il senatore Romano, per aver posto questo indilazionabile problema all'esame dell'Assemblea, e di averlo così lucidamente illustrato.

Da calabrese, amante della sua regione, quale egli è, e conscio di tutti i suoi bisogni, il senatore Romano non poteva ometterlo, perchè il problema della Cosenza-Paola è un problema sempre vivo nel cuore di tutti i calabresi, perchè non si spegne in noi il triste ricordo delle numerose vittime, che in tre gravi disastri abbiamo dovuto registrare; ricordo che si ravviva quotidianamente nell'incontro dei superstiti orrendamente mutilati!

Ogni qual volta si è verificato un disastro sulla Cosenza-Paola, l'opinione pubblica si è commossa. I Governi, pur essi commossi, sembravano decisi a risolvere la nostra tragica situazione, ma poi, passata la commozione, non se ne è fatto più nulla, non solo, ma la causa dei disastri si è sempre voluta attribuire, non alla linea pericolosa e di difficile transito, per il quotidiano cedimento dei tratti più ripidi, o per il cattivo funzionamento del materiale, ma ai ferrovieri, che allora, come ora, come sempre si sono prodigati e si prodigano per il buon funzionamento del pericoloso esercizio. Dopo l'ultima guerra, in seguito all'autorevole intervento di colleghi dei due rami del Parlamento, e di altre autorità, il problema vecchio — ma sempre nuovo — della Cosenza-Paola si è ripresentato

Il Ministro dei lavori pubblici, onorevole Aldisio, per la verità sempre pronto a venire incontro ai nostri bisogni, lo ha fatto studiare al punto che ora vi sono tre progetti per risolverlo.

In seguito ad una riunione, da me promossa nella prefettura di Cosenza, dove sono intervenuti i parlamentari locali e tutti i rappresentanti degli enti economici, industriali e commerciali della provincia, fummo unanimi, concordi di affrontare, concretamente, l'annosa questione, chiedendo al Parlamento ed al Governo la definitiva sistemazione della Cosenza-Paola. Il prefetto di Cosenza dottor Marfisa, anche in questa occasione, mi fu di valido aiuto, perchè anche a lui è nota — per le continue insistenze che riceve da tutte le parti — la necessità della costruzione della Cosenza-Paola.

Assunsi l'impegno di redigere e presentare al Senato il relativo disegno di legge. Infatti nella seduta del 21 dicembre scorso, ho adempiuto all'incarico. Però, come tanti altri disegni di legge che comportano oneri per lo Stato, anche questo attende il parere della Commissione finanze e tesoro e quindi ancora non è stato posto in esame davanti alla 7ª Commissione del Senato.

Si spera che la Cassa per il Mezzogiorno — che tante imponenti opere sta attuando per lo sviluppo della Calabria — voglia — ora che è stata autorizzata dal Parlamento a costruire e sistemare anche le strade ferrate del Mezzogiorno — includere la Cosenza-Paola tra quelle più importanti, urgenti ed indilazionabili.

Non si può seriamente pensare a dare sviluppo alla Calabria se non si stabiliscono rapidi e sicuri mezzi di comunicazioni stradali e ferroviarie.

Onorevoli colleghi, la ferrovia Cosenza-Paola, che ha solo trentasei anni di vita, si è dimostrata fin dal primo anno di esercizio, e sempre più si dimostra, non rispondente alle finalità ed alle funzioni per le quali fu concepita e realizzata. Essa è il frutto — come ho detto nella relazione del mio disegno di legge — di una impostazione doppiamente errata: errata tanto nei riguardi del traffico delle Valli del Crati e del Busento (che fu sottovalutato) quanto nei riguardi delle possibilità tecniche delle dentiere (che furono sopravalutate). Ne è derivato così, tra le esigenze da soddisfare, e le possibilità di soddisfarle, uno squilibrio che continuamente si aggrava e sempre più approfondisce il disagio e lo scontento delle popolazioni interessate.

Essa è costituita da due tronchi. Ha la lunghezza reale di chilometri 35,091, ma a tutti gli effetti di esercizio si comporta come se fosse tutta in orizzontale e rettifilo lunga chilometri 59!

Le naturali conseguenze di questa notevole lunghezza virtuale sono aggravate dal fatto che ben cinque tronchi della linea sono armati a dentiera. Questi impongono — come è noto — l'uso di mezzi del tutto speciali di esercizio, i quali importano limitazioni e soggezioni di va-

ria natura, e consentono solo velocità minime di corsa.

Nel caso di cui trattasi queste si riducono a venti chilometri l'ora per le automotrici a nafta ed a meno di quindici chilometri l'ora per le locomotive a vapore. Queste ultime hanno la prestazione di sole cento tonnellate di cui ben trentacinque sono assorbite dallo speciale bagagliaio con ruota dentata.

Da tutto ciò deriva che l'efficienza di questa linea — malgrado, ripeto, la solerzia e le costanti cure del personale che la esercita con grave e continuo rischio personale — è esigua in valore assoluto e ancora più in valore relativo, ossia ragguagliato al traffico viaggiatori e merci da smaltire.

Nè ciò può sorprendere.

Infatti la impossibilità costituzionale delle ferrovie a dentiera a risolvere problemi ferroviari veri e propri è nota a tutti; ed in effetto, tutte le ferrovie finora costruite con aderenza artificiale su tutto il percorso o in parte di esso, hanno avuto carattere o di ferrovie di servizio o di ferrovie turistiche o di ferrovie a traffico scarso e locale. Ma, per servire una Provincia, anzi una Regione, in pieno sviluppo, è assolutamente insufficiente.

E invero le statistiche ferroviarie dimostrano che la linea — sfruttata al limite delle possibilità consentite dal numero di locomotive e automotrici a dentiera, oggi disponibili, e dalla loro prestazione — ha permesso in questi ultimi tempi di raggiungere i risultati seguenti:

1. Il servizio viaggiatori è stato, nell'ottobre 1951, effettuato giornalmente in ambedue le direzioni, con treni trainati da locomotive a dentiera; con due treni misti (uno dei quali è feriale tra San Fili e Cosenza), trainati del pari da locomotive a dentiera; con otto automotrici; la frequentazione media ha raggiunto il 90 per cento nella direzione Paola-Cosenza e l'84 per cento nella direzione Cosenza-Paola.

2. Il servizio merci — effettuato con treni merci straordinari e misti ordinari — ha avuto luogo nell'anno 1950-51 con la utilizzazione media della prestazione disponibile del 92,5 per cento nella direzione Paola-Cosenza e del 92,1 per cento nella direzione Cosenza-Paola.

La necessità di sopperire alle crescenti esigenze del traffico viaggiatori in ambedue le direzioni ha indotto l'Amministrazione a prevedere l'acquisto di altre sei automotrici a dentiera, per l'importo di oltre mezzo miliardo.

Sempre per sopperire alle insopprimibili necessità del crescente traffico, l'Amministrazione ferroviaria sta istituendo una linea di autopullman da Cosenza a Paola ed un'altra è stata istituita da Bari a Cosenza, con grave spesa per l'Amministrazione, e con poca comodità e sicurezza per il pubblico, specialmente per quella Cosenza-Paola il cui percorso è pericoloso per la strada stretta, con forti pendenze e numerosissimi tornanti, esposta al vento ed al gelo. Infatti ogni corsa — in condizioni climatiche favorevoli — (cosa rarissima) richiederà non meno di due ore per coprire una distanza che in linea d'aria ammonta a soli ventuno chilometri.

Per quanto riguarda il traffico merci la situazione non è meno grave.

La impossibilità di smaltirlo totalmente nella ferrovia Cosenza-Paola, ha indotto l'Amministrazione ferroviaria a dividerlo in due parti: una viene inoltrata sulla linea stessa raggiungendone — come si è visto — la saturazione; l'altra viene inoltrata sulla Cosenza-Sibari, ed anche ivi la utilizzazione media della prestazione disponibile è giunta a percentuali altissime.

Mentre la prima parte del traffico non può essere assolutamente aumentata per le difficoltà del percorso, per quanto riguarda invece la seconda parte del traffico si rileva che è già raggiunta la ultra utilizzazione della prestazione della Sibari-Cosenza.

Le artificiosità degli istradamenti delle merci via Sibari, sono veramente originali, e le conseguenze che ne derivano sono gravi.

Infatti, del traffico inoltrato via Sibari, solo un terzo riguarda le località orientali d'Italia — in modo speciale le Puglie — e quindi viene istradato sulla via naturale; gli altri due terzi riguardano invece il nord (specialmente Napoli, Roma e Milano) ed il sud Italia (specialmente la Sicilia) e pertanto vengono inoltrati su vie oltremodo tortuose. Le merci dirette al Nord seguono il persorso Cosenza-Sibari-Metaponto-Cosenza-Battipaglia, lungo 349 chilometri, cioè 114 in più di quello Cosenza-Paola-Battipaglia; e quelle dirette al sud, seguono il percorso Cosenza-Sibari-Catanzaro Marina-Catanzaro Sala-Sant'Eufemia Lamezia, lungo chi-

lometri 288, cioè chilometri 196 in più di quello Cosenza-Paola-Sant'Eufemia. Non occorre, davvero, spendere parole per illustrare le numerose e gravi conseguenze di tali artificiosi istradamenti.

Questo stato di cose ulteriormente si aggrava, come è ovvio, per i traffici che si svolgono nell'àmbito della stessa provincia di Cosenza, tra il capoluogo e gli scali del litorale tirrenico, tra Capo Bonifati e Battipaglia a nord e tra Fiumefreddo e Villa San Giovanni a sud.

Si considerano, a titolo di esempio, tre centri molto importanti ed in continuo sviluppo: Cetraro e Belvedere Marittimo a nord di Paola ed Amantea a sud. Le merci tra Cosenza e Belvedere percorrono chilometri 516 invece di chilometri 69, che sarebbero richiesti dall'istradamento sulla linea Cosenza-Paola; e le merci tra Cosenza ed Amantea, percorrono chilometri 320 invece dei chilometri 65, che sarebbero richiesti dall'istradamento anzidetto. Per gli scali poi situati sulla stessa linea Cosenza-Paola la situazione è addirittura paradossale.

Per esempio, il comune di Rende — che produce legname e laterizi — esporta le sue merci a mezzo di autocarro fino a Cosenza, e poi di là, per ferrovia, con gli istradamenti sopra indicati.

La situazione sopra esposta esprime carattere di particolare gravità quando venga messa in relazione alla crescente attività agricola ed industriale della provincia di Cosenza, e quindi alle sue crescenti esigenze.

Fattori preminenti di tale sviluppo sono la industralizzazione in atto della Sila e, più o meno direttamente, la bonifica integrale — in corso in Calabria — di oltre 400.000 ettari di terreno ad alto rendimento di prodotti esportabili.

In conseguenza di ciò la stazione di Cosenza è divenuta sede di un traffico fortemente crescente. Basti dire che nell'anno 1951 ha avuto un movimento di circa 500 mila tonnellate. Tutto induce a ritenere che questo rigoglioso aumento di attività e di traffico non solo permarrà per l'avvenire, ma avrà un sicuro notevole aumento.

E non occorre spendere parola per illustrare quanto esso sarebbe favorito dalle comunicazioni ferroviarie e quanto invece, dalla deficienza di queste, esso sia ostacolato.

Non si può infine tacere l'enorme carico dello Stato per la continua manutenzione straordinaria della linea in parola, che attraversa, per quasi l'intero percorso, terreni franosi. Nel solo esercizio finanziario 1949-50 è costata ben 370 milioni, i quali, aggiunti alle ingenti spese richieste negli esercizi precedenti per il rifacimento di gallerie e ponti, ed alle enormi somme richieste recentemente nell'esercizio in corso per lavori urgentissimi ed indilazionabili, costituiscono un indice preoccupante delle condizioni di stabilità della linea stessa, e dei gravi oneri che essa impone allo Stato.

I numerosi e gravi incidenti avvenuti su questa linea hanno creato nelle popolazioni interessate uno stato d'animo di seria prevenzione e sfiducia, che le induce a non servirsi della linea o, se costrette, a servirsene con viva preoccupazione. Gli incidenti più gravi sono avvenuti, il primo nel marzo 1917 con quindici morti e numerosi feriti, il secondo, nel novembre 1942, con ventidue morti e moltissimi feriti, il terzo nel 1943 nella galleria di San Fili, con morti e feriti per asfissia. Tutti questi gravi incidenti hanno valso a questa linea — come ha pure ricordato l'illustre relatore — l'appellativo comune tra la popolazione cosentina, di « ferrovia della morte ».

Agli organi competenti — come ho già detto prima — non è sfuggita la necessità di eliminare la grave condizione di cose così ampiamente illustrata, e li ha indotti ad esaminare la possibilità della costruzione in Calabria di una nuova trasversale ferroviaria di grande efficienza, che risolva ad un tempo i problemi specifici della provincia di Cosenza e quello di più vasta portata del collegamento diretto della Sicilia con le regioni orientali d'Italia e di Europa. È superfluo ora esaminarli tutti.

Io mi fermo ad accennare a quello che sarebbe più facile e di più rapida soluzione, ed anche più economico: il terzo progetto, indicato nel numero 12 della mia relazione sul ripetuto disegno di legge, per la costruzione della Cosenza-Paola.

Questo progetto di larga massima essenzialmente ha la finalità di istituire un collegamento di alta potenzialità tra la linea Reggio-Battipaglia e le regioni joniche, le Puglie e l'Adriatico e quindi tra la Sicilia e l'Oriente.

Il progetto prevede che la nuova linea abbia origine nella stazione di Paola e si innesti alla Sibari-Cosenza. In tal modo il tronco di nuova costruzione avrebbe la lunghezza di chilometri 24,05 e l'intero percorso chilometri 27,65.

L'Appennino verrebbe valicato con una galleria lunga chilometri 9. Il costo è stato preventivato in dieci miliardi, di cui 6.250 milioni per la grande galleria.

La Commissione, istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha preso in attento esame questo progetto, ed ha propugnato la necessità della costruzione di una linea fra Cosenza e Paola, di cui ha riconosciuto la necessità per dare sviluppo al traffico, economia di esercizio, sicurezza ai viaggiatori e per risolvere il problema di ben più vasta portata del collegamento della linea tirrenica con la jonica e con l'oriente d'Italia.

Solo se la mia Provincia avrà la tanto invocata sistemazione della Cosenza-Paola, potrà avviarsi a sicuro ed immancabile sviluppo, traendosi dalle condizioni attuali in cui si dibatte per non poter dare sfogo alle sue industrie, ai suoi commerci e al suo turismo.

È un dovere che dovete compiere, signor Ministro, è un impegno che dovete assumere ed assolvere. I mezzi li avete!

L'attuazione della costruzione di tale tronco è nei voti di tutta la provincia di Cosenza, di tutta la Regione, e — oserei dire — di tutta la Nazione.

Se davvero vogliamo aiutare e dare sviluppo ai commerci ed alle industrie calabresi, questa ferrovia ne rappresenta l'inizio.

Questa opera compiuta farà onore a noi tutti, onorevoli senatori, perchè ripariamo ad una grave ingiustizia ai danni della Calabria. E perciò vi invito ad approvare il mio ordine del giorno.

E formulo l'augurio che presto, per merito nostro, per merito sopratutto vostro, onorevole Ministro, la « ferrovia della morte » diventi la ... « ferrovia della vita ». (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Mancini. Poichè non è presente, s'intende che vi abbia rinunziato.

È inscritto a parlare il senatore Canevari. Ne ha facoltà.

CANEVARI. Illustre signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio intervento in questa discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici si limiterà a brevi osservazioni su pochi punti del bilancio e su qualche punto della relazione presentataci dal collega senatore Romano.

All'articolo 2 del disegno di legge è prevista l'autorizzazione di spesa di lire 37.170.000.000, per provvedere, con pagamenti non differiti, ad opere indicate e riassunte in cinque commi dello stesso articolo (così come si era fatto per il bilancio dell'esercizio finanziario precedente) per lavori di carattere straordinario: per ricupero, sistemazione, rinnovamento dei mezzi effossori, nonchè alle escavazioni marittime; per le necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità; per la esecuzione di opere pubbliche straordinarie a pagamento non differito di competenza di enti locali dell'Italia meridionale ed insulare; per oneri relativi a concorsi e sussidi per i danneggiati dei terremoti verificatisi nel periodo che va dal 1908 al 1920.

La Commissione raccomanda che tale somma di lire 37 miliardi e 170 milioni venga divisa nelle diverse voci, nelle proporzioni in cui venne diviso il corrispondente stanziamento del precedente esercizio. Ora io mi permetterei di far osservare all'onorevole Commissione (di cui faccio parte, ma alle cui discussioni per il presente bilancio non ho potuto partecipare perchè impegnato nella Commissione parlamentare del Delta Padano), che la raccomandazione rivolta su questo punto all'onorevole Ministro non mi sembra giustificata.

Il bilancio preventivo è costituito dal disegno di legge (formato di otto articoli) e dall'allegato tecnico-amministrativo nel quale gli stanziamenti sono fatti per capitoli. I capitoli relativi a questo gruppo di opere, riassunti nelle diverse voci, rappresentano i seguenti stanziamenti: articolo 2: opere stradali ecc. 25 milioni; costruzioni a cura dello Stato di opere portuali ecc. 550 milioni; recuperi, rinnovazioni e riparazioni di mezzi effossori 600 milioni; opere idrauliche, lavori a cura dello Stato (concorsi e sussidi) 300 milioni; edilizia statale 100 milioni; edilizia per enti pubblici 50 milioni; alluvioni, piene, frane, mareggiate ed eruzioni vulcaniche 330 milioni; provvedi-

menti e stanziamenti per terremoti — lavori a cura dello Stato — concorsi e sussidi 1.750 milioni di cui 500 milioni per l'articolo 2, e 1.050 milioni per legge speciale; sussidi per danni prodotti dai terremoti dal 1908 al 1926, 600 milioni, di cui 450 milioni per la legge speciale; nuove costruzioni ferroviarie 3.500 milioni; e poi una serie di stanziamenti per spese presso il Magistrato alle acque di Venezia e presso i diversi Provveditorati alle opere pubbliche, per 31.065 milioni per l'articolo 2, più 2.389.600.000 per leggi speciali; e si ritorna alla somma prevista dall'articolo 2 di 37 miliardi e 170 milioni. Dunque l'assegnazione dei rispettivi stanziamenti nei relativi capitoli di bilancio è già avvenuta.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. La divisione è avvenuta per categorie di opere e non per Provveditorati.

CANEVARI. Va bene, ma se facessimo nostro questo invito di raccomandare al ministro Aldisio di dividere questa somma nella stessa proporzione con la quale è stata divisa la somma complessiva fra le cinque voci nello scorso anno, rischieremmo di mettere il Ministro nella condizione di adottare un provvedimento che potrebbe urtare contro gli stanziamenti quali risultano dai capitoli.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Ma il Ministro la divisione per capitoli la fa sempre dopo.

CANEVARI. All'articolo 3 sono indicate le spese per ricostruzioni diverse rese necessarie dalle distruzioni di guerra e quindi: case per i senza tetto, riparazione e ricostruzione di opere pubbliche ecc. ecc. Per l'esercizio in corso avevamo uno stanziamento di 40 miliardi e 228 milioni. Sono state depennate diverse voci che si sarebbero ormai esaurite per un preventivo di 14.162 milioni; onde la somma che corrisponde ai capitoli del bilancio in esame si ridurrebbe a 26.086.000.000.

Ho voluto ricordare ciò per far rilevare che, di fronte al preventivo dello scorso anno di circa 26 miliardi, sta ancora quest'anno il preventivo conservato in 40 miliardi; e perciò mi compiaccio col Ministro. Ho voluto far presente questo perchè in diverse occasioni si è affacciata la preoccupazione — e probabilmente si affaccerà anche in questa occasione — che al bilancio del Ministero dei lavori pubblici verranno meno somme rilevanti man mano che si completeranno le ricostruzioni in corso relative alle distruzioni belliche.

La verità è diversa. Superato questo periodo, fatto fronte alle urgenti necessità create dalla guerra, pensiamo che le somme che man mano si renderanno disponibili dovranno essere impiegate in altre opere utili per lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese. Debbo putroppo, con il relatore, lamentare che i 150 miliardi circa di spesa prevista non sono molti, se si tien conto che oltre 40 miliardi sono assorbiti dai danni di guerra; esclusi i quali saremmo attorno ai 100 miliardi: somma assolutamente inadeguata per i lavori pubblici. È vero, abbiamo stanziamenti assolutamente inadeguati ai bisogni del Paese! È però da tener presente che abbiamo attraversato un anno eccezionalmente sfortunato. Questo è stato l'anno dei disastri nazionali, e il Parlamento è stato e sarà ancora chiamato a stanziare somme rilevantissime, ma necessarie, per i provvedimenti reclamati da alluvioni, da inondazioni e dai danni straordinari che hanno colpito larghe zone del nostro Paese.

Resta ben chiaro, dunque, che il Ministero dei lavori pubblici anche per gli anni prossimi terrà a sua disposizione le somme che si renderanno libere, per far fronte ai bisogni della pace e particolarmente per sviluppare la viabilità ordinaria e l'edilizia popolare. Ho il piacere di far rilevare agli onorevoli colleghi che non è stata dimenticata punto l'Italia meridionale e insulare, nelle opere di riparazioni e di ricostruzioni per danni bellici.

Basti dire questo: eccezione fatta di Venezia, che da un miliardo e 200 milioni è salita ad uno stanziamento di 3 miliardi e 500 milioni, i maggiori stanziamenti di spesa sono stati fatti a favore delle regioni meridionali e delle isole. Napoli, ad esempio, è passata da due miliardi e 750 milioni a 7 miliardi e mezzo; Catanzaro da 400 milioni a 950 milioni; Palermo da 1 miliardo e mezzo è salita a 7 miliardi; Cagliari da 540 a 600 milioni, e così via. Anche Ancona non è stata trascurata, perchè da un miliardo e 445 milioni è salita allo stanziamento di due miliardi e mezzo.

Questo per dimostrare che l'Italia — e lo dico con piacere perchè sono un settentrionale, e mi compiaccio di questi provvedimenti — che tutta l'Italia è interessata a risolvere il

problema del Meridione. Il Meridione, aiuterà a risolvere il problema economico nazionale (che deve essere risolto in una unica soluzione) quando le sue classi lavoratrici saranno portate allo stesso livello di benessere di quelle del Centro e del Nord. Si cesserà così finalmente di dividere l'Italia in tante parti: in Nord, in Centro e in Sud per avere un'Italia unita e speriamo il più presto possibile; un'Italia costituita da italiani che siano messi nella possibilità economica di vivere tutti con eguale benessere e quindi di raggiungere quel grado di civiltà che onorerà veramente il nostro Paese.

Passiamo ora a esaminare le annualità da corrispondere generalmente per 35 anni, per contributi o per esecuzione di opere a pagamento differito. Giustamente il relatore fa presente che le annualità stanno mettendo il bilancio dei Lavori pubblici in una condizione che fa riflettere. Fa presente l'onorevole Romano nella sua diligentissima relazione che le annualità nel 1948-49 impegnavano il bilancio per un miliardo e 700 milioni e che oggi sono salite alla complessiva somma di 29 miliardi e 786 milioni.

Lo scorso anno le annualità entravano nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per 24 miliardi e 611 milioni circa. L'aumento di questo esercizio comporta dunque un maggior impegno di 5 miliardi e 175 milioni. Nel 1950-51, le annualità figuravano per 14 miliardi e 414 milioni circa: un aumento dunque fra il 1951-52 e il 1950-51 di 10 miliardi, ai quali bisogna aggiungere gli altri 5 miliardi di aumento quest'anno.

Continuando di questo passo, onorevoli colleghi e onorevole Ministro, rischiamo di impegnare veramente tutto il bilancio del Ministero dei lavori pubblici nel pagamento delle annualità. Noi non sappiamo come potremo far fronte ai bisogni dei lavori pubblici in Italia, continuando con questo sistema. Questo mi impressiona e sono tratto a pensare al buon padre di famiglia che a poco a poco impegna, per fra fronte ai bisogni momentanei, tutte le rendite del patrimonio gravando di ipoteche le sue proprietà, fino ad arrivare al punto di essere costretto a vendere la proprietà stessa, riducendo in miseria e buttando sul lastrico la propria famiglia. Certamente il raffronto è un po' esagerato, perchè lo Stato può trovare molte possibilità e modi diversi per evitare simili estreme conseguenze, però è bene non fare l'esperimento. Cerchiamo un possibile rimedio fin da oggi. È una ricerca difficile. Anche lo scorso anno facemmo questo rilievo nella relazione sul bilancio, invitando il Governo a trovare altri sistemi; il collega Romano quest'anno fa le stesse osservazioni e lo stesso invito. Cerchiamolo subito questo sistema! Credo che sia opportuno ritornare al vecchio e non mai abbastanza lodato metodo che seguivano i nostri predecessori: far fronte ai bisogni delle costruzioni di opere pubbliche con le somme consentite dalle disponibilità di bilancio, riservando le annualità ai provvedimenti che lo Stato ritiene opportuno di adottare per facilitare i mutui ai privati, e per favorire così l'iniziativa privata negli investimenti redditizi, quale ad esempio quelli per lo sviluppo dell'edilizia popolare. Si tratterebbe di trovare i mezzi per rendere il denaro, da investirsi in opere redditizie, a buon mercato. Lo Stato, a tal fine, potrebbe concedere contributi annuali per concorrere nel pagamento degli interessi dei mutui in questo tempo in cui il denaro è eccezionalmente caro.

Sarebbe, questa, una funzione utile, a mio avviso, perchè i denari sarebbero messi a disposizione dei privati per determinati investimenti immediatamente produttivi. I lavori pubblici non rendono se non indirettamente e dopo lungo tempo...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. A seconda dei casi.

CANEVARI. Effettivamente, in posieguo di tempo, il Ministro delle finanze entra in funzione, ed allora lo Stato riesce ad avere un beneficio attraverso i tributi.

Ma prima che questo avvenga passano decenni e decenni; invece la casa per esempio rende immediatamente. Guardate che non e una novità la nostra. Come fece il fascismo? Le opere di bonifica di cui il fascismo tanto si vantava e di cui tanto si parla in questi giorni sulle piazze d'Italia e se ne fa vanto da parte di quei signori ai quali abbiamo permesso il ritorno alla vita politica, sono state eseguite, durante il fascismo, nella maggior parte, con pagamenti differiti. Il fascismo si serviva allora dell'imposizione in cui era maestro. C'era-

no i fondi degli istituti parastatali, della previdenza sociale, ecc.

RISTORI. Ma il fascismo non ha fatto solo bonifiche, ha fatto anche le guerre con codesti sistemi ed oggi se ne pagano le conseguenze.

CANEVARI. Ma io proprio questo dico! Che allora il fascismo ha fatto allegramente la politica dei lavori pubblici prendendo i danari dagli istituti parastatali e facendo obbligo agli stessi istituti di acquistare le obbligazioni che il Ministero dei lavori pubblici emetteva in relazione ai diversi stati di avanzamento delle opere date in concessione ai consorzi, sino al punto che gli istituti si sono trovati con le casse vuote nell'impossibilità di continuare il finanziamento ai consorzi. Gli istituti, specialmente dopo la crisi economica del 1929, sono stati costretti in gran parte a provvedere ai bisogni dei disoccupati e ai diversi concorsi sociali. Quando venne il periodo, diciamo così, delle vacche magre, gli istituti non hanno più potuto accumulare, e si sono trovati anzi costretti a intaccare le loro riserve. Il fascismo sì, ha fatto le guerre, ma con le guerre ha messo gli stessi istituti in stato fallimentare. Essi avevano ritirate le obbligazioni dello Stato pagandole con moneta buona; e si sono trovati infine con le casse piene di titoli che rappresentavano moneta svalutata; lo Stato ha dovuto intervenire; onde un danno enorme agli Istituti e allo Stato.

Teniamo presente anche questo precedente perchè serva di lezione. Onorevole Aldisio, sono ben lontanò dal pensare di essere venuto qui con l'intendimento di risolvere con un colpo di bacchetta magica (della bacchetta di Mosè, come lei ha ricordato nella discussione dell'anno scorso) problemi di questa natura; accenno solo a provvedimenti che possono essere tenuti presenti, per cercarne anche altri che possono essere, anzi saranno certamente migliori di quelli che mi permetto di suggerire in questo momento. Penso che si debba fare una distinzione tra annualità per opere normali e pubbliche dello Stato, ed annualità che riguardano contributi, aiuti, finanziamenti da corrispondere per investimenti di pronto reddito; e penso che i pagamenti differiti dovrebbero essere aboliti per le opere pubbliche e le annualità dovrebbero essere riservate al secondo ordine di lavori.

Accenno a due o tre argomenti che mi stanno a cuore, signor Presidente, e poi vado rapidamente alla fine.

Lo scorso anno ci siamo interessati della edilizia popolare, che abbiamo, a nostro avviso, messo tra i provvedimenti — edilizia da una parte e viabilità ordinaria dall'altra — che dovevano costituire il programma da porsi in prima linea, dal Ministero dei lavori pubblici. Abbiamo anche detto che se noi dovessimo affrontare tutti i problemi che sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici non la finiremmo più e non risolveremmo niente. Lo scorso anno ci siamo trovati d'accordo, onorevole Ministro ,su questo; e, per esempio, abbiamo riconosciuto che il problema dell'edilizia scolastica deve essere studiato dal Ministero della pubblica istruzione. Recentemente abbiamo assistito alla discussione del preventivo di spesa del Ministero della pubblica istruzione ed abbiamo sentito con molto compiacimento affermare dallo stesso onorevole Ministro il dovere che egli sentiva, come Ministro della pubblica istruzione, di esaminare tale problema per risolverlo in pieno, per quanto possibile: ma nel tempo certamente questo sarà possibile. Pertanto il Ministero dei lavori pubblici sarà chiamato, come organo tecnico, a far eseguire le costruzioni di edifici scolastici in relazione al piano che il Ministero avrà preparato e presentato al Parlamento.

Noi abbiamo detto dunque che i due problemi che debbono stare immediatamente presenti per essere risolti in un piano di realizzazione sono: quello della viabilità ordinaria per tutte le regioni — e non sto a ricordare le stesse argomentazioni dello scorso anno, anche perchè sono state ripetute già diverse volte e saranno probabilmente ripetute da altri colleghi, pur essendo anche ricordate nella relazione di quest'anno — e quello dell'edilizia. Per quest'ultimo problema vi debbo dire questo, onorevole Aldisio: sono profondamente convinto, nonostante le difficoltà che voi incontrate per l'applicazione della vostra legge, che la vostra legge sia la migliore di tutte le altre apparse nella legislazione italiana di questi ultimi anni, in materia di edilizia popolare; prima di tutto perchè il problema della casa comporta, come tutti gli altri problemi di ordine economico, anche una parte di sacrificio per coloro che risentono i benefici della legge

stessa poichè, onorevoli colleghi, l'importanza di tutto quello che si regala sfugge agli stessi beneficati. Con la vostra legge, onorevole Ministro, cominciate invece ad invitare coloro che chiedono aiuto allo Stato per avere la casa a sopportare qualche sacrificio, e a concorrervi con i loro risparmi o assumendo anche impegni; e allora lo Stato concorre nel pagamento degli interessi, in modo da mettere a disposizione il capitale occorrente a un interesse non superiore al 4 per cento. Voi trovate delle difficoltà, lo so, perchè oggi il denaro costa caro e perchè gli istituti, anche perchè gravati da impegni di forti spese generali, si sono abituati a concederlo a caro prezzo. Anche gli istituti che hanno la fortuna di disporre di depositi che comportano un interesse dal 0,50 all'1 per cento all'anno...

BERTONE. Hanno la materia prima gratis.

CANEVARI. Ha ragione il collega Bertone: pur avendo la materia prima gratis, le banche dicono che il denaro costa loro il 7,50, l'8 per cento.

DE LUCA. Io non sono mai riuscito a capire perchè il denaro, che non costa niente alle banche, debba costare a chi lo riceve in prestito l'8, il 9 per cento.

CANEVARI. L'onorevole Aldisio vi potrà dire che dalle stesse banche viene sempre fatto presente il costo enorme del denaro.

Onorevole Ministro, voi dovete insistere. So che siete un uomo di carattere — siete un buon siciliano, tenace nei vostri propositi — e la spunterete. Colgo l'occasione per compiacermi con voi di una cosa: ho saputo ieri soltanto che avete costituito il Comitato per la distribuzione e l'impiego dei fondi per l'incremento edilizio, e che a capo del Comitato avete messo un uomo che gode la stima generale: il dottore Visentini, ex presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. La raccomandazione che vi faccio, e credo di farla a nome della unanimità dell'Assemblea, è questa: perseverate per dare prima di tutto la casa alla povera gente, che è ancora condannata non a vivere, ma a morire, nei tuguri e nelle grotte. Avete iniziato questa opera a Napoli, estendetela alle altre città, che purtroppo hanno il disonore di avere ancora molti dei loro cittadini condannati a simile vita infame e degradante.

Passo a trattare della viabilità e concludo. Lo scorso anno abbiamo detto che la viabilità ordinaria rappresentava un problema che richiedeva una soluzione non dico pronta e repentina, ma radicale, da realizzarsi con l'attuazione graduale, ma continua, di un piano prestabilito. Io vi ricordo che lo scorso anno, nella risposta da voi data a me e agli altri colleghi intervenuti nella discussione, avete detto che voi vedete le viabilità non più divisa in diversi settori (viabilità statale, viabilità provinciale e viabilità comunale) ma che vedete le strade italiane in un settore unico: la strada, la rotabile che deve dare possibilità (specialmente ai mezzi meccanizzati che si usano in tutti i Paesi civili, e quindi anche nel nostro Paese, con uno sviluppo enorme che va aumentando di giorno in giorno) di arrivare anche all'ultimo casolare; la strada che serva ai bisogni di una razionale comunicazione.

Io dunque sono certo che anche quest'anno vi troverò consenziente in questa visione. Però vi ricordo che tra i lavori — badate, onorevoli colleghi, che non parlo della mia provincia, e non faccio questioni campanalistiche — ce ne è uno di cui mi sono già occupato in quest'Aula, che interessa la Nazione nella sua viabilità svolta nelle Regioni più sviluppate, e nei rapporti internazionali; trattasi della comunicazione di Genova col Sempione.

Con la costruzione di un ponte stabile sul Po, utilizzando le strade provinciali che già sono in atto, in ottimo stato, sotto ogni aspetto e già asfaltate, e che corrono dalla strada dei Giovi sino al Lago Maggiore e al Sempione, si può mettere in diretta comunicazione Genova e il suo porto con la Svizzera; mentre oggi per giungere al Sempione da Genova bisogna fare il giro da Milano. Le province di Genova, di Milano e di Pavia hanno costituito un consorzio per farsi costruire l'altra strada a completamento della strada dei Giovi fino a Milano. Hanno sottratto l'iniziativa alla speculazione privata e certamente troveranno i capitali all'uopo necessari. Ma il ponte sul Po di cui ho parlato per la comunicazione con il Sempione è rimasto allo studio e alla fase del 1947, quando la pratica si era iniziata. Ora questa pratica ricordo vivamente e raccomando vivamente, perchè, con la costruzione di un ponte stabile sul Po, si potranno utilizzare subito le

strade che, quasi in linea retta, mettono in comunicazione Genova col Sempione.

Perciò ho l'onore di presentare questo ordine del giorno col quale chiudo il mio slegato intervento in questa discussione:

« Il Senato, compreso della necessità, sempre più urgentemente sentita, che sia provveduto — in un piano generale di trasformazione e di sviluppo della viabilità ordinaria — a rendere più sicure e più facili le comunicazioni interne e internazionali:

considerato che la viabilità tra Genova e il Sempione, per l'intenso suo traffico, si raccomanda tra le prime, reclamando una soluzione per una comunicazione diretta e razionale;

visto che tale soluzione si presenta relativamente facile e di limitata spesa, quando fossero statizzate le strade provinciali, già asfaltate ed in ottimo stato, che, in continuazione della strada dei Giovi, corrono da sud a nord fino al Lago Maggiore e quindi al Sempione; e quando fosse costruito un ponte stabile sul Po, raccordato con brevi tratti di nuove strade, alle reti esistenti in sinistra e in destra del fiume;

invita il Ministro dei lavori pubblici a provvedere perchè siano apprestati i progetti esecutivi delle opere relative e i mezzi finanziari per la loro sollecita realizzazione ». (*Vivi applausi dal centro e congratulazioni*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Macrelli. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Onorevoli colleghi, come al solito un richiamo alle cifre per trarre poi le dovute conseguenze. Il bilancio, come voi sapete, per questo esercizio porta un aumento di 17.139.059.250 in confronto all'esercizio precedente. Non analizzo le cifre, naturalmente. L'aumento di 17 miliardi è diviso soprattutto fra opere che meritano di essere affrontate ed eseguite: la cifra maggiore è quella di 5 miliardi e 745 milioni relativa alle opere a pagamento immediato; quella di 4. 690.000.000 si riferisce alle opere a pagamento differito.

La somma di 1.000.000.000 riguarda la costruzione dell'autostrada Genova-Savona, e infine 1 miliardo e mezzo, in base alla legge 16 giugno 1951, n. 557, concerne il cavo napoleonico. Mi consenta il Senato di aprire una parentesi. Voi ricordate che abbiamo discusso a lungo sulla legge che stanziava una somma elevata per arrivare alla soluzione di un problema che interessa tutta l'alta Italia e particolarmente la zona dell'Emilia e della Romagna. Orbene, nonostante i lavori che si sono affrontati, nonostante i sacrifici richiesti al Paese con le leggi che abbiamo approvato, la situazione in quelle regioni è ancora dolorosa e preoccupante. Io ricevo tutti i giorni — come, penso, gli altri colleghi — ordini del giorno, lettere, invocazioni, perchè si provveda decisamente e nel più breve tempo. Ho qui, per esempio, un ordine del giorno dell'amministrazione comunale di Ferrara che, di fronte alla minaccia incombente rappresentata dal Po, dal Panaro, dal Reno, che, se si dovessero rompere gli argini, seminerebbero morte e rovine a Ferrara e ai suoi abitanti, auspica che si inizino celermente i lavori di rafforzamento dei tre fiumi ricordati, con particolare riguardo all'argine destro.

Anche ad Alfonsine, in provincia di Ravenna, la stessa invocazione: « Stante il grave permanente stato degli argini del fiume Senio in prossimità del paese, si interessano i competenti Ministeri onde siano iniziati con urgenza i lavori di sistemazione degli argini ».

Le zone a cui ho accennato hanno ancora il ricordo, il triste ricordo delle alluvioni, la prima del 26 novembre 1949, le altre recentissime. Ed allora vorrei invocare dal Ministero dei lavori pubblici quei provvedimenti di urgenza, che sono indispensabili per portare un po' di tranquillità e di serenità in mezzo a quelle popolazioni.

Chiudo la parentesi e richiamo l'attenzione del Senato sull'articolo 2 della legge del bilancio, che autorizza una spesa di 37 miliardi e 170 milioni per provvedere, a cura e a carico dello Stato e con pagamenti non differiti, a lavori di carattere straordinario concernenti sistemazioni, manutenzioni, riparazioni e completamento di opere pubbliche esistenti, al ricupero, alla sistemazione e alla rinnovazione dei mezzi effossori, nonchè alle escavazioni marittime ecc.

L'articolo 3 della stessa legge prevede una spesa di 40 miliardi, per le riparazioni di danni prodotti da eventi bellici ai beni dello Stato, per interventi di interesse pubblico, nonchè, in base alle disposizioni vigenti di legge sempre

per i danni di guerra, per la ricostruzione dei beni degli enti pubblici locali e delle istituzioni pubbliche di beneficenza e di assistenza, ecc.

Sono i due articoli più importanti del bilancio che stiamo esaminando. Ora, onorevoli colleghi, io mi fermo soprattutto sull'articolo 3: risarcimento danni di guerra. Lo faceva notare il collega Canevari; la spesa è rimasta già invariata nei confronti del bilancio dell'anno scorso: 40 miliardi.

Però, mi si consenta di dirlo, è un rilievo ed una critica amara che io debbo fare al Ministero dei lavori pubblici: le variazioni apportate risarcimento danni di guerra. Lo faceva già notare il collega Canevari; la spesa è rimasta voce di natura campanilistica, non voglio far confronti fra un provvedimento e l'altro: richiamo soltanto l'attenzione sulla situazione particolare che si è creata per il Provveditorato alle opere pubbliche di Bologna, che pur ha alle sue dipendenze zone che sono state dolorosamente colpite dalla guerra.

Noi infatti dobbiamo rilevare una falcidia non indifferente, perchè si tratta di un miliardo e 300 milioni in meno in confronto allo stanziamento dell'anno scorso.

Si dimentica, onorevole rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, la situazione dell'Emilia e della Romagna? Ne ho accennato anche ieri e mi scuserete se di tanto in tanto insisto, ma credo di avere consenziente il Senato. Quando pensate alla linea gotica, avete di fronte una visione di rovine e di miseria: orbene perchè proprio per quello che riguarda i danni di guerra avete operata questa falcidia, togliendo al Provveditorato alle opere pubbliche di Bologna la cifra indicata? Il collega Canevari ha accennato ad altre cifre... (*Interruzione del senatore Canevari*). Confronti pure, senatore Canevari, e vedrà che dovrà rettificare le sue cifre. Nel solo circondario di Rimini e di Cesena i danni bellici ancora da riparare sono i seguenti: beni dello Stato, 210 milioni; enti locali, 2 miliardi e 848 milioni; enti di beneficenza, 1 miliardo e 137 milioni; beni di culto 848 milioni; contributi di riparazione e ricostruzione a privati proprietari, 2 miliardi e 290 milioni, per un totale di 7 miliardi e 593 milioni. Se in soli 29 Comuni della provincia di Forlì si giunge ad una cifra così cospicua, per il totale delle province di Bologna, Ravenna, Forlì e Ferrara che sono state le maggiormente danneggiate, si può presumere di arrivare ad una cifra di 40 miliardi.

Ora io non so se sia possibile fare delle variazioni e recuperare da qualche altra parte questi fondi per le giuste esigenze del Provveditorato di Bologna. Veda il Ministro di provvedere.

E, poichè tratto problemi che interessano la regione romagnola, mi consenta il Ministro che richiami la sua attenzione su altri problemi che attendono da molti anni una soluzione. Rimini, la città martoriata, è stata quasi paragonata a Cassino. Certo è che attorno a Rimini la rovina e la morte hanno lasciato tracce ad ogni passo. Rimini però è risorta, ma, dobbiamo dire la verità, è risorta per merito dei suoi abitanti, col sacrificio dei privati e in parte col concorso, è naturale, anche del Governo. Ora Rimini sta invocando da molto tempo altre provvidenze, per esempio lo scalo di alaggio, il cui progetto revisionato per un importo di 42 milioni si trova ancora presso il Ministero dei lavori pubblici. Anche l'anno scorso feci la stessa domanda, ma la mia voce restò clamante in deserto.

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

MACRELLI. E così pure Rimini invoca la ricostruzione del teatro comunale, opera magnifica di quell'architetto Poletti che ha lasciato un segno nella storia dell'arte italiana. Ora bisognerebbe che almeno in uno dei prossimi esercizi finanziari fosse compresa anche la spesa che si riferisce a tale opera. Si dice che sarà una cifra forte. Non lo so, ma incominciamo con uno stanziamento. Verrete così incontro alle legittime e giuste richieste della popolazione di Rimini.

Per tornare su quelle opere di natura marittima cui ho accennato prima, debbo aggiungere che anche per il porto di Cesenatico bisogna provvedere. Quest'anno abbiamo celebrato in tutta Italia il centenario di Leonardo da Vinci. Ebbene, è stato Leonardo a disegnare il porto di Cesenatico che ora è in condizioni da non poter funzionare in pieno. Per questo porto si chiede una darsena, il lavoro era già in programma ma ancora non è stato eseguito. È stata stanziata una somma di circa 550 milioni, al capitolo 143, per la costruzione a cura dello Stato di opere portuali e di difesa di spiagge:

mi sembra insufficiente, mentre può sembrare eccessiva quella di 600 milioni al capitolo 144 per le escavazioni marittime ecc. Ora voi conoscete la riviera romagnola, ridente, magnifica, frequentata, ma in questi ultimi tempi soggetta alla furia del mare e della natura, sconvolta soprattutto dalla parte di Cattolica, di Bellaria, di Viserba. Si è provveduto con delle opere insufficienti, che hanno un carattere più di provvisorietà che di stabilità, ed allora bisognerebbe venire incontro a queste generose popolazioni che traggono i mezzi per la loro vita soprattutto dal periodo molto limitato e modesto della stagione estiva.

Il comune di Cattolica, per esempio, afferma, attraverso un documento che ho inviato al Ministero, che le mareggiate dell'autunno e della stagione invernale hanno corroso in modo assai preoccupante il battente, specialmente nel lato ovest del porto Canale, ove per una lunghezza di qualche centinaio di metri le acque hanno ricoperto interamente la spiaggia fino ai manufatti di sostegno delle aree private e della strada comunale. Il Comune ha chiesto l'intervento del Ministero anche per l'invio in Cattolica di una draga assorbitrice con la dovuta attrezzatura. Ancora non si è provveduto e siamo già vicini all'apertura della stagione balneare.

Altrettanto il comune di Rimini ha chiesto per quel che riguarda Bellaria, spiaggia seriamente minacciata dal mare, che ha quasi distrutto completamente la zona antistante i villini. Qui io mi rivolgo ai tecnici: si è fatta una questione a proposito dei pennelli normali e delle scogliere longitudinali. Io non me ne intendo. Il Ministero sembra orientato verso le scogliere longitudinali.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Hanno sciupato tanti di quei milioni nel passato che è veramente una vergogna!

MACRELLI. Io non discuto, trattandosi di problema squisitamente tecnico. Dico solo, onorevole Ministro, che occorre provvedere. Provvedete con i pennelli, provvedete con le scogliere o con altri mezzi. L'importante è che si faccia qualcosa, onorevole Ministro. Però onestamente debbo dare atto che in questi ultimi giorni è arrivata l'assicurazione che il Ministero dei lavori pubblici in questo settore farà quanto è umanamente possibile. Io, ripeto, ne prendo atto e mi auguro di poter rivolgere una parola di ringraziamento quanto prima all'onorevole Aldisio.

Onorevoli colleghi, proseguendo nell'esame dello stato di previsione del bilancio ho notato con lieto animo che, per esempio, è stata fissata una somma di 8 miliardi al capitolo 167 per le opere da eseguirsi nell'Italia centro-settentrionale. Si tratta di opere di viabilità ordinaria non statale, acquedotti, fognature ecc., ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 647, che porta il nome del nostro Ministro. Io faccio un elogio, però, come al solito, aggiungendo una parola di richiamo. È il primo stanzamento che noi vediamo per questa legge. Mi pare però che per la provincia di Forlì non sia stata prevista alcuna costruzione di nuove strade, specialmente nelle zone montane. Abbiamo parlato anche ieri di zone montane, abbiamo accennato alla necessità di strade, abbiamo parlato della viabilità per l'allacciamento tra le frazioni ed i capoluoghi dei Comuni. Ad ogni modo, soprattutto nelle zone montane del Cesenate e del Riminese, mancano le strade e nessuno stanziamento *ad hoc* è stato fissato. Ora, sarebbe opportuno che si provvedesse a queste popolazioni laboriose, che sono state duramente colpite dalla guerra e che quindi non dovrebbero essere dimenticate.

Per quel che riguarda gli acquedotti, io debbo ricordare a me stesso, che si è provveduto e si sta provvedendo all'acquedotto della Valle del Conca e a quelli di Savignano, Gatteo, Gambettola e San Mauro Pascoli. Però, onorevole Ministro, in data 2 gennaio 1952, se non erro, è stata pubblicata una legge, la quale dovrebbe venire in appoggio alla precedente che porta il n. 647; però, delle persone... maligne mi hanno insinuato questo dubbio che cioè questa legge sia stata inspirata proprio da certi uffici, per mettere un paravento, un impedimento alla legge che fa onore al ministro Aldisio. Dicono come al solito che sia questa benedetta burocrazia che, per rallentare i tempi, abbia escogitato anche questi mezzi.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma quella legge è d'iniziativa parlamentare. (*Commenti dal centro*).

MACRELLI. Non importa: anche se l'abbiamo approvata noi non siamo dei tecnici e non sempre siamo lungimiranti, per prevedere

e prevenire quel che accadrà nel tempo. Comunque, onorevole Ministro, quando risponderà sarò lieto di rettificare quello che hanno detto i ... maligni.

Quando prima ho parlato di uno stanziamento per l'autostrada Genova-Savona — mi pare siano stati fissati 2 miliardi al capitolo 145 — io ho avuto dinnanzi a me la visione di un'altra autostrada, di cui ho già parlato l'anno scorso e per la quale ho avuto una debole assicurazione dai banchi del Governo. Si tratta dell'autostrada Milano-Rimini-Ancona. È la via Emilia, quella che fu chiamata come l'Appia la *regina viarum*.

LUCIFERO. Quell'autostrada ha raggiunto la maggiore percentuale degli incidenti.

MACRELLI. Lo stavo per dire io. Se non temessi di far perdere del tempo prezioso al Senato, vorrei ricordare delle cifre, che sono veramente dolorose e sanguinose, perchè quella autostrada ha la percentuale più alta di incidenti mortali. L'anno scorso portai qui delle statistiche, confortate da pareri di persone competenti e da uffici, e la invocazione che feci allora la rinnovo in questo momento all'onorevole Ministro.

Io ho prima accennato, onorevole Ministro, ad una legge a cui lei ha dato il nome; ma, come ha detto benissimo il collega Canevari, lei ha legato il suo nome soprattutto alla legge che porta il numero 715. Basta il titolo di essa e basta un inciso, un periodo dell'articolo 1 per definire l'importanza della legge: « Costituzione di un fondo per l'incremento edilizio destinato a sollecitare l'attività edilizia privata con la concessione di mutui per la costruzione di case di abitazione ». Si inizia il capoverso dell'articolo 1 così: « tali somme da iscriversi nello stato di previsione sono destinate a sollecitare l'attività edilizia privata, favorendo l'iniziativa dei no quasi aspetto nazionale. Onorevole Ministro, non deve dimenticare quanto ho avuto occasione di esporgli in diversi colloqui: i casi da me riferitegli non sono di natura locale, ma assumono quasi aspetto nazionale. Onorevole Ministro la sua legge è ottima per lo spirito che l'anima, per le intenzioni che sono trasfuse negli articoli ma non ha trovato una applicazione pratica efficiente. Ho qui delle cifre che sono veramente eloquenti e che riguardano, è naturale, la terra nella quale io vivo. Le domande presentate al primo aprile del corrente anno in provincia di Forlì sono state 586 per un importo di 2.483.500.000; dopo le istruttorie dell'ufficio del Genio civile e delle Banche mutuanti, ne sono state inviate alla Commissione prevista dall'articolo 12 della legge n. 101 per 263.509.000 lire; di queste domande la Commissione ne ha approvate, in via provvisoria, solo 15 per 77.126.244. I progetti definitivi approvati con tutti i crismi, sia dall'Ufficio del Genio civile che dalle banche, sono solo 5 per 45.150.000 lire.

Ora, onorrevole Ministro, lei ricorda che io le ho presentato un quadro della situazione romagnola e soprattutto della provincia di Forlì e del comune di Cesena. Noi abbiamo una popolazione prevalentemente agricola, abbiamo dei braccianti che vivono del modesto salario che percepiscono durante l'anno. Eppure con gravi sacrifici questi operai sono disposti ad affrontare e risolvere il problema capitale per la loro vita e la loro famiglia: il problema della casa. E per evitare proprio il fenomeno doloroso dell'urbanesimo abbiamo cercato di convincere i nostri lavoratori a costruire in campagna. Ebbene, si sono avute domande su domande, ci siamo rivolti agli istituti autorizzati a concedere mutui, ma cosa abbiamo ottenuto? Niente, zero. Non siamo neanche stati ammessi ad esporre le ragioni per l'applicazione della legge che ha un valore morale, sociale e politico di primissimo ordine.

Abbiamo dovuto rivolgerci alle banche locali che — bisogna dire la verità — con spirito di umana comprensione hanno perfino dimezzato le quote di interesse.

Onorevole Ministro, perchè non si dànno disposizioni precise a questi istituti mutuanti? Voi immaginate le ragioni di una posizione negativa di fronte alle nostre richieste. Siccome si trattava di case di operai che al massimo potevano esigere una spesa di 800-900 mila lire, veniva a mancare la garanzia; se la cifra è modesta dunque manca la garanzia; se si tratta invece di somme ragguardevoli, come 5-10 milioni, allora c'è la garanzia. Ma chi può farsi una casa di cinque o dieci milioni? Soltanto chi ne ha la possibilità ed è solo in questo caso che gli istituti vengono incontro; quando si tratta invece di povera gente, di operai e lavoratori che hanno affrontato sacrifici, si chiudono le porte. Orbene, solo attraverso le provvidenze

delle banche locali noi siamo riusciti ad affrontare e risolvere questo modesto problema. Alle porte di Cesena sta per sorgere un villaggetto di 8-10 case di modestissimi operai, ma non con l'aiuto della sua legge, onorevole Aldisio, e mi dispiace, perchè io gliene avevo già parlato e lei molto cortesemente aveva mandato una lettera a Bologna, ma la lettera è rimasta come la mia voce, clamante in deserto. Ed allora, onorevole Ministro, se lei ha legato il suo nome a questa legge, faccia sì che questo nome risuoni nel cuore e nel sentimento degli italiani con un po' di simpatia, altrimenti diventerà una delusione per lei ed un po' anche per noi e questo non sarà a vantaggio del Governo e tanto meno a vantaggio del Paese. (*Vivissimi applausi. Congratulazioni*).

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, preoccupato del frequente ripetersi di franamenti lungo il percorso della via Aurelia in provincia di Genova, cagionanti interruzioni dannose al traffico ed al trasporto di persone lungo la Riviera Ligure, invita il Governo a provvedere alla sollecita elaborazione di un progetto per la costruzione di una strada a mezza collina nel tratto tra Nervi e Sestri Levante, da eseguirsi mediante adeguati fondi, da stanziarsi con apposita legge sul bilancio dei Lavori pubblici ».

PRESIDENTE. Il senatore Boggiano Pico ha facoltà di parlare.

BOGGIANO PICO. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Poche parole sono sufficienti a prospettare al Senato la gravità del problema sul quale sto per brevemente intrattenervi.

La notizia dei due gravi recentissimi incidenti che determinarono l'interruzione della via Aurelia nella riviera di Ponente ed in quella di levante fu pubblicata in tutti i giornali: il primo tra Voltri ed Arenzano, a Vesima, colla sospensione del transito anche della ferrovia; il secondo, più grave, col travolgimento in mare del ponte provvisorio in ferro, che per un fatto precedente, di circa due anni fa, era stato collocato a supplire la strada tra Pieve di Sori e Sori in attesa della ricostruzione di quello in cemento armato.

Le cause? Le solite frequenti frane: ed intanto il transito di parecchie migliaia di veicoli che percorrono quotidianamente la strada, è impedito.

I danni sono incalcolabili; la disciplina imposta dal nostro illustre Presidente alla discussione dei bilanci e la discrezione, che io penso dobbiamo tutti ed utilmente imporci nei nostri discorsi, mi dispensa da divagazioni inutili su facili calcoli di persone e di merci, che si sono trovate sbarrate le strade. Accenno appena alle molto numerose disdette di camere di albergo a Rapallo, a Santa Margherita Ligure, a Portofino, che erano state da stranieri trattenute per il loro soggiorno nelle cittadine accoglienti della nostra riviera: sottrazione di traffico, di legittimi introiti di alberghi, di pensioni, di esercenti e, di riflesso, di ogni altra categoria di persone, diminuzione notevole di valuta straniera pregiata, che avrebbe affluito nel nostro Paese.

I rimedi: al verificarsi di qualcuno di questi gravi incidenti, che si ripetono con periodica frequenza, si tamponano le falle, si butta giù qualche scarpata di sostegno, e, se un ponte è crollato lo si rifà, lentamente, molto lentamente. Sono tre anni da che un'alluvione, dovuta ad inconsulti disboscamenti degli anni addietro, ruppe argini e ponti e distrusse il viadotto della ferrovia sul centro di Levanto. tra Genova e Spezia. Non è ancora oggi ultimato il lavoro della sua ricostruzione. Presso l'ingresso della città di Chiavari, tra Zoagli e Chiavari è sempre in movimento la montagna, che incombe su quel tratto della via Aurelia ed una paurosa frana, che non credo possa razionalmente ed in modo definitivo contenersi, minaccia di travolgerla in misura tale, che nessuna riparazione ne riuscirà possibile, od almeno consigliabile.

Più oltre tra Cavi di Lavagna e Sestri Levante alcuni anni addietro la via Aurelia sotto le così dette Rocche di Sant'Anna scivolò addirittura in mare. Si provvide allora colla costruzione di una galleria, ma anche là, la montagna è in movimento e senza voler fare il profeta di sventure, non è a pensare, che possano troppo a lungo a durare, e la galleria pel tran-

sito ordinario, e quella parallela della ferrovia.

Le conseguenze che se ne avrebbero sono incalcolabili. Il fenomeno dipende, si dice (sono al di fuori dei miei studi questi fenomeni, ma è qui in Senato un'illustrazione insigne della scienza geologica, il nostro eminente collega, senatore Gortani, che potrà bene correggermi e precisare) dalla disposizione obliqua degli strati che compongono i monti liguri lungo il mare, strati di roccia alternati con altri di argilla: allorquando questa viene disciolta da infiltrazioni d'acqua, i superposti strati rocciosi scivolano verso il basso e travolgono ogni cosa, che s'incontra sul loro cammino. Ignoro se, e fino a qual punto, possa concorrere nella determinazione di questi fenomeni il bradisismo.

Comunque, sono forze di natura, che non credo sia facile contrastare, ed è impossibile elidere nella loro azione.

Le riparazioni provvisorie, ed anche alcune altre che vorrebbero essere permanenti, come talune di quelle accennate, importano sacrifici enormi di tempo e di spesa, nè in definitiva risolvono il problema.

Onorevoli colleghi, signor Ministro, non v'è che ad attenersi e a procedere ad una soluzione radicale, unica, praticamente attuabile e che, in definitiva si risolverà in un'economia di spesa. Non ho potuto avere i consuntivi delle spese occorse in questi ultimi anni per le riparazioni, o tamponamenti, scusate l'espressione, operati, ma non credo di andare errato affermando che ammontano ad una tale cifra, che indubbiamente avrebbe consentito di avviare ed iniziare la soluzione, almeno parziale del problema.

E vengo alla soluzione per concludere: l'unica ragionevole soluzione è, ed altra non può esservene, che il trasferimento per molti tratti dell'Aurelia tra Genova e Sestri Levante a mezza collina, dal mare al monte, sin dove ad una quota, pur discreta, si possano trovare terreni solidi, e stabilirvi una via di transito, ampia, moderna nella sua struttura, di molto minore spesa nella sua manutenzione.

La messa in valore di qualche nuova e amenissima zona che ne deriverebbe, penso che potrebbe procacciare all'erario notevoli entrate per contributi di miglioria, che in opportuna sede potranno essere adeguatamente calcolati, e ciò indipendentemente dalle facilitazioni dei traffici procurate a plaghe favorite per la loro orientazione, ma quasi isolate per mancanza, fino ad oggi, di convenienti comunicazioni.

Ogni altra soluzione sarebbe inadeguata e si risolverebbe, in definitiva, come ho detto, in maggiori, incalcolabili spese.

E qui fo punto, in omaggio alla promessa fatta: consenta, onorevole Ministro, che mi appelli all'*intelligenti pauca* dell'antico adagio, ed invochi il vostro sollecito intervento per questa causa che è gravissima per la mia Riviera, che lo è per tutto il Paese, poichè, ricordiamolo, la via Aurelia costituisce l'unica via di congiungimento tra l'Italia e la Francia.

Si dia, anche di fronte agli stranieri, che in numero sempre crescente, affluiscono nelle nostre contrade, questa prova di saggio ed insieme utile accorgimento, sicchè il primo benvenuto nel nostro Paese sia espresso dalla comodità della via, che l'imperatore Aurelio, più semplice e più angusta, ma altrettanto razionalmente concepita, aveva per primo tracciato per congiungere dei popoli ugualmente di sangue e di aspirazioni latine.

Confido, signor Ministro, che accogliendo queste richieste confermerete mediante la proposizione di apposita legge, una volta di più, la gratitudine che la Liguria per altre opere egregie vi deve. (*Vivi applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Bertone. Ne ha facoltà.

BERTONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi permetterò di presentare al Ministro ed alla Commissione due osservazioni particolari ed una considerazione di ordine generale.

Prima osservazione particolare. Mi si consenta di rompere una volta tanto quella che è la mia consuetudine di non inserire mai, assolutamente, quando esamino e discuto bilanci, domande di stanziamenti maggiori o nuovi per problemi che pur sarebbero meritevoli di riguardo. Intendo però richiamare la benevola attenzione dell'onorevole Ministro sul trattamento un po' economico, diciamo così, che è stato fatto al Piemonte nella ripartizione delle spese straordinarie dei fondi assegnati ai Provveditorati alle opere pubbliche. Il Piemonte questa volta marcia brillantemente in coda a tutta l'Italia. Io ho qui sott'occhio uno specchio

del riparto di questi stanziamenti straordinari assegnati ai vari Provveditorati, e vedo che, come è ragionevole del resto, come è doveroso e come noi tutti, io stesso settentrionale puro, approviamo e condividiamo, al Mezzogiorno sono stati fatti i maggiori assegnamenti. Prima viene la Campania, che per ogni Provincia ha uno stanziamento medio di 1.965 milioni, poi il Lazio che per ogni Provincia ne ha 1.700; seguono la Calabria con 1.316 milioni, la Sicilia con 888 milioni e via via tutte le altre regioni. Ultimo viene il Piemonte con la modestissima somma di 307 milioni per Provincia.

Io conosco abbastanza tutte le province del Piemonte, ma non mi arrogo il diritto di parlare a nome di tutte: ciò faranno assai meglio i loro rappresentanti. Ma tengo a mio dovere dire una parola per la mia Provincia, che è chiamata Provincia grande, che è la Provincia maggiore di tutto il Piemonte con oltre 700.000 abitanti, che ha molta pianura e molta collina, essendo situata sulle prealpi marittime. Ora a questa Provincia sono assegnati 307 milioni, nonostante sia una delle Province che, non solo per vicende belliche ma anche per le alluvioni che per tre anni consecutivi si sono precipitate su vaste zone di essa, meriti veramente di essere tenuta in considerazione per i bisogni straordinari che gravano sulla sua popolazione e su tutti gli enti locali.

Io rammento che quando il Presidente del Consiglio venne a Cuneo e fu onorato dalla popolazione, io, a nome di tutti i parlamentari, fui incaricato di rendergli ossequio ed omaggio. Sulla piazza centrale di Cuneo io ebbi ad osservare all'onorevole De Gasperi che tutti i Comuni della Provincia, forse primo ed unico esempio in Italia, avevano messo in ordine i loro bilanci ordinari, dimodochè non avrebbero chiesto un centesimo di integrazione allo Stato. Ma aggiungevo che, appunto per questa meritoria opera di risanamento delle proprie finanze, quei Comuni meritavano di essere particolarmente tenuti presenti quando si trattasse di bisogni straordinari, di opere pubbliche, specialmente di riparazioni di danni delle alluvioni e per quanto concerne il problema delle strade, le quali, svolgendosi in gran parte in collina ed in montagna, hanno veramente bisogno dell'intervento finanziario dello Stato. Ritornerò su questo argomento quando parlerò della discussione che si è fatta ieri sulle provvidenze a favore dei territori montani. Io non domando nessuna variazione al bilancio, ma mi limito a fare all'onorevole Ministro, di cui conosco la intelligenza ed il cuore che dimostra per le richieste oneste che gli vengono presentate, questa raccomandazione, che cioè veda se è possibile fare per il Piemonte qualcosa di più di questi 300 milioni, che sono veramente una povera cosa.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Bertone, siamo sul piano delle ricostruzioni di guerra e queste destinazioni sono state fatte, quest'anno, in base a segnalazioni sulla progressione della percentuale di ricostruzione che ciascuna Regione ha raggiunto. Questo è stato il motivo, e cioè una equiparazione della ricostruzione in ogni Regione su uno stesso piano, su una stessa percentuale.

BERTONE. Io non ho nessun motivo di contrastare le dichiarazioni dell'onorevole Ministro. Egli sa di quale affetto sia a lui legato e se egli dice che per ora non può accogliere la mia domanda, ciò non infirma la verità del mio rilievo: io confido che il Piemonte sia tenuto in maggiore considerazione di quel che non appaia da questo modestissimo stanziamento per il corrente anno. (*Cenni di assenso del Ministro dei lavori pubblici*).

Seconda osservazione particolare me la suggerisce la discussione che è avvenuta ieri a favore dei territori montani. Ieri si è stabilito quali sono le condizioni per cui un Comune possa considerarsi come appartenente a zona montana e quindi avere il diritto di godere dei benefici che quella legge assicura ai Comuni che si trovano in quelle condizioni. Ora, nella legge 2 gennaio 1952, n. 10, con la quale si è modificata ed integrata la precedente legge 10 agosto 1950, n. 647, furono stabilite determinate caratteristiche, per i Comuni da considerarsi di zona di montagna. Tali condizioni sono un po' diverse da quelle approvate dal Senato ieri colla legge della bonifica montana. Credo sia buona cosa aggiornare la disposizione della legge 2 gennaio 1952. Basterà, credo, una disposizione interpretativa di ordine interno, per la quale i Comuni che sono considerati in zona montana in base alla legge 2 gennaio 1952, possano godere delle medesime agevolazioni di cui go-

dono i Comuni di montagna che sono stati definiti con la legge di ieri. Mi pare una domanda equa e non dubito che il Ministro vorrà prenderne atto.

Ho terminato per quanto riguarda le osservazioni particolari. Desidero, ora, sottoporre una considerazione, in un ordine generale, per quello che riguarda il bilancio dei lavori pubblici. Io prendo atto con soddisfazione che il bilancio dei lavori pubblici si informa ad una prudente e corretta norma, tendendo a contenere le spese ordinarie e a fare degli aumenti solo per le spese straordinarie che hanno bisogno di essere non solo mantenute, ma qualche volta integrate. Il bilancio ordinario ha un aumento di spese di un miliardo; il bilancio straordinario ha un aumento di 15 miliardi e più, e di questo io mi compiaccio. Ma questa osservazione per le spese straordinarie mi porta a fare un rilievo di ordine generale sul quale richiamo l'attenzione del Ministro e della Commissione. Desidero però anzitutto esprimere la mia felicitazione al relatore senatore Romano Domenico per le osservazioni che ha fatto proprio su questo punto, sul quale intendo portare qualche maggiore cifra che egli non ha portato, e cioè: vedere quale sia l'andamento di queste spese straordinarie in relazione agli stanziamenti che sono fatti, come si spendono questi stanziamenti, in quale misura di tempo e di moneta vengono impiegati. Se si osservano i conti del Tesoro si va incontro a rilievi che sono veramente interessanti. Io ho fatto personalmente l'esame di cinque esercizi: '47, '48, '49, '50, '51 e le cifre che riporto le ho tratte io personalmente dai conti suppletivi del Tesoro del mese di giugno di ciascun esercizio.

Nel 1947 — parlo solo delle spese straordinarie — si ha uno stanziamento di spese di lire 180.774.000.000; spesi durante l'esercizio: lire 88.476.000.000.

Nel 1948 stanziati lire 227.133.000.000; spesi lire 70.700.000.

Nel 1949 stanziati lire 239.229.000.000; spesi lire 62.054.000.000.

Nel 1950 stanziati lire 102.635.000.000; spesi lire 21.861.000.000.

Nel 1951 stanziati lire 86.783.000.000; spesi lire 12.904.000.000. Evidentemente siamo di fronte ad una sproporzione di cifre che impressiona. Durante la competenza non si spende più del 14-15 per cento degli stanziamenti, e questo può dipendere da varie cause, o che gli stanziamenti sono eccessivi, oppure che gli uffici sono lenti nel fare la distribuzione di queste somme. Ma credo che ci sia una ragione prevalente e che cioè non sono pronti i progetti esecutivi per cui il Ministero con tutta la sua buona volontà — e il ministro Aldisio ne ha molta — non può spendere nè ordinare pagamenti se i progetti non sono passati al vaglio di tutti gli enti che li debbono controllare ed approvare, tecnici ed amministrativi.

MARIANI. Quando ci sono i progetti mancano i fondi.

BERTONE. Le dimostrerò che questo non è esatto; quando ci sono i progetti, i fondi vengono spesi e questo lo posso dimostrare citando le cifre delle somme che sono state pagate subito dopo l'esercizio di competenza. Se durante l'anno i progetti sono stati presentati, approvati e definiti, allora i pagamenti avvengono; diversamente non possono più avvenire durante l'esercizio di competenza, ma avvengono più tardi sotto forma di pagamenti di residui. Ora i residui sono sempre pagati in misura molto maggiore dei pagamenti di competenza. Nell'esercizio 46-47 pagamenti di competenza 64 miliardi; di residui 50: esercizio 47-48 rispettivamente 77 e 111: esercizio 48-49 rispettivamente 71 e 115: esercizio 49-50 rispettivamente 38 e 115: esercizio 50-51 rispettivamente 32 e 88. Di modo che durante questi cinque esercizi, a titolo di competenza si sono spesi miliardi 282 ed a titolo di residui miliardi 479. Cioè, a titolo di residui quasi il doppio dei pagamenti di competenza. In complesso però dal 1947 al 1951 fra competenza e residui sono stati pagati miliardi 761 e poichè gli impegni complessivi (ordinari e straordinari) erano sui 900 miliardi ne è rimasta scoperta una quota di 139.973.000.000, il 12 per cento circa, cifra non inquietante, la quale anzi mi dà motivo di rendere elogio pubblico qui in Senato al Ministro dei lavori pubblici, perchè quando su 900 miliardi di impegni, i residui passivi sono 139 miliardi soli, riferibili in gran parte all'ultimo esercizio, si deve riconoscere che pagamenti e contabilità camminano. Io domando che questo buon sistema continui ad essere adottato, ma questo mi serve anche per chiedere al Ministro di farsi interprete perchè il sistema

degli stanziamenti venga aggiornato. In sostanza gli stanziamenti iniziali di bilancio son fatti con criterio di approssimazione: si stanziano 150-160 miliardi con un calcolo prudenziale che ha fatto il Ministro dei lavori pubblici circondato dai suoi tecnici; ma non esistono ancora i progetti, e quindi non si può dire che la somma stanziata corrisponda alla realtà.

Badate, ciò che avviene qui avviene anche negli altri Paesi. Si parla tanto per esempio della contabilità degli Stati Uniti d'America, i quali non hanno residui passivi. Questa è la verità, perchè nel bilancio degli Stati Uniti ciò che è rimasto da parte alla fine dell'anno viene cancellato e viene reistanziato nel bilancio nuovo.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. La nostra legge del 1928 adottava questo procedimento; forse bisognerebbe ritornarvi.

BERTONE. Io approvo quel sistema. Se potessimo cancellare dalla tabella delle nostre elucubrazioni questo malloppo dei residui passivi che va e viene, cresce e diminuisce e costituisce una continua e fastidiosa preoccupazione, sarebbe certo una apprezzabile conquista.

Voglio leggervi ciò che si scrive in America riguardo a questi inconvenienti che anche là sono sentiti, tanto che si è incaricata una Commissione presieduta da Hoover, l'ex Presidente: « Bilancio e contabilità — egli dice — debbono essere integralmente legati; si deve poter agevolmente avere sott'occhio il raffronto del fabbisogno e delle relazioni attuali con quelle degli anni precedenti, ed essere aiutati in ogni singolo esercizio da quelle di esercizi similari; è inutile che il bilancio contenga un milione e mezzo di parole per dare notizie che se vengono date quasi con dati sintetici, possono più chiaramente fornire ragguagli sulla situazione. Vi sono migliaia di stanziamenti caotici ed inutili, rappresentanti una suddivisione inutile quanto complicata; molti altri stanziamenti mastodontici o eccessivamente sintetici vanno riveduti e opportunamente suddivisi in uno stesso servizio. Non è logico che si creino troppe distinzioni e siano suddivisi gli stanziamenti fra i servizi di varie branche dell'amministrazione ».

Io ho dato atto volentieri di questo buon metodo dei lavori pubblici di pagare non appena sia legalmente possibile pagare.

Nessuno può onestamente pretendere che un Ministro dei lavori publici mandi a pagare quando la cosa non è in regola, perchè se ciò facesse incorrerebbe in una responsabilità personale gravissima che nessun Ministro retto e cosciente può affrontare a cuore leggero. Se si potesse giungere a fare gli stanziamenti necessari per i progetti che sieno definiti, avremmo fatto un gran passo verso la semplicità e chiarezza dei conti. In fondo non è nemmeno una novità. Guardate ad esempio ciò che avviene per i Comuni che volendo eseguire opere pubbliche chiedono mutui alla Cassa depositi e prestiti. La Cassa depositi e prestiti che qui è rappresentata del senatore Baracco, quando viene richiesta di un mutuo, prima di tutto esige che chi lo richiede vada al Ministero dei lavori publici a vedere se concede il contributo; il Comune o la Provincia che ha bisogno di fare questi mutui, va al Ministero dei lavori pubblici, il quale chiede a sua volta che si presenti il progetto perchè lo deve approvare; allora il Comune o la Provincia devono presentare il progetto non di massima, ma dettagliato; il Ministero dei lavori pubblici esamina ed eventualmente approva il progetto; dopo l'approvazione, l'ente interessato si rivolge alla Cassa depositi e prestiti e il mutuo viene concesso immediatamente: non ci sono residui passivi, il mutuo è fatto e tutto è a posto.

Ora questo sistema, che viene adottato nei rapporti delle opere pubbliche fatte attraverso la Cassa depositi e prestiti, potrebbe esaminarsi — non dico con tanta facilità — se non possa essere applicato anche nei rapporti degli ordinativi dei pagamenti che fa il Ministero. Tali ordinativi sono particolarmente interessanti perchè è stata aumentata la cifra a disposizione di coloro che debbono pagarli. Certo è necessario che costoro paghino, ma perchè paghino, debbono sapere come effettuano il pagamento. Il Ministero, prima di dare l'ordine di pagare, deve avere dinanzi a sè i progetti esecutivi approvati. Quindi tutti coloro che vogliono opere pubbliche cerchino di mettersi a loro volta in regola. Non si può ricorrere al Ministero chiedendo stanziamenti e vedere successivamente come saranno impegnate le somme. I Comuni, le Province e tutti coloro che vogliono stanziamenti presentino i relativi progetti al Ministero

e questo, in base ai progetti approvati, faccia gli stanziamenti. E allora, in sede di competenza, si può dire che la più gran parte dei pagamenti saranno fatti e avremo così abolito una delle pagine più pesanti del bilancio del Tesoro su cui dovremo tornare quando esamineremo il bilancio del Tesoro. I Ministeri che, insieme a quello dei lavori pubblici, dànno luogo alla maggior quantità di residui passivi sono: quello del Tesoro (contabilità), il Ministero dell'agricoltura, e quello della difesa (opere straordinarie). Di questi parleremo nella sede opportuna. Oggi parliamo del Ministero dei lavori pubblici. Sarò grato al Ministro ed anche alla Commissione se di queste modeste osservazioni vorranno tener conto nella loro risposta. (*Vivi applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

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

La seduta è tolta (ore 13,15).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti