DCCCXXI SEDUTA

VENERDÌ 16 MAGGIO 1952

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 33781

Disegni di legge:

(Trasmissione) 33781

(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti) 33781

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) (Seguito della discussione):

CASTAGNO 33782
ROCCO 33784
BUIZZA 33785
CARBONARI 33789
BARBARESCHI 33790
OTTANI 33791
DE LUCA 33793
SALVAGIANI 33795
PISCITELLI 34798
PRESIDENTE 33804, 33807
GENCO 33804
GAVINA 33810
ZIINO 33812
MARTINI 33813

La seduta è aperta alle ore 10.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Braitenberg per giorni 2, Raffeiner per giorni 2.

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:

« Modificazioni alla legge sul monopolio dei sali e dei tabacchi 17 luglio 1942, n. 907 » (2352);

« Delega al Governo della facoltà di provvedere alla riforma degli ordinamenti delle professioni di esercente in economia e commercio e di ragioniere » (2353).

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

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 ri-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

spettive Commissioni competenti già da me indicate nella suddetta seduta, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, i seguenti disegni di legge:

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*);

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.

Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 ».

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

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato richiama il Ministro dei lavori pubblici alle disposizioni degli articoli 29 e 32 della legge urbanistica — 17 agosto 1942, n. 1150 — che affidano agli organi centrali del Ministero la vigilanza su l'applicazione e l'osservanza dei piani regolatori delle città e dei centri urbani da parte delle pubbliche amministrazioni ed in particolare da quelle dello Stato, le quali, invece, nella pratica attuale — con veri e propri eccessi di potere — violano normalmente i piani regolatori stessi ed i regolamenti municipali con pregiudizio delle collettività cittadine;

riafferma il principio della legge che i piani regolatori ed i regolamenti comunali, edilizi e di polizia, emessi legittimamente dagli enti autarchici territoriali, debbono fare stato ed essere osservati, non solo da parte dei privati, ma anche da parte delle pubbliche amministrazioni, quando non sussiste una precisa disposizione di legge od un provvedimento di espropriazione per pubblica utilità che legittimi il sacrificio dei regolamenti stessi a favore delle stesse pubbliche amministrazioni ».

PRESIDENTE. Il senatore Castagno ha facoltà di parlare.

CASTAGNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, l'argomento che io tratterò brevissimamente non riguarda i capitoli della spesa di questo bilancio e quindi non chiederò nessuna assegnazione particolare, e sarò forse l'unico a non parlare di stanziamenti o di richieste di fondi.

L'argomento interessa le funzioni del Ministro dei lavori pubblici ed il suo compito di disciplinatore di alcune attività delle Amministrazioni pubbliche, particolarmente delle Amministrazioni che dipendono dallo Stato, nel campo dell'edilizia cittadina. Vi è una legge, quella del 17 agosto 1935, n. 1150: « Ordinamento statale servizi urbanistici », la quale al suo articolo 29 dice: « Compete al Ministero dei lavori pubblici accertare che le opere da eseguirsi da Amministrazioni statali non sia-

no in contrasto con le prescrizioni del piano regolatore e con il regolamento edilizio vigente nel territorio comunale in cui esse ricadono. A tale scopo le Amministrazioni interessate sono tenute a comunicare preventivamente i progetti al Ministero dei lavori pubblici ».

In questi ultimi anni non mi risulta che questa norma sia stata sempre applicata e, se dovessi giudicare da quello che è avvenuto nella mia città, dovrei dire che non è mai stata applicata. Citerò tre casi che dimostrano come le Amministrazioni dello Stato si ritengano autorizzate a violare liberamente i piani regolatori e soprattutto non si tengano legate per nulla alle disposizioni della legge.

Primo: l'Amministrazione militare di Torino ha avuto tutta la zona della Accademia militare distrutta dai bombardamenti aerei e tale zona è contigua a quella del nostro vecchio e glorioso Teatro Regio che era andato precedentemente distrutto da un incendio. La Commissione del piano regolatore aveva previsto di destinare questa zona alla formazione del « Centro di cultura » della città di Torino; contigua alla Università, ne era previsto in questa zona l'ampliamento per allogarvi le facoltà umanistiche; erano previste inoltre la ricostruzione del teatro e la istituzione dell'Accademia di musica nonchè altre opere che riguardavano lo sviluppo della cultura. Trattative erano già state avviate per la cessione dei terreni, con permute con altri terreni comunali. L'Amministrazione militare, senza chiedere a nessuno il consenso, ha costruito nel centro di questa zona un palazzone per alloggi per gli ufficiali, spendendo 180 milioni. Notate: un palazzo di questo genere è stato costruito nell'interno e per accedervi si deve passare dall'ingresso delle ex scuderie dell'Accademia e dal maneggio. Malgrado le proteste del Comune ed i ricorsi varî, la costruzione del palazzo è continuata ed oggi, se si dovesse riprendere il progetto della Commissione del piano regolatore, si dovrebbe procedere alla sua demolizione, cosa che non si farà perchè, evidentemente, dopo avervi speso 180 milioni, non si distrugge una costruzione.

Secondo esempio: Amministrazione finanziaria. L'Intendenza di finanza deve allargare la propria sede ed ha un terreno riservato allo scopo nel centro della città. Quel terreno deve essere attraversato da un Corso, previsto fin da quarant'anni or sono nel piano regolatore, che deve dare maggiore accesso alla stazione di Porta Susa.

L'Amministrazione finanziaria fa un progetto di fabbricato che viene ad occupare parte del terreno destinato a questo Corso. Gli uffici tecnici municipali intervengono, cercano di fermare la costruzione, ma l'Intendenza di finanza non se ne dà per inteso ed oggi vi è una palizzata che sbarra l'accesso al Corso e quella sua parte che è stata sistemata da quarant'anni è diventata cieca, non ha più comunicazione diretta con la stazione.

Il terzo esempio, il più grave, riguarda l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. I lavori della stazione centrale, lavori non di poco conto perchè sono già costati 5 miliardi e la stazione è ancora ben lontana dall'essere finita, vengono ad urtare in pieno contro la sistemazione prevista dal piano regolatore per la zona, che è la più centrale della città. Il piano regolatore prevedeva altre opere, prevedeva determinati passaggi ed alcune zone di rispetto per la viabilità ed il traffico; il Comune è intervenuto a più riprese presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ma sempre inutilmente. Nessuna delle nuove costruzioni è stata fatta su disegni e progetti presentati all'Ufficio tecnico comunale, e quando quest'ultimo e quando l'assessore all'edilizia e lo stesso sindaco si sono rivolti all'Amministrazione centrale per chiedere spiegazioni, hanno ottenuto come risposta che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato faceva quello che credeva utile a se stessa nelle proprie sedi e non doveva dar conto a nessuno del proprio operato.

CORTESE. Sistemi fascisti.

CASTAGNO. Può darsi che siano sistemi fascisti; non lo voglio dire perchè chi li ha usati non è un fascista, l'ho conosciuto come antifascista. Però ha usato gli stessi sistemi e criteri. La Giunta comunale ha protestato, ha protestato il Consiglio comunale e solo dopo le proteste pubbliche fatte in riunioni varie ed anche attraverso pubblicazioni sui giornali, il Capo compartimento si è deciso a fare una cosa: non a presentare i disegni e le spiegazioni all'Ufficio tecnico comunale, ma a convocare una speciale riunione dell'Associazione

ingegneri di Torino per illustrarvi i criteri della sua amministrazione.

La Commissione del piano regolatore, della quale fanno parte i rappresentanti delle varie Amministrazioni statali, ha dovuto interessarsi del problema ed ha chiesto ragione di questi fatti ai rappresentanti stessi. Ognuno di essi ha riconosciuto il proprio torto e il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici ha dichiarato che avrebbe richiamato l'attenzione del suo Ministro su queste violazioni della legge. L'unico a rifiutarsi di accettare questo concetto è stato proprio l'ingegnere capo del Compartimento delle ferrovie dello Stato, il quale ha insistito nel dire che la legge sull'urbanistica non interessava le ferrovie; come se le ferrovie fossero fatte unicamente per far correre i treni e non per servire determinati centri e le relative popolazioni e porre le stazioni e tutti i servizi nelle condizioni previste dai piani regolatori, cioè nelle condizioni previste per l'interesse collettivo. Il Consiglio comunale di Torino si è di nuovo occupato della questione, e se io adesso porto qui questa voce è perchè ne ho ricevuto incarico, come altri parlamentari di Torino, proprio dal Sindaco e dal Consiglio comunale, i quali hanno dichiarato che è finalmente tempo che queste cose si conoscano pubblicamente, perchè non è ammissibile che si continui in questo andazzo.

Perchè il Ministero dei lavori pubblici non interviene? Forse perchè manca nella legge per l'urbanistica ogni e qualsiasi sanzione per quelli che sono i contravventori alle sue norme.

L'articolo 32 della legge stabilisce i poteri del Sindaco (vi è detto podestà, perchè eravamo in regime fascista). Essa stabilisce che quando un privato viola le norme o i regolamenti municipali o il piano regolatore vi sono determinate sanzioni, come l'intervento della forza pubblica, l'ordine di demolizione, ecc. Però l'ultimo comma dice solo che: « Quando l'inosservanza si riferisca a violazioni eseguite da Amministrazioni statali, il podestà (oggi, il sindaco) informa il Ministero dei lavori pubblici agli effetti del precedente articolo 29 ». Dopo che ha informato il Ministero dei lavori pubblici, se questo non interviene, non vi è per il sindaco altra possibilità che lasciare le cose come sono perchè non sono previste sanzioni. Vi è, forse, la possibilità del ricorso al Consiglio di Stato; ma, in sostanza, non vi è nessun mezzo che possa dare all'autorità comunale la possibilità di far sospendere i lavori e di fare intervenire efficacemente il Ministero e l'autorità centrale. Questo ho voluto segnalare al Ministero e perciò ho compilato l'ordine del giorno che affido all'onorevole Sottosegretario perchè mi dica quali propositi sono nel programma del Ministero stesso, se cioè si ha intenzione di fare osservare la legge e di munirsi degli strumenti necessari perchè ciò avvenga da parte di tutte le Amministrazioni dello Stato.

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a provvedere alla costruzione della strada n. 29 tra Oriolo Calabro e Cersosimo ».

PRESIDENTE. Il senatore Rocco ha facoltà di parlare.

ROCCO. Signor Presidente, onorevoli senatori, signor Sottosegretario, parlerò brevemente su questo mio ordine del giorno col quale domando che sia completata la strada Calabro Lucana nel tratto fra Oriolo Calabro e Cersosimo. Si tratta di poca cosa: un tratto di strada che non arriva a 15 chilometri, che richiederebbe una somma ben modesta poichè non ci sono nè opere d'arte nè ponti da fare. Ma a parte questo sussistono delle ragioni veramente serie a che il Ministero dei lavori pubblici debba sollecitamente disporre la costruzione di questa strada. Infatti il tratto di strada di cui io chiedo la costruzione si innesta a due tronconi che furono costruiti da oltre 30 anni. A proposito di questa strada, onorevoli senatori, c'è una leggenda veramente fastidiosa poichè essa è data come completata negli archivi del Ministero dei lavori pubblici ed è riportata anche nelle carte dello Stato maggiore italiano. Ci capitarono anche i tedeschi i quali invasero la nostra zona; essi si inoltrarono per la strada credendo di poter continuare ma ad un certo punto dovettero tornare indietro perchè essa si interrompeva. Questi pericoli ormai sono finiti ma è necessario che questo tratto di strada sia costruito.

Vi esporrò brevemente le ragioni locali. Io mi riferisco, onorevole Sottosegretario, alla zona del Pollino che è vasta quanto una provincia e comprende ben 45 Comuni i quali non hanno alcuna strada: quella gente vive affogata nella boscaglia che copre il dorsale appenninico di quella zona. Considerate in ultimo un'altra cosa: quella località è il punto d'incontro fra la Basilicata, la Calabria e la Puglia nella parte salentina. Costruire il tratto di strada di cui dicevo significa dare il respiro economico ed una comunicazione a tre regioni le quali costituiscono quasi la gran parte del nostro territorio. Per queste ragioni, io chiedo che sia disposta la costruzione di quella strada.

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuta la necessità di dare un assetto definitivo alla gestione dei maggiori laghi prealpini trasformati in serbatoi artificiali regolabili; chiede al Governo che, sulla falsariga di quanto si è già fatto per il lago Maggiore, per il lago di Como e per il lago d'Iseo, per i quali funzionano lodevolmente il Consorzio del Ticino, il Consorzio dell'Adda e il Consorzio dell'Oglio, si adottino provvedimenti analoghi per il lago di Garda e per il lago d'Idro, costituendo il Consorzio del Mincio e il Consorzio del Chiese ».

PRESIDENTE. Il senatore Buizza ha facoltà di parlare.

BUIZZA. Signor Presidente, premetterò allo svolgimento dell'ordine del giorno, alcuni rilievi al bilancio che interessano particolari situazioni della mia provincia ed alcune considerazioni di ordine generale che serviranno a meglio illustrare quanto propongo al Senato di chiedere al Governo.

Signor Ministro, la mia città ha un palazzo degli uffici statali non ancora ultimato. Esso sorge su un'area demaniale, che è sufficiente per completarlo. Il progetto è aggiornato. Non troverà il modo di finanziarne l'esecuzione?

Consento con l'onorevole relatore nel lamentare l'insufficienza degli stanziamenti per l'edilizia scolastica. Discutendosi il bilancio dell'esercizio in corso, le ho suggerito di insistere presso il Tesoro perchè quegli stanziamenti fossero aumentati. In ogni modo, la prego, distribuendo quei fondi, anche se pochi, di voler perequarli meglio fra le Province.

La legge 2 luglio 1949, n. 408, che costituiva il fondo per l'incremento delle costruzioni edilizie, cioè la legge che porta il nome del ministro Aldisio, ha ormai distribuito 20 dei 25 miliardi che le erano stati assegnati, e che dovevano essere distribuiti entro la fine dell'esercizio 1951-52. Quando si distribuiranno gli ultimi 5 miliardi? Credo di sapere che ci sono domande per somma molto maggiore ed allora non sarà il caso di provvedere a nuovi stanziamenti, senza aspettare che il fondo si ricostituisca come la legge prevede?

Il testo unico delle leggi sanitarie prevede il parere del Consiglio superiore della sanità per il progetto degli acquedotti di importo superiore alle 500.000 lire. Il limite è stato portato a 10 milioni, ma questo primo tentativo di aggiornamento alla valuta è tuttavia insufficiente; esso dovrebbe essere portato almeno a 100 milioni. Si eviterebbero in tal modo le lungaggini dell'istruttoria di progetti per la costruzione di acquedotti.

E vengo alla strada. Discutendosi il bilancio dell'esercizio in corso, dato che l'Ente provincia non era stato soppresso, ho rilevata la possibilità di affidare alla Provincia il compito di organizzare la rete stradale secondaria con la sistemazione e la trasformazione di strade comunali in strade consorziali (Province e Comuni). Certo è che alla Provincia bisogna fornire mezzi adeguati, oppure alleggerirla gradualmente ed annualmente della manutenzione, trasferendola all'A.N.A.S. per diecine di chilometri di strade provinciali, permettendo così di destinare a quello scopo i fondi già impegnati per la manutenzione delle strade provinciali trasferite. Quanto alla costruzione di nuove strade, sono del parere che debbano avere la precedenza su tutte le strade che servono ad allacciare gli abitati isolati al resto della rete stradale, mantenendo operanti la legge 3 agosto 1949 e le leggi 10 agosto 1950, n. 646 e 647. Per le strade di grande comunicazione, poichè il senatore Panetti ha qui ricordato il Convegno di Lugano, mi corre l'obbligo di comple-

tare quanto egli ha detto circa il traforo del Monte Bianco con quanto è stato detto in quel Convegno.

Siamo perfettamente d'accordo che quella opera rappresenterà un grande passo per il collegamento con la Francia e con la Svizzera, ma è altresì vero che sono state avanzate altre proposte e cioè: la costruzione di una galleria sotto il Gran San Bernardo che darebbe una comunicazione diretta tra l'Italia e la Svizzera e l'apertura di una seconda galleria parallela e prossima a quella ormai antica del Fréjus. Mentre la nuova dovrebbe servire la ferrovia, l'antica dovrebbe essere usata dagli automezzi. Ho ricordato anche queste altre proposte per tener vivo il problema e per sapere dal signor Ministro se lo si studia.

Concluderò le mie osservazioni sul settore stradale per affermare che, mentre si studiano e si concretano le soluzioni sui problemi più gravi, si dovrebbero completare o favorire le iniziative intese a migliorare e completare alcune autostrade di importanza capitale, come la Serravalle-Milano-Chiasso; la Brescia-Verona-Vicenza-Padova — che è pure parte della Bordeaux-Lione-Torino-Trieste-Jugoslavia, — la Fornovo-Pontremoli sotto la Cisa e la Bologna-Prato per il colle di Montepiano.

E passo ad illustrare l'ordine del giorno da me presentato premettendo alcune considerazioni sulle opere idrauliche.

Sono d'accordo con il relatore sulla necessità di rivedere e rinnovare la legislazione sulle opere idrauliche. Essa ha trascinato con sè, ed era inevitabile che ciò fosse, tutta la mentalità di una legislazione vigente in ciascuno degli Stati in cui era divisa l'Italia prima di raggiungere la sua unità. Frazionamento di legislazione e frazionamento di tecnica, cioè frazionamento dei provvedimenti di uso o di difesa dalle acque che si eseguivano senza coordinamento con quanto esisteva a monte e a valle fuori della giurisdizione delle zone prese in esame; frazionamento, quindi, anche nell'esame dei problemi che sorgevano in uno stesso bacino, frazionamento che ha continuato a sussistere anche dopo che l'Italia fu costituita a Nazione e che sussiste tuttora. Per esempio il progetto per la sistemazione di un colatore che ha origine nel territorio della mia Provincia e poi si prolunga in quella di Cremona è stato sottoposto all'esame dei due uffici provinciali del Genio civile, poi dell'Ufficio idrografico del Po, poi dell'Ispettore del Provveditorato alle opere pubbliche ed infine del Consiglio superiore dei lavori pubblici. In un nuovo organico assetto, dovrebbe bastare l'esame dell'Ufficio idrografico del Po e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Un primo passo verso l'unificazione dei servizi, riferiti ad uno stesso bacino idrografico, si è avuto con la creazione del servizio idrografico centrale presso il Ministero e con la costituzione del Magistrato veneto alle acque, richiamando in vita un istituto della Serenissima Repubblica di Venezia, e con la costituzione di un Ufficio idrografico del Po e dell'Ispettorato del Tevere che sono ricordati anche dal relatore.

Compito del Servizio idrografico è la raccolta in ogni bacino idrografico di dati sulla piovosità, sulla quantità delle precipitazioni, sulla loro distribuzione nello spazio e nel tempo — sull'assorbimento da parte dei terreni formanti le falde ed i fondi dei bacini idrografici — sulla evaporazione — sulle temperature, sui venti, sulla portata dei fiumi e dei torrenti e dei loro affluenti — la rielaborazione, il coordinamento, la correlazione degli elementi raccolti dai vari uffici e servizi dipendenti al fine di prevedere le possibilità del bacino, il suo futuro comportamento sia pure in limiti di tempo ristretti, e quindi prevedere la formazione e la propagazione delle piene.

Si tratta di una mole di lavoro che richiede personale, attrezzature e mezzi, ma di lavoro preparatorio indispensabile per potere poi progettare le opere di difesa, di contenimento dell'aqua e della sua conduzione fino alla foce in mare.

Voce dalla sinistra. Si sono viste le conseguenze.

BUIZZA. L'esperienza insegna. Onorevoli senatori, vi prego di prestarmi un attimo di attenzione, richiamandovi alla mente una carta geografica dell'intera Valle Padana; passa davanti ai vostri occhi la cerchia delle Alpi e la dorsale dell'Appennino ligure-emiliano-romagnolo che chiude a Rimini (punto più a sud sull'Adriatico) la Valle fortunosa. Alpi e Appennino, voi lo ricordate, sono solcati da numerose valli e convalli che confluiscono l'una nell'altra e a grappoli finiscono al Po (applico

la frase con la direzione opposta al corso dell'acqua), che, a sua volta, è il raccoglitore di tutte le acque colanti dalle Alpi e dall'Appennino per portarle al mare.

Se ben ricordate, però, non tutti i fiumi che scendono dal monte concorrono al Po. L'Adige ed il Reno che sembrano pur precipitare nel Po, giunti ad un certo punto (sotto Legnago il primo, il secondo alla Panfilia), cambiano direzione e vanno direttamente al mare. Coincide la longitudine di queste due svolte con la longitudine alla quale arriva in Po l'ultimo suo affluente di destra, il Panàro; mentre l'ultimo suo affluente di sinistra è il Mincio.

Reno. Non voglio riaprire la polemica secolare sulla utilità del Cavo napoleonico (mi duole di dare un dispiacere all'amico Macrelli) anche allo scopo di deprimere le piene del Reno dalla Panfilia al mare; ma mi preme ricordare che contro l'autorizzazione alla spesa di 5 miliardi per il Cavo napoleonico ho già parlato e votato in sede deliberante alla 7ª Commissione. Ho invece approvato il successivo provvedimento che autorizzò la spesa di oltre 3 miliardi per la sistemazione dell'alveo del Reno dalla Panfilia al mare, ed ho in quell'occasione formulato l'augurio che i 5 miliardi destinati al Cavo napoleonico si aggiungessero ai tre, destinando l'intera somma di oltre 8 miliardi ad una più ampia, più organica, e vorrei dire più radicale sistemazione dell'alveo del Reno dalla Panfilia al mare. Ma, onorevole Ministro, ho ricordato ciò anche per ripetere qui la lode che ho fatto allora ad un suo decreto dell'agosto 1951, con il quale ha costituito l'ufficio del Genio civile per il Reno e con il quale ha sottratto a tre uffici del Genio civile, quante sono le Province che il Reno attraversa, la competenza sul fiume per affidarla ad un solo ufficio che lo può e lo deve guardare, sorvegliare e studiare, dalle vette sopra le sue scaturigini fino al mare; ed ha fatto bene.

Adige: agli onorevoli colleghi veronesi sono notissime le vicende di questo fiume e le piene con rotte, a Legnago e a Castagnaro, che hanno causato allagamenti disastrosi al Polesine. Si può dire che il bacino idrografico dell'Adige sia stato in territorio austriaco fino al 4 novembre 1918 (essendo quasi irrilevante l'apporto di acqua a sud del vecchio confine nei confronti della portata di piena) ed è avvenuto che, pur avendo l'Austria una organizzazione forestale modello e boschi ricchi ed estesi, ogni sua preoccupazione sia consistita nell'evitare che l'Adige allagasse il fondo valle che fu ed è molto ubertoso per merito di quelle popolazioni. Comunque, l'azione dei tecnici austriaci era preoccupata di mandare l'acqua a valle più rapidamente e più sicuramente: conseguenza immediata l'irruenza delle piene a valle, nel piano. Fu solo dal 1919 che il Magistrato alle acque potè estendere i suoi interventi anche sulla parte montana dell'Adige e studiare, individuare e concretare i provvedimenti atti a reprimere le eventuali piene. Ecco come venne ritenuta atta allo scopo l'apertura della galleria di scolmatura delle piene dell'Adige nel lago di Garda.

Signor Presidente, arrivo solo ora all'oggetto del mio intervento. Devo però chiedere ancora un po' di pazienza a lei, onorevole Presidente, al Ministro e ai colleghi. Noi abbiamo approvato nel 1951 un disegno di legge con il quale si autorizzava il Ministro dei lavori pubblici a spendere 33 miliardi — per la costruzione di una galleria per scaricare al massimo 500 metri cubi della portata dell'Adige nel Garda e in modo da non ridurre la portata dell'Adige al di sotto di 250 metri cubi, — per trasformare il lago di Garda in serbatoio artificiale, — per prosciugare i laghi di Mantova, — e per la sistemazione del Fissero, del Tartaro, del Canal Bianco, — per l'apertura del diversivo del Mincio nel Po e per l'allacciamento del Mincio con il Fissero ecc. Questi lavori, che furono iniziati prima o contemporaneamente all'avventura imperiale in Africa, con un primo stanziamento di 48 milioni, che proseguirono poi come si potè, furono sospesi durante la guerra e furono ripresi dopo la liberazione usando i fondi a disposizione. È stata costruita la diga mobile a Salionze presso Monzambano, a valle di Peschiera, e si sta ultimando la sistemazione del Mincio all'esterno di Peschiera, sono stati sistemati per un terzo il Canal Bianco e il Tartaro. (Se questa sistemazione fosse stata compiuta prima del 1950 forse avrebbe reso meno ingente il disastro delle rotte del Po). Dalla diga mobile del lago di Garda si derivano già 30 metri cubi di acqua per l'irrigazione del mantovano medio e basso e si deriverà acqua per l'irrigazione delle valli grandi

veronesi, dopo il loro prosciugamento, conseguente alla sistemazione del Tartaro, si produrranno sul Mincio sistemato chilowatt di energia idroelettrica.

Ma, onorevoli colleghi, voi vedete subito che la manovra della diga di Salionze può essere discussa in permanenza tra utenze irrigue ed utenze industriali, tra utenze a monte ed utenze a valle del lago e ne possono sorgere guai seri. A monte del Garda è in corso di ultimazione il grande impianto idroelettrico di Santa Massenza che utilizza le acque del Sarca convogliandole in un serbatoio naturale che è il lago di Molveno. È risultato che delle acque del Sarca si sono rese disponibili quelle di due suoi piccoli affluenti (l'Arnò e il Gaverdina) che possono essere deviate, almeno in buona parte, nel Chiese. Il Chiese ha già avuto una sistemazione regolatrice nel lago d'Idro e quelle acque che si sono rese disponibili hanno suscitato gli appetiti di bresciani e mantovani, che hanno da irrigare la brughiera di Montichiari i primi, e l'alto mantovano i secondi. Nell'alto Chiese si sono iniziati i lavori per gli impianti idroelettrici e la regolazione del lago è affidata ad utenze irrigue ed industriali, con il predominio forse di queste. Con le nuove utilizzazioni la manovra del lago d'Idro potrà prestarsi a sempre maggiori discussioni.

Attraverso una esperienza ventennale si è potuto constatare che la gestione del lago di Iseo, così come è organizzata nel Consorzio dell'Oglio, procede bene e migliora tutti i giorni. Tale organizzazione è venuta contemporanea a quella del Ticino ed è stata applicata pochi anni or sono all'Adda. Se così è, se così le cose procedono bene, perchè non organizzare anche il Mincio ed il Chiese nello stesso modo?

Pensate, onorevoli colleghi, ai cinque bacini imbriferi il cui deflusso allo sbocco in piano può essere regolato con la semplice manovra di paratoie, — pensate alle pioggie intense dello scorso autunno, — pensate che le acque potevano trovare i bacini vuoti, pensate che li potevano trovare pieni, pensate ancora che, se pieni, avrebbero potuto essere svuotati in anticipo, pensate a tutto questo e poi ditemi se il funzionamento di quelle dighe non può avere qualche influenza sul corso delle acque del Po. Ma chi disponeva della manovra delle dighe? I regolatori dei laghi erano preoccupati dello sviluppo che gli avvenimenti prendevano, ma non sapevano a chi rivolgersi per coordinare la propria azione. Anche al solo scopo della utilizzazione integrale delle acque voi vedete benissimo che se le acque di dominio di un lago possono essere trasferite al territorio di dominio di un altro lago, oggi la manovra di tutte queste acque non è coordinata, mentre anche per questo scopo è necessario coordinarla. Oggi io domando che si dia una organizzazione all'uso del lago di Garda e del lago d'Idro. In seguito verrà da sè la formazione di una organizzazione completa che riunisca e faccia funzionare i cinque laghi coordinandoli, non solamente in rapporto alle utenze irrigue, ma anche in rapporto alle utenze idroelettriche le quali stanno già o hanno già in gran parte provveduto a interconnettere le centrali che si sono costruite o si stanno costruendo. È evidente però che se la gestione di questi laghi, di questi fiumi che sono provvisti di bacini, viene unita alla gestione coordinata di tutti gli altri affluenti del Po provvisti o no di bacini, sorge la necessità inderogabile che l'Ufficio idrografico del Po sia potenziato. Chiamatelo come volete, chiamatelo Ufficio idrografico, chiamatelo Ispettorato, chiamatelo Magistrato del Po, ma questo Ufficio deve essere costituito e organizzato in modo da poter funzionare. È vero che si è detto che forse non si sarebbe arrivati egualmente a deprimere le piene del Po.

PARRI. È vero.

BUIZZA. Vede, Presidente Parri, quando si entra in questo argomento mi sovvengo sempre di un sofisma che ripeteva di frequente un mio professore di matematica. Diceva: « se ad una testa folta di capelli di strappa un solo capello, non si può dire dopo che quella testa sia pelata: se tolgo un altro capello, poichè ne tolgo uno solo non si può dire dopo che quella testa sia pelata » e così di seguito strappava uno ad uno tutti i capelli per concludere che avendone strappato uno per volta, quella testa non restava... pelata! Ripetendo il ragionamento si può finire col concludere che arrestando una sola goccia d'acqua e, una alla volta, arrestandole tutte prima che arrivino al Po, il Po va ugualmente in piena.

Ma, comunque, sarebbe stato possibile diluirle nel tempo e mi pare che anche questo

sarebbe stato già un ottimo risultato. L'esperimento nel senso da me illustrato non ha potuto essere compiuto, soprattutto perchè mancavano disposizioni tali che potesse funzionare una direzione unica. Comunque io credo che sarà utile l'estensione dei bacini di ritenuta; come ho spiegato l'altro giorno discutendo i provvedimenti a favore dei territori montani, non sono bacini di immagazzinamento a scopo di produzione di energia i quali devono essere costruiti sopra rocce e terreni impermeabili, ma trattandosi di bacini di trattenuta penso possano essere estesi anche a molti altri affluenti del Po, dove non si trovano terreni impermeabili.

Io prego il Senato di voler votare l'ordine del giorno da me proposto e concludo ricordando l'opera intensa svolta dal Genio civile nelle zone alluvionate, per le ricostruzioni conseguenti ai danni causati dall'alluvione, mandando a tutti gli organi che sono intervenuti un voto di plauso e rinnovando nello stesso tempo un voto di solidarietà a tutte le popolazioni che sono state danneggiate. (*Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Carbonari. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Corbellini, Valmarana, Conci, Lorenzi, Benedetti Luigi, Mott, Gelmetti, Braitenberg e Raffeiner. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Esaminata la situazione statistica delle comunicazioni del Trentino col Veneto si rende evidente: *a*) che la via di comunicazione più breve che allaccia Trento col cuore del Veneto è la linea Trento-Carbonare di Folgaria-Lastebasse-Arsiero-Piovene-Vicenza-Padova; *b*) che la distanza Trento-Padova risulta di 117 chilometri; *c*) che su tale arteria si svolge un traffico di merci e persone assai intenso, mentre l'importanza di tale comunicazione, sotto l'aspetto dell'industria alberghiera e turistica, è dimostrata dal grande concorso di forestieri e turisti verso gli altipiani di Lavarone e Folgaria durante le stagioni estiva e invernale; *d*) che l'allacciamento di Trento col centro industriale e commerciale di Padova attraverso le altre comunicazioni stradali esige un percorso quasi raddoppiato attraverso Verona (190 chilometri) e assai più lungo attraverso Bassano.

« Per queste considerazioni il Senato fa voti che la linea di comunicazione Trento-Carbonare-Lastebasse-Piovene-Thiene sia elevata alla classe di strada statale ».

PRESIDENTE. Il senatore Carbonari ha facoltà di parlare.

CARBONARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, aggiungerò al mio ordine del giorno un brevissimo commento.

Rilevo che la proposta contenuta nell'ordine del giorno è suffragata dal consenso di quasi tutti i parlamentari del Veneto e delle province di Trento e Bolzano.

Questa linea di comunicazione, nel tratto Piovene-Lastebasse è strada provinciale di Vicenza; nel tratto Lastebasse-passo della Frica-Trento è strada provinciale di Trento.

Sono direttamente interessati alla classifica a strada statale le province di Trento e Vicenza e tutti i Comuni attraversati dalla stessa, cioè Thiene, Piovene, Rocchette, Arsiero, Lastebasse, Folgaria, Lavarone, Centa, Vigolo Vattaro, Vattaro, Matarello, Villazzano; è interessato tutto il Veneto.

Ma tale classifica assume importanza eccezionale per gli Altipiani di Folgaria e Lavarone, entrambi zona di gran soggiorno e turismo, raggiungendo le presenze forestieri nei due centri complessivamente la cifra annuale di circa 300.000; mentre il passaggio giornaliero delle autovetture private nel nodo stradale dei due altipiani raggiunge, nei mesi di luglio ed agosto, la cifra media di 700, accanto a 25 corriere normali provenienti dalle principali città dell'Italia settentrionale. L'adattamento a strada statale nel tratto Piovene-Passo della Frica-Trento, richiederà un lavoro di allargamento e di correzione di costo leggero; detto costo sarà rilevante soltanto per i pochi chilometri di percorso in sede rocciosa; ma sarà in complesso un lavoro di grande utilità interregionale e nazionale e un mezzo indicatissimo di assorbimento della disoccupazione, in una zona di proprietà privata polverizzata, dove abbonda la mano d'opera più qualificata di minatori e manovali dell'Alto Veneto e degli Altipiani di Folgaria e Lavarone.

Questa arteria ha una grande importanza anche per il trasporto merci dal Veneto verso il Trentino e viceversa; intenso è il trasporto legnami dall'Altipiano di Folgaria e Lavarone e dalle Vezzene verso il Veneto attraverso la Val d'Astico, mentre altrettanto vivo è il traffico dal Veneto verso il Trentino.

Va rilevato anche che l'allacciamento di Padova, attraverso il Passo della Frica, con Trento, assume, nel deprecato caso di necessità di difesa del Paese, grande importanza strategica, essendo tale linea la più indicata via di arroccamento verso il Trentino orientale.

Aggiungo che le altre principali città delle Prealpi lombarde e venete, confinanti col Trentino, sono già allacciate al Trentino stesso, rispettivamente alla provincia di Bolzano, da strade statali: così per esempio: Verona dalla strada statale della Val d'Adige; Brescia dalla statale Brescia-Riva-Trento; Bassano dalla statale Bassano-Trento; Belluno dalla statale Belluno-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco; Feltre dalla Feltre-Primiero-San Martino di Castrozza-Predazzo.

Nessuna delle qui menzionate strade statali che allacciano il Lombardo-Veneto con la regione Trentino-Alto Adige, tranne la Verona-Trento, ha un traffico più intenso dell'arteria Vicenza-Trento; traffico di merci e di persone che è vivo in ogni stagione dell'anno, ma particolarmente durante le ferie estive e invernali, quando è più frequente il concorso di forestieri e turisti. Confido quindi che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici vorrà accogliere con particolare benevolenza questa proposta che trova così largo consenso, e mi auguro che egli la tenga presente per la traduzione in realtà nel più breve tempo possibile. Sarà una opera che gli darà il diritto alla riconoscenza particolare di tutti i cittadini dell'Altipiano di Folgaria e di Lavarone e delle città di Trento e Vicenza. (*Applausi e congratulazioni*).

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

BARBARESCHI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, le brevissime dichiarazioni che io farò non sono espressione di parte. Esse si riallacciano all'intervento che l'anno scorso sullo stesso bilancio fece il collega Bo ed anche all'intervento che l'altro giorno fece il collega Boggiano Pico. Riguardano una zona del nostro Paese, ma ritengo che non sia un intervento di carattere locale.

Genova rappresenta per il nostro Paese un centro attivo, un centro importantissimo per il suo porto e le sue industrie, un centro che nel bilancio generale del Paese rappresenta certamente una notevole attività. È sotto questo punto di vista che il Governo deve considerare la nostra zona: un porto che ha visto crescere costantemente la sua attività, un porto che malgrado la limitatezza dei mezzi a sua disposizione ha potuto, in breve tempo, ricostruire quasi tutte le attrezzature che erano state distrutte dalla guerra, un porto che ha visto aumentare la sua attività anche misurata in confronto agli anni migliori precedenti la guerra, deve essere attrezzato di tutti i mezzi moderni perchè possa continuare la sua gara, che è veramente gara di pace, con gli altri porti esteri che certamente cercano con tutti i mezzi di attirare verso di loro i traffici che oggi vengono al nostro Paese.

Occorre quindi migliorare le strade; oggi non sono più sufficienti i trasporti ferroviari per il lavoro del porto e, direi anche, non sono sempre economici. Quindi i nostri traffici si rivolgono anche ai mezzi gommati, ai mezzi che hanno bisogno della strada. Ma mentre non si opera per aumentare il numero delle strade che circondano il porto, si dimenticano anche le poche strade che ci sono. Non parlerò delle recenti frane che hanno interrotto completamente la nostra attività sulle strade in questo breve volgere di tempo, a Vesima prima e a Pieve Ligure adesso; ma, per dimostrare la negligenza del Ministero dei lavori pubblici, ricorderò che già una frana aveva rovinato la strada della riviera di levante proprio a Pieve Ligure, e perciò si era gettato un ponte provvisorio col passaggio alternato nei due sensi, ciò che disturbava moltissimo il traffico. Malgrado siano trascorsi 14 mesi si è atteso altro maltempo e altre frane che hanno portato completamente via anche il ponte ferroviario di ferro che si era gettato, troncando completamente ogni possibilità di passaggio.

Per dimostrare come il Ministero dei lavori pubblici abbia veramente poca considerazione per Genova, farò anche presente che una strada interessantissima, che poteva essere veramente l'inizio di una nuova comunicazione che

avrebbe potuto percorrere la Riviera di levante — la strada pedemontana che avrebbe dovuto unire Genova a Nervi — è stata iniziata, e pel 1950 furono stanziati 200 milioni. Quella strada dovrebbe però costare almeno un miliardo e mezzo. Invece si esaurirono i 200 milioni nel giugno del 1951, non furono fatti altri stanziamenti e la strada fu completamente abbandonata con tutte le conseguenze che è facile immaginare. Se oggi si dovessero riprendere i lavori, molti dei lavori che sono stati fatti con quei 200 milioni dovrebbero essere rifatti, perchè furono completamente abbandonati ed inutilizzati.

Ma ci sono altri problemi che interessano Genova: quello dell'attrezzatura del porto non potrà essere ulteriormente prorogato, ma anche il problema dell'aeroporto bisognerà che sia prestissimo risolto.

Credo che tutti gli italiani siano convinti che i trasporti aerei sono un complemento necessario di tutti i mezzi di trasporto, ma specialmente dei trasporti marittimi. Tutte le zone dell'estero servite da porti importanti hanno avuto il loro aeroporto. Genova non lo ha ancora; Genova sta facendo in questo momento raccolte tra i propri enti e i propri cittadini per venire incontro anche alla spesa che dovrà sostenere lo Stato; ma lo Stato deve saper superare le difficoltà finanziarie, che certamente non sono lievi, e deve saper operare in modo da dare rapidamente a Genova il suo aeroporto. Per me, è specialmente il Ministero dei lavori pubblici che deve provvedere a questo; è il Ministero dei lavori pubblici che sovrintende al Consorzio del nostro porto; è il Ministero dei lavori pubblici che ha l'obbligo di provvedere perchè Genova non sia sorpassata dalla concorrenza dell'estero.

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Ottani. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Bisori e Gortani. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la grande importanza di un'arteria stradale che segua il dorso della nostra penisola dal Brennero fino a Reggio Calabria;

ritenuto che il tratto più essenziale ed urgente di tale dorsale è necessariamente costituito da un'autostrada Bologna-Montepiano-Prato-Firenze;

informato che per tale autostrada già è stato elaborato e presentato al Ministero dei lavori pubblici — a cura di un Comitato costituito dalle Camere di commercio e dalle amministrazioni provinciali di Bologna e di Firenze — un pregevolissimo progetto tecnico, corredato da un preventivo sommario di spesa e da un piano di finanziamento basato sui costi d'impianto e gestione nonchè sui forti proventi ritraibili dall'autostrada, piano che non richiede concorso dello Stato nè pel capitale nè per gli interessi, ma solo prestazione di garanzia statale per emissione di obbligazioni;

raccomanda al Governo:

1) di voler sottoporre senza ritardo ai competenti organi tecnici e finanziari il progetto suindicato;

2) di vigilare nel frattempo onde non siano frettolosamente disposte nuove opere stradali transappenniniche, destinate a rimaner superate con la costruzione, che si dimostrerà inevitabile, dall'autostrada di Montepiano ».

PRESIDENTE. Il senatore Ottani ha facoltà di parlare.

OTTANI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, io chiedo al Senato di volermi consentire di dedicare pochi minuti alla illustrazione di questo ordine del giorno che è relativo ad un problema non di solo interesse regionale, ma di vero e proprio grande interesse nazionale.

La pregevole relazione del nostro collega, senatore Romano, contiene un breve accenno che mi preme di rilevare. Vi si legge infatti: « Sarebbe necessario porre allo studio una rete nazionale di autostrade per discriminare il traffico veloce da quello lento ed attuare correnti di traffico, ed altre di transito per le merci nel nostro Paese ».

Io credo che questo accenno del relatore sia di tale importanza che non possa essere trascurato, perchè oggi, in questo anno 1952, quando il traffico automobilistico di merci e persone ha assunto uno sviluppo così grandioso che pochi anni or sono sarebbe stato follìa

sperare, purtroppo oggi in Italia ci troviamo assolutamente mancanti di autostrade, perchè non si possono chiamare vere e proprie autostrade quei pochi brevi tronchi che abbiamo nell'Italia settentrionale, ed anche nell'Italia centrale e meridionale. Tutti coloro che praticano l'automobilismo sanno che la vera autostrada dovrebbe essere costituita da due strade che corrano nei due sensi e ciascuna di queste strade dovrebbe avere due piste per il sorpasso. Nessuna delle così dette autostrade che oggi abbiamo in Italia presenta questi requisiti e quindi è di vera e propria attualità lo studio di una rete di autostrade (come reclama il nostro relatore) e questa dovrà cominciare dalla progettazione ed esecuzione di quella grande autostrada dorsale che attraversi tutta l'Italia dal Brennero fino a Reggio Calabria, perchè la nostra Nazione non potrà offrire agli italiani e agli stranieri la dimostrazione della propria unità politica ed economica, se anche le comunicazioni stradali non saranno sviluppate secondo un programma di grandiosità e di funzionalità anche in vista del futuro.

Questo progetto di autostrada dorsale dal Nord al Sud incontra nel suo cammino un grande ostacolo naturale che è costituito dalla catena degli Appennini. Tra Bologna e Firenze intercorre una distanza di circa 100 chilometri e la catena appenninica è attraversata da alcune strade statali e provinciali in condizioni discrete, ma non tali da poter soddisfare le esigenze del nostro grande traffico. Nessuna poi di queste attuali strade, ad avviso dei tecnici, si presta ad essere trasformata in una autostrada. È pertanto necessario studiare una soluzione radicale e definitiva, e a questo scopo nelle città di Bologna e di Firenze si è costituito un Comitato formato dalle due Camere di commercio, dalle due Amministrazioni provinciali, e dalle associazioni industriali, coll'appoggio dei parlamentari. Questo Comitato ha incaricato un gruppo di tecnici valentissimi di elaborare un progetto, ed ora ho l'onore di informare il Senato che questo progetto, già ultimato e corredato dal relativo preventivo di spesa, e dal piano finanziario di costruzione e di gestione è stato presentato al Ministero dei lavori pubblici perchè venga sottoposto all'esame degli organi competenti.

Debbo ancora informare il Senato delle caratteristiche di questo progetto. Oltre alla quota massima di soli metri 696, la caratteristica più notevole è questa: che la costruzione di tale grande autostrada, che sarà la prima e vera autostrada costruita in Italia, non costerà nulla allo Stato perchè gli automobilisti stessi, gli utenti di questa autostrada, che ne risentiranno grande risparmio di tempo e di spesa, pagheranno tasse di pedaggio le quali, anche se preventivate in misura equa, assicurano fin da ora sia l'ammortamento del capitale investito nella costruzione, sia il pagamento delle spese di gestione e di esercizio. Il preventivo si aggira su una spesa complessiva di 26 miliardi circa, e prevede l'ammortamento in 35 anni. Allo scadere di questo termine l'autostrada passerà in piena proprietà dello Stato. Il capitale potrà essere raccolto a mezzo di prestito obbligazionario, e per questo sarà necessaria la garanzia dello Stato. E perciò alla gestione della autostrada parteciperanno anche organi statali i quali potranno stabilire l'ammontare delle tasse in relazione al fabbisogno, il preventivo è stato studiato con molta prudenza; ma, ciononostante, il fabbisogno per la manutenzione e l'ammortamento è pienamente raggiunto.

Credo sia la prima volta che una grande opera pubblica di interesse nazionale viene progettata e preventivata per iniziativa di enti locali, senza chiedere allo Stato nessun contributo, ma assicurando anzi, alla fine di un determinato periodo di ammortamento, il passaggio di questa opera in piena proprietà allo Stato. Questa è la caratteristica principale che impone agli organi del Governo, ed anche al Parlamento, di esaminare con grande favore il progetto presentato dal Comitato costituito dalle Camere di commercio di Bologna e Firenze. Il Governo non può e non deve disinteressarsi di questo progetto, ma deve, anzi, fare tutto quello che è opportuno per facilitarne l'esecuzione ed affrettarne la piena realizzazione.

Con l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare insieme con i colleghi Bisori e Gortani, si chiedono allo Stato due cose: la prima si è che questo progetto venga sollecitamente esaminato e non subisca le lunghe more che spesso altri progetti di opere pubbliche debbono subire nei vari uffici ministe-

riali. Oltre a tutto, si avrà il grande risultato di assorbire per alcuni anni una mano d'opera di gran mole in una regione in cui la disoccupazione, come fenomeno cronico, è particolarmente lamentata. È dunque auspicabile che il progetto non incontri alcun intralcio, ma sia sollecitamente passato all'esame degli organi consultivi ministeriali che diano rapidamente il loro parere e suggeriscano, se del caso, eventuali perfezionamenti. Domandiamo anche un'altra cosa, onorevole rappresentante del Governo, che in questo frattempo, se fossero presentati altri progetti di autostrade transappenniniche, nessuno sia posto avanti agli altri, ma vengano tutti esaminati contemporaneamente in un piano di parità. Per ciascuno di questi progetti si mettano sulla bilancia i pregi ed i difetti, i danni ed i vantaggi, in modo che venga scelto effettivamente quello che rappresenta l'*optimum* di fronte al problema che si deve risolvere. E noi abbiamo la certezza che questo esame comparativo porterà al riconoscimento della superiorità del progetto della grande autostrada Bologna-Montepiano-Prato-Firenze. I bolognesi ed i fiorentini non si sono posti solo lo scopo di conseguire il vantaggio delle due Province, ma si sono prefissi di contribuire, con questa grande opera, alla gloria ed al vantaggio di tutta la Nazione. Ed è nel segno dell'unità nazionale economica e politica che i promotori hanno voluto che questa opera portasse il nome di un grande genio italiano: Leonardo da Vinci. Sia questo nome di auspicio perchè questa ardita impresa possa arrivare a realizzazione. (*Applausi*).

Non posso chiudere questo mio breve intervento se non ripetendo qui le parole finali dell'appello con cui il Comitato ha presentato il progetto: « Bologna, Firenze e Prato vogliono costruire con la strada che porterà il nome di Leonardo da Vinci la via che faccia delle tre città un solo blocco economico e morale. Ma la mèta che gli iniziatori si propongono è anche più alta e più lontana: noi vogliamo che questa autostrada sia uno strumento di pace e di benessere, che sia il primo tratto di quella autostrada destinata a rendere visibile e concreta l'unità economica, politica e sociale dell'intera Nazione italiana, superando in una visione veramente nazionale ogni ristretto senso municipalistico o regionalistico ». (*Applausi dal centro e dalla destra*).

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato sollecita dal Governo la soluzione definitiva ed integrale dell'annoso problema della sistemazione della via Cassia (statale n. 2) innanzi tutto mediante la costruzione della galleria di Radicofani, da molti anni progettata, più volte sollecitata, su cui il Governo ha portato ripetutamente la sua attenzione riconoscendo la necessità dell'opera, senza tuttavia darvi corso, nonostante le istanze pressanti degli Enti e delle popolazioni interessati, nonostante la indiscutibile fondatezza di esse istanze, sia sotto il profilo economico come sotto quello sociale, come — e specialmente — sotto quello della più elementare giustizia distributiva ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca ha facoltà di parlare.

DE LUCA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, è la terza volta che ritorno su una questione di poco momento, che però si insabbia non so per quali ragioni, mentre tutti indistintamente riconoscono che l'istanza è legittima e come tale dovrebbe essere riconosciuta ed approvata.

La spesa non è sbalorditiva. Si tratta di dotare una regione, che è priva persino di strade ferrate, di una strada transitabile, perchè quella oggi esistente, se pur transitabile e transitata nei secoli andati, oggi disgraziatamente non è più tale, per i mezzi moderni. Noi ci troviamo tra Firenze, Siena e Roma, sulla via Cassia, strada che fu il collegamento naturale nei tempi passati fra il nord d'Italia e Roma. Questa strada deve superare un dislivello, per raggiungere 900 metri di quota, attraverso una regione che ha l'orrido e la desolazione di una bolgia dantesca. I calanchi senesi rappresentano un qualcosa di avvilente, di grigio, di contorto, di desolato. Salire a 900 metri, per poi ripiombare giù verso la valle, significa per gli automezzi pesanti non poter assolutamente transitare per quella strada. Tanto

ciò è vero, che il traffico si va ogni giorno più spostando verso altre vie più lunghe, delle quali la più breve ha 50 chilometri di maggior percorso.

Alla fine del mio ordine del giorno, ho adoperato una frase che vuol suonare un po' come un campanello d'allarme. Noi dell'Italia centrale abbiamo finito per essere un *sandwich*, schiacciato tra le esigenze legittime del Mezzogiorno e le affermazioni economiche e politiche dell'alta Italia. Noi non contiamo niente nella vita pubblica nazionale: tutti i problemi dell'Italia centrale sono dimenticati. Ora, che il Mezzogiorno avesse più bisogno di noi è certo, ma oggi ci siamo avviati, e lodevolmente, io credo, verso la soluzione di tale problema e questa è una benemerenza del primo Parlamento italiano. E si cammina seriamente, checchè se ne dica in certi settori ...

CONTI. Lasciamo andare.

DE LUCA. Ella, onorevole Conti, è sufficientemente onesto per riconoscere quello che si è fatto. Ricordare qualche benemerenza non è male, specie in un momento così turbato, in cui su tutte le piazze d'Italia si dice che la Democrazia cristiana ha massacrato l'Italia.

ALBERTI GIUSEPPE. Le elezioni da noi non ci sono.

DE LUCA. Perciò posso affermare quanto affermo, con voce ancor più clamante, perchè non parlo per interesse elettorale, ma per interesse di giustizia.

Dicevo, dunque, che noi dell'Italia centrale abbiamo finito con l'essere completamente dimenticati. Per il Sud ognuno sa quanto si sta facendo. Al Nord non c'è bisogno, benchè i miliardi per la Savona-Genova si siano trovati. Per l'Italia centrale non si è fatta la minima ferrovia, ad essa nessuno pensa. Noi veniamo qui, insistiamo, preghiamo, tutti riconoscono il nostro buon diritto, ma purtroppo esso continua a dormire i sonni dell'innocenza.

Poichè tutto questo non è giusto, invoco dal Governo la realizzazione di una promessa fatta più volte.

CONTI. Allora « pretende ».

DE LUCA. Si può essere anche decisi nel reclamare quello che si ritiene un diritto, senza adoperare una parola così aspra, perchè *intelligenti pauca*. Quello che chiedo per me rappresenta un'esigenza di giustizia e tutto ciò che è giustizia, caro Conti, è un diritto. Quindi chiedo al Governo di riprendere l'esame del problema: si tratta, in sostanza, di fare una galleria con la spesa in tutto di un miliardo o poco più. Non pretendo nemmeno che essa venga fatta tutta in una volta: la si faccia in tre o quattro esercizi, ma non si stia a buttar via centinaia di milioni per correggere le curve e le sinuosità di una strada che non serve più o serve solo momentaneamente: sono centinaia di milioni sperperati inutilmente, senza risolvere il problema, e a danno di una regione che attende dal Governo un atto di pura e semplice giustizia.

Se questa mia povera voce non è adeguata a convincervi, l'impostazione della richiesta, che ho chiamato di giustizia, credo che debba essere adeguata, perchè non è la voce che dà forza ad una situazione di diritto, ma è il diritto che grida la necessità del suo soddisfacimento.

Io so di parlare ad uomini che non sono insensibili alla voce del diritto, so che il Ministro ed il Sottosegretario sono sensibilissimi a queste esigenze: soddisfatele, non pretendete che il traffico di oggi, con mezzi che portano centinaia di quintali, possa esercitarsi attraverso una strada che sale a 900 metri rapidissimamente; portate il vostro esame anche su questo problema che, dall'alto della vostra autorità, può sembrare piccolo ma tale non è, perchè nulla è piccolo, quando si tratta di andare incontro alle esigenze legittime di una popolazione che attende, come vi dicevo, giustizia. (*Applausi e congratulazioni*).

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, constatandone l'assoluta ed inderogabile necessità ed urgenza, invita il Governo, nell'interesse del Paese ed in ossequio alla Carta costituzionale, a predisporre, laddove manchino, gli idonei istrumenti legislativi, od a renderli operanti laddove inutilmente esistano, al fine:

a) di consentire alle Amministrazioni locali, nei limiti e con le discipline che si riterranno opportuni, ricostruzioni o riparazioni di

opere pubbliche distrutte o danneggiate da eventi bellici, anticipandone gli importi relativi, ma senza decadere dal diritto, come attualmente avviene, dal totale diritto al rimborso della spesa da parte dello Stato;

b) di aggiornare ai costi reali, in ordine alle variazioni dei prezzi di mercato che son venuti a mano a mano a determinarsi nel settore dell'edilizia, i coefficienti di cui al comma *c*) dell'articolo 5 della legge 25 giugno 1949, n. 409;

c) di rendere effettivamente e concretamente operante la circolare ministeriale 16 febbraio 1949, n. 2842, con la quale, richiamandosi alla legislazione vigente in materia di cooperazione, s'impartivano disposizioni per agevolare appalti agli Enti cooperativi ed, in particolare, si dava facoltà di effettuare licitazioni private fra sole cooperative ».

PRESIDENTE. Il senatore Salvagiani ha facoltà di parlare.

SALVAGIANI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, poche parole, in forma addirittura telegrafica, a commento ed illustrazione del mio ordine del giorno, giacchè ho l'immodestia di pensare che lo stesso è sufficientemente chiaro nella sua semplicità ed imposta problemi sui quali, istintivamente ed utilmente, può, o deve, confluire l'approvazione sia dell'intero Senato, sia del Governo.

In relazione alla materia di cui tratto al punto A) del mio ordine del giorno, circa cioè, la richiesta di emanazione di una legge che consenta alle Amministrazioni locali di sostituirsi al Governo nella riparazione o costruzione di opere pubbliche danneggiate o distrutte dalla guerra, senza, d'altra parte, perdere il diritto al rimborso della spesa anticipata, devo subito, ed onestamente, dichiarare che l'onorevole Aldisio, alcuni mesi fa, ne aveva riconosciuta l'opportunità ed aveva preso impegno di sollecitarne lo studio e la formulazione al competente Ufficio del suo Ministero. Parlo in questa sede non tanto per ricordare questo impegno all'onorevole Ministro, quanto, e soprattutto, per riaffermare la estrema utilità e l'urgenza di una disposizione di legge che, superando le manchevolezze dell'attuale legislazione in materia, consenta, laddove le Amministrazioni locali lo ritengano improrogabile e dispongano dei mezzi necessari per farlo, di sostituirsi al Governo, sia pure parzialmente e con tutte le cautele e le garanzie indispensabili, nel delicato settore dei danni di guerra. So che l'onorevole Ministro, conseguentemente all'impegno assunto, aveva impartito disposizioni ai funzionari del suo Ministero, ma, da qualche tempo, non so più quale sorte sia stata riserbata all'iniziativa, scaturita nel corso di un colloquio concesso, qui, in Senato, al presidente dell'Amministrazione provinciale di Ravenna. Vorrei che l'onorevole Ministro informasse il Senato se è tutt'ora in corso lo studio della legge da me invocata ed, in ultima analisi e qualunque sia lo stadio dell'elaborazione della legge stessa, s'egli la ritiene tutt'ora utile e necessaria.

La mia richiesta non è suggerita da incontentabilità o diffidenze preconcette o da suggestioni più o meno peregrine di oppositore! No! Essa è basata su motivi concreti e reali ed urgenti. Direi quasi su motivi di carattere morale. Certo è giustificata da ragioni di carattere sociale ed umano.

Non ho nè volontà, nè argomenti per dubitare delle intenzioni dell'onorevole Ministro. Penso che egli, anzi, anche per il posto che occupa, posto che gli consente una più completa valutazione della vastità delle devastazioni lasciate dalla guerra e non ancora sanate, sentirà imperiosi ed assillanti, di certo, l'ansia ed il bisogno della ricostruzione. Pure non posso non affermare quanto vado affermando, quando penso che importanti opere pubbliche quali scuole, ospedali, acquedotti, strade, ponti ed altre consimili, attendono ancora, ad oltre sette anni dalla fine della guerra, l'intervento dello Stato per il loro ripristino.

Mi si potrà ribattere che i danni della guerra sono ingentissimi e non adeguati i mezzi per ripararli. Ma ciò è vero solo in parte. E quand'anche questo, effettivamente, dovesse essere il parere dell'onorevole Ministro, io evito ogni polemica, perchè a me, qui, preme non di polemizzare, ma unicamente e soltanto di affermare una necessità, una improcrastinabile ed indispensabile necessità: quella di favorire la ricostruzione in tutti i modi, e quindi anche mediante la promulgazione di una legge quale è quella che io preciso nel punto A) del mio ordine del giorno.

Da una disposizione legislativa quale è quella di cui parlo, da una legge ben articolata, semplice, chiara ed, al tempo stesso, intelligentemente intesa a tutelare i superiori interessi dello Stato, deriverebbe notevole benessere e prestigio a tutto il Paese.

Non chiedo superiori e nuovi stanziamenti di bilancio, onorevole Ministro! No! Chiedo semplicemente e soltanto ch'ella ponga mano ed intelletto, ed anche un po' di cuore, per la formulazione di una legge che tenga conto (e cerchi di soddisfarli) dei bisogni, delle intenzioni, delle aspirazioni di varie Amministrazioni locali.

Passo ora al punto B) del mio ordine del giorno. Solo stamattina ho appreso che identica richiesta a quella da me formulata, in questa parte del mio ordine del giorno, è già stata posta nell'altro ramo del Parlamento, da una interrogazione di un deputato. Dell'onorevole Biagioni, parmi. Se fossi stato a conoscenza della cosa, avrei evitato di riproporre qui, in Senato, il problema. D'altra parte, però, ripetere la discussione, data l'importanza, la delicatezza ed i notevoli interessi ch'essa investe e tenuto presente il tenore della risposta dell'onorevole Camangi all'onorevole deputato interrogante, non costituirà una inutile perdita di tempo.

L'onorevole Camangi, che ho il piacere di vedere al banco del Governo, rispondendo all'onorevole Biagioni, non ha dato comunicazioni pienamente tranquillanti, perchè, pur assicurando che l'apposita Commissione ministeriale prevista dalla legge 25 giugno 1949, n. 409, è stata interessata a studiare ed a proporre gli aggiornamenti ch'io chiedo, si è affrettato a preannunciare che gli aggiornamenti che verranno eventualmente apportati all'attuale coefficiente di cui al comma C) dell'articolo 5, della legge 25 giugno 1949, n. 409, non avranno, in ogni caso, effetto che a partire dal 1° gennaio 1952.

Ma perchè, onorevole Camangi, solo dal 1° gennaio 1952? Come giustifica, onorevole sottosegretario, tale decisione? Perchè, onorevole sottosegretario, non ritiene doveroso concedere i benefici della legge a tutti i cittadini che ne hanno diritto? Quale colpa hanno i cittadini che hanno ricostruito la loro abitazione distrutta da eventi bellici, nel periodo che va dalla promulgazione della legge al 31 dicembre 1951, perchè ella possa arbitrarsi di escluderli dai benefici, sia pure limitati, previsti da una legge dello Stato?

Non posso essere d'accordo con lei, onorevole Camangi, perchè qualora fosse attuata la misura da lei annunziata, i cittadini italiani che hanno affrontato spese non indifferenti per ricostruire il loro focolare, confidando nella partecipazione dello Stato ai loro sacrifici, forse, anzi, imbarcandosi nell'impresa, unicamente perchè fiduciosi dell'aiuto loro garantito dalla legge, verrebbero ad essere defraudati di parte almeno di tali aiuti. Verrebbero ad essere le vittime di una illegalità, o, per lo meno, dell'intempestività del lavoro della Commissione interministeriale che solo ora, come ci viene annunziato, studia e... proporrà...!

I cittadini italiani, onorevole Camangi, hanno diritto, a norma di legge, ai contributi dello Stato, ben determinati, anche se modesti, sulla spesa reale da essi sostenuta nell'opera di ricostruzione. Ma ciò non avverrà se il Ministero, com'ella ha annunziato, non aggiornerà il coefficiente di valutazione della spesa di ricostruzione anche in ordine agli aumenti di mercato verificatisi fra il luglio del 1949 ed il dicembre 1951 ed a favore di coloro che hanno ricostruito in tale periodo. Lo Stato non soddisfa ai suoi precisi obblighi di legge seguendo l'indirizzo erroneamente ed ingiustamente discriminatorio da lei minacciato. Non fa il suo dovere. E potrei a buon diritto essere anche più duro e violento nel mio giudizio. Ma voglio essere ... generoso, confidando in un sicuro, intelligente ravvedimento...!

Lo Stato è solerte, a volte precorritore delle situazioni, nella tutela dei suoi interessi, veri o presunti, reali od immaginari che essi siano. Aggiorna leggi, le proroga, le richiama, ne sollecita delle nuove ogni qualvolta ritiene opportuno disciplinare meglio i proprii interessi. Perchè non usa uguale criterio quando sono in discussione gli interessi dei cittadini? Dico questo perchè penso che lo spirito della legge, se non la sua formulazione letterale, faccia assoluto obbligo allo Stato di rivedere, ogni qualvolta se ne verifichi la condizione, il coefficiente di valutazione in discussione, in ordine alle oscillazioni dei prezzi del mercato nel settore dei materiali e della manodopera edili.

Orbene, pur trascurando l'andamento del mercato dei materiali da costruzione, forse più d'ogni altro sensibile alle particolari situazioni del Paese e vertiginosamente rincarato dal 1949 ad oggi, e limitando la nostra indagine al solo mercato della manodopera, possiamo desumere dal Bollettino mensile di statistica, che tenendo per base 1 nel 1938, il salario medio annuale dell'operaio qualificato è salito a L. 42,98 nel 1948, a L. 44,76 nel 1949, a L. 48,57 nel 1950, a L. 55.69 nel 1951, ed, infine, a L. 58,58 nel maggio del corrente anno. Si tenga presente inoltre, che tali aumenti, evidentemente, non sono stati uniformemente progressivi nel corso del tempo, nè in quello dell'annata esaminata, ma che, invece, hanno proceduto a scatti irregolari, e sarà facile comprendere tutta la logica, la giustizia e la legalità della mia richiesta.

A difesa della mia tesi ed a dimostrazione ulteriore della inderogabile necessità dello Stato di adeguarsi ad essa, voglio comunicare quest'ultimo dato: il bollettino della Camera di commercio di Bologna informa che il costo medio delle costruzioni dei fabbricati per abitazione civile, nella regione Emiliana, per metri cubi vuoto per pieno, è stato di lire 5.728 nel gennaio 1950 e di lire 6.632 nel dicembre dell'anno stesso, registrando un aumento medio nei 12 mesi del 1950, dell'11,60 per cento, circa.

Che ne pensa, onorevole Camangi, di questi dati? Non le sembra giusto, anzi doveroso, provvedere a quelle maggiorazioni del coefficiente di valutazione che una severa indagine dei costi delle costruzioni, a partire dal luglio 1949, imporrà?

E non si spaventi delle complicazioni cui darà luogo la maggiorazione relativa a ricostruzioni già contabilizzate! Sarà, questa, pura e semplice burocrazia! Avrà, in compenso, la gioia intima, perciò impagabile, di aver agito secondo giustizia e per il bene di una categoria di cittadini particolarmente disgraziata! La categoria, purtroppo numerosa, di coloro cui la guerra aveva distrutto il sacro focolare, ma che, con gravi sacrifici, essa ha saputo ricostruire. Ci si commuove così spesso e così intensamente quando si parla dei senza casa...! Non dimentichiamo, per irrisorie e deprecabili economie, coloro che, con sacrifici a volte eroici, hanno saputo superare ogni difficoltà e correggere o mitigare il problema della casa. Diamo a costoro quegli aiuti che la legge ha loro garantito!

Passando, da ultimo, all'argomento di cui al punto C) del mio ordine del giorno, devo dichiararmi particolarmente fortunato, se al banco del Governo, in assenza dell'onorevole Ministro, siede il Sottosegretario onorevole Camangi. Particolarmente fortunato devo dichiararmi, infatti, se si tien conto che l'ultima parte del mio ordine del giorno invoca la riattivazione delle disposizioni in favore della Cooperazione, già impartite dal Ministero dei lavori pubblici con circolare n. 2842, del 16 febbraio 1949, circolare della quale, appunto fu promotore l'onorevole sottosegretario Camangi.

Il provvedimento di cui ella si era fatto benemerito esecutore, onorevole Camangi, dopo breve, stentata, faticosa ed effimera vita, dorme da tempo il sonno pesante delle cose tramontate! Ed i signori provveditori regionali si guardano bene dal resuscitarlo. Se non fossi nemico di ogni forma polemica che, sia pur solo apparentemente, possa essere giudicata come dettata da intenzioni scandalistiche, potrei affermare e dimostrarle, onorevole Sottosegretario, che per certi signori provveditori regionali la sua circolare era nata morta o, per lo meno, già condannata ad immediata ed ingloriosa morte! Era appena giunta ai Provveditorati che ad essa faceva seguito imperioso divieto di applicarla ...! (*Cenni di diniego dell'onorevole Camangi*). Onorevole Camangi, il suo diniego m'impone di leggere parte di un telegramma inviato a lei ed all'onorevole Ministro, in data 9 febbraio 1950, (noti la data onorevole Camangi) dalla Federazione delle cooperative di Ravenna: « Permettiamoci rendere noto che provveditore regionale ha diramato disposizioni dipendenti Uffici, intese vietare gare ufficiose lavori edili, stradali, limitati enti cooperativi richiamondosi recenti conformi disposizioni ministeriali. Stop. Tale criterio contrasta norme circolare 16 febbraio 1949 ecc. ecc. ». Non pretendo di sapere chi fu, allora, ad impartire, dal suo Ministero, disposizioni di non dare concreta applicazione alle norme a favore della cooperazione contenute nella sua circolare, onorevole Camangi.

Sottolineo il fatto, però, che nè lei, nè l'onorevole Ministro ritennero opportuno riscon-

trare il telegramma della Federazione delle cooperative di Ravenna ed, ancora, che non si può onestamente pensare che il provveditore alla opere pubbliche per l'Emilia abbia inventato istruzioni ministeriali che non gli siano mai pervenute...! Detto questo, ed al solo scopo di dimostrarle che quanto vado affermando è pienamente conforme a verità, la informo, onorevole Sottosegretario, che il signor provveditore per l'Emilia ha sempre giustificato il suo rifiuto ad indire concorsi per appalti mediante licitazione fra sole cooperative, trincerandosi, oltrechè dietro il paravento delle disposizioni ministeriali già ricordate, anche dietro un'errata interpretazione del « regolamento per l'amministrazione del patrimonio e la contabilità dello Stato ». Orbene, se è vero che tale regolamento, all'articolo 37, fa obbligo che tutti i contratti dai quali derivino entrate o spese per lo Stato, debbono essere preceduti da pubblici incanti, è altrettanto vero che da tale obbligo si può derogare nei casi regolati da leggi speciali. E le leggi speciali per la cooperazione, quelle leggi, appunto, ch'ella, onorevole Camangi, ha espressamente richiamato nella sua circolare, con l'intenzione sottintesa, credo, di dimostrarne la piena legalità, sono tutt'ora vive ed operanti, mai essendo state abrogate.

Ed è su questo che a me premeva richiamare l'attenzione del Senato! A me premeva dimostrare che oltre alla solenne affermazione della Carta costituzionale che riconosce alla cooperazione specifiche funzioni sociali e, che, pur da sola, dovrebbe costituire motivo per un particolare trattamento agli enti cooperativi da parte della amministrazione statale, esistono leggi speciali che tale trattamento dovrebbero consigliare ed incoraggiare.

Concludendo, nel mentre mi impegno, onorevole Sottosegretario, di farle pervenire tutta una documentazione a dimostrazione che la sua circolare, accolta al suo apparire con immenso favore negli ambienti cooperativistici, non ha avuto che brevissima e parziale attuazione, chiedo che siano emanate norme precise e tassative, affinchè le disposizioni già impartite a favore della cooperazione e consentite dalle leggi speciali dello Stato, siano rese obbligatorie. Troppi interessi e, molto spesso, troppi immondi interessi, ostacolano il cammino della cooperazione! Operiamo in modo che la nostra giovane Repubblica possa ascrivere a suo alto titolo d'onore, l'aver favorito e facilitato l'affermazione della cooperazione, preferendola, là dove la sua potenza, la sua capacità e la sua esperienza lo meritavano e là dove il suo passato era garanzia di onestà, alle sordide imprese della speculazione privata!

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

PISCITELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, qualche volta, quando ho dei minuti di riposo, mi prende la curiosità di formare la graduatoria dei Ministri che raccolgono maggiore messe di scontenti e di recriminazioni. Pensavo che il primato spettasse al Ministro delle finanze, colpevole di tutte le tasse che vengono fuori, ovvero al Ministro del tesoro, colui che nega sempre i fondi per attuare tante buone intenzioni; ma, ogni volta che assisto alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, debbo constatare che il primato spetta al Ministro dei lavori pubblici. Infatti tutti portiamo qui, ed anche io sono del numero, l'eco dei bisogni delle diverse località: ferrovie che mancano, strade che mancano, case che mancano. Tutto per colpa del Ministro dei lavori pubblici che non accoglie le richieste. Si dimentica che è da fare i conti col Ministro del tesoro, bersagliato proprio perchè resiste alle richieste dei vari Ministri, costrettovi da quella realtà assoluta, della quale non sempre ci rendiamo conto, che a pagare è sempre il popolo minuto. Sotto questo aspetto mi pare che l'attuale Ministro dei lavori pubblici abbia la benemerenza di essere riuscito a strappare al Ministro del tesoro altri 20 miliardi, in più di quelli stanziati nell'anno scorso, e — con l'aggiunta dei 240 miliardi di residui passivi — abbiamo una mole veramente ingente di miliardi a disposizione delle opere pubbliche, anche se è vero — come è vero — che vorremmo averne assai più per poter provvedere a tutti i bisogni che sono immensi. Si deve anche riconoscere che i miliardi ottenuti sono amministrati con un criterio distributivo notevole per l'equità, e che non ci possiamo lamentare, almeno per quello che è nei propositi del Ministro dei lavori pubblici.

Piuttosto a me sembra (non per fare critiche al Ministro, ma per venire incontro a lui da buon amico, da sostenitore dell'opera

sua) che sia opportuno mettere in evidenza le ragioni e le cause per le quali si verifica che, in confronto dei 157 miliardi stanziati ora, vi sono 240 miliardi di residui passivi. Come avviene questo? A me piace parlare per esempi, più che per enunciazione di critiche generiche. Ecco due esempi: un piccolo Comune della mia Provincia, Cervino, nell'anno finanziario 1950-51 ebbe assegnati i fondi necessari per completare un acquedotto, il quale, in parte, era stato costruito nell'esercizio precedente. Si è arrivati con l'acquedotto fino alle porte del paese, dove si è impiantato un fontanino — bisogna ricordare che quel paese a causa della assoluta mancanza d'acqua ha sovente delle epidemie — perciò il completamento è della massima urgenza. Da parte del Ministro si è fatto tutto il possibile perchè sia portato a termine; tuttavia siamo ormai alla fine del secondo esercizio ed i lavori non possono essere continuati perchè attualmente la « pratica » è arenata presso l'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità, in attesa dell'approvazione da parte del Consiglio superiore di sanità. Qui si può dire: è colpa della ponderosa legislazione. Esatto. Ma allora io vorrei osservare che una grande benemerenza potrebbe acquistare il ministro Aldisio, se trovasse il modo di semplificare un poco questa nostra benedetta legislazione. Ma, nel mio caso, all'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità il progetto è andato soltanto nel febbraio di quest'anno. Per un anno e mezzo esso è andato su e giù, da un ufficio all'altro: dal Ministero al Provveditorato alle opere pubbliche, dal Provveditorato di nuovo al Ministero, dal Ministero al Genio civile ed alla fine non si riusciva più a rintracciare tutto l'incartamento necessario, per spedirlo all'Alto Commissariato.

Un'altro episodio: c'è, nello stesso comune di Cervino una frazione del tutto segregata dal capoluogo. Bisogna trovare il modo per collegarla con una via. Il progetto è di 15 milioni. Il Comune, accortamente, assieme col finanziamento chiede un cantiere di lavoro, perchè vorrebbe accoppiare l'uno e l'altro e, dei 15 milioni, utilizzare soltanto i 7 o 8 sufficienti per il materiale, mentre il resto sarebbe venuto con l'altra provvidenza, che, se deve andare a favore dei disoccupati, è bene che ne risulti un beneficio anche a favore della collettività. Non è stato però possibile giungere a tanto, poichè, dopo che per il programma generale approvato dal Ministro era stata accordata la somma di 15 milioni, la solita oscitanza da parte degli impiegati ha arenato la « pratica ». Ad un certo punto, il Ministero aveva da chiedere un'altra ennesima informazione al Genio civile; ed io sollecitavo l'impiegato, perchè la lettera partisse subito. Mi rispose: non è possibile: la lettera « minutata » va al capo della copisteria, che deve passarla alla signorina per farla copiare, poi deve tornare a me per la sigla, e poi non so a chi altro, per cui non è possibile che la lettera parta prima di 15 giorni.

Son tutti piccoli fatti, che però messi insieme dànno l'idea della grave carenza nel sistema. Per conto mio ritengo che la cosa più umiliante per noi è quella di dover andare girando per i Ministeri per ottenere che le carte passino da un ufficio all'altro. Il Ministro, il direttore generale, il capo divisione, tutti sono d'accordo su quanto si deve fare, ma poi tutto si arena negli uffici minori, se non si va personalmente ad implorare che le carte si muovano: questa diventa la nostra funzione fondamentale.

TOMMASINI. Bisogna andare meno nei Ministeri e stare di più qui in Aula.

PISCITELLI. Io faccio queste segnalazioni (e credo che non sia la prima volta che se ne parla in questa sede) perchè vorrei che tale stato di cose cessasse e che gli organi centrali guidassero e sorreggessero specialmente i piccoli Comuni, invece di intralciare loro la via. La riforma della burocrazia, a mio avviso, non deve essere fatta con altri complicati progetti, che, a mio modo di vedere, finirebbero con l'aggravare gli inconvenienti. Perchè mai si deve giungere al punto che un Ministro deve firmare tonnellate di posta? Perchè un direttore generale deve firmare anch'esso tonnellate di carta? In definitiva c'è un solo funzionario che fa il provvedimento, che poi comincia a girare per i successivi visti e sigle, per controlli che poi, nel fatto, non avvengono. È umanamente impossibile che un alto funzionario possa rivedere sul serio tutte le pratiche che vengono portate a lui dai vari capi sezione, che a loro volta hanno raccolto quello che hanno fatto i funzionari dei singoli uffici. Ed allora a che serve questo andirivieni? Solo ad annullare le responsabilità.

Se il funzionario che adotta il provvedimento firmasse lui, quel che ha deciso di fare e ne assumesse la responsabilità di fronte ai superiori, quanto guadagneremmo di tempo e di serietà! Anzitutto si saprebbe l'effettivo responsabile. Ognuno di noi se lo sente dire ogni volta che gira per i Ministeri: io vorrei fare così, ma bisogna prima sentire che cosa ne pensa il capo divisione. Tante volte una lettera torna indietro perchè una parola deve essere sostituita con un suo sinonimo. Questa in fondo è la burocrazia e si può smontare a mio sommesso avviso nel modo che ho detto. Colui che tratta la pratica firmi ed assuma la responsabilità. Il Ministro può anche, per la parte amministrativa, delegare la firma al direttore generale e così di seguito.

Ma c'è la ragione fondamentale da cui deriva la sconvolgente burocrazia, ed è l'infinita quantità di leggi. L'Italia è il Paese fortunato nel quale (secondo un calcolo fatto qualche anno fa e riferito da una autorevole Rivista) ci sono 11 mila leggi vigenti: leggi a carattere generale, senza contare i provvedimenti regolamentari e le circolari. Ebbene capita che quando si va in qualsiasi ufficio, comincia la discussione su quale sia la legge da applicare in quel determinato caso.

Ho accennato a quella strada che dovrebbe congiungere una frazione con il capoluogo del Comune. Ebbene la questione era proprio qui, se quell'opera rientrasse in questa o in quest'altra legge; e probabilmente il lavoro non sarà fatto col « cantiere » di lavoro per disoccupati, perchè non ci si metterà d'accordo, in tempo utile. Quando ci decideremo a fare delle leggi che siano uguali per tutti e per tutte le situazioni simili? Con la unificazione e semplificazione delle leggi, e le responsabilità singole, a mio modo di vedere, la burocrazia rallentatrice sarebbe finita. Ora, in questo campo, potrebbe ciascun Ministro cominciare a fare molto per conto suo, dando direttive precise, linee sicure ed esigendo che tutti i funzionari si attenessero a quelle linee e a quei criteri. Si liberi il Ministro da tutto ciò che non è indirizzo di carattere generale, attribuendo precisamente la responsabilità piena e completa alla gerarchia che c'è. Al Ministro risponde il direttore generale, il direttore generale avrà chi risponde a lui e così di seguito: ma solo a cose fatte, per vedere chi è il responsabile quando una qualche cosa è fatta male.

L'altra questione sulla quale io mi batterò fino a quando ne avrò occasione, è la faccenda della correttezza amministrativa. Ieri il collega Ceschi ha detto che egli vorrebbe che nel Ministero dei lavori pubblici vi fosse una *élite* di tecnici. Io non mi intendo di tecnica; credo però che i tecnici eccezionali non occorrano in una amministrazione e, specialmente, non occorre che vi siano nel Ministero dei lavori pubblici. Quando è necessario ricorrere ai tecnici di valore vi si potrà ricorrere; e nel nostro Paese ve ne sono in abbondanza e di primissimo ordine. Il compito fondamentale del Ministero (anche legalmente stabilito) è l'amministrazione, ed occorre (a mio avviso) una separazione fra amministrazione e tecnica. L'Amministrazione deve essere amministrazione. Il tecnico deve occuparsi della tecnica. Se ad esempio io avessi l'intenzione di costruirmi una casa e ne avessi i mezzi, dovrei naturalmente avvalermi di un tecnico. Ma, una volta avuto il progetto, io che non debbo dipendere dalla volontà di lui, posso ben dire: questa vostra tecnica sarà bellissima, ma a me non piace, voglio la casa in un'altra maniera. La pubblica amministrazione non può parlare in questo modo; ma potrebbe dire: ai fini amministrativi pratici non è necessaria la vostra tecnica del bello. Desidero quell'altra tecnica, poniamo, della solidità, che è necessaria e sufficiente perchè si raggiungano quei fini che l'Amministrazione deve conseguire. Così per fare un esempio la grande quantità di aule scolastiche che mancano (com'è ripartita, per legge, la competenza) sono a carico dei Comuni. Ma i Comuni non hanno i mezzi e la spesa, in un modo o in un altro, va a finire sullo Stato. È proprio necessario dal punto di vista tecnico, che per ogni edificio scolastico, da costruirsi in un paesello qualsiasi o in una grande città, si debba cominciare con un progetto *ex novo*, nel quale ogni architetto vorrà dare prova della sua bravura? E poi cominciare il calvario delle approvazioni?

BUIZZA. Prima è necessaria la scelta dell'area.

PISCITELLI. Io intendo dire: si può fare un tipo unico di edificio scolastico per determinate condizioni, simili per popolazione e situazione del luogo. Comuni di questa specie avranno

scuole così e così; Comuni di un'altra specie avranno le scuole in quest'altro modo. Così facendo, la parte puramente esecutiva interessa l'amministrazione che non dovrebbe più cominciare dal ricorso ai tecnici progettisti del singolo Comune, con notevole economia di spesa e soprattutto di tempo.

Ma l'Amministrazione deve essere anche rigida, sostanzialmente rigida, moralmente rigida. Chi, come me, vive in un ambiente non troppo piccolo e non troppo grande, in un capoluogo di provincia media non può non notare il fenomeno costante del carrettiere, che comincia a fare l'appaltatore, e dopo alcuni anni diventa milionario se non addirittura miliardario. Io ne conosco a iosa. Corrispondentemente: funzionari ed anche modesti impiegati, addetti ai lavori pubblici, con stipendi dei quali giustamente si dice che sono insufficienti per vivere, si possono permettere dei lussi, talvolta anche illeciti, dal punto di vista morale, con un tenore di vita, che io, modesto avvocato, non mi posso permettere, quantunque il mio reddito, denunciato ai fini delle imposte dirette, superi di gran lunga quello che percepiscono gli impiegati di cui parlo. Essi acquistano terreni, fabbricati, intestandoli alla moglie, ai figli, talvolta anche all'amante. Questi fatti sfuggono all'Amministrazione? O non sono abbastanza eloquenti e conclusivi per adottare provedimenti severissimi? C'è un'arma che ormai non si usa più dall'amministrazione, il trasferimento. Quando viene segnalato, o comunque si può accertare, che con lo stipendio di 40-45 mila lire al mese si ha un amante, si comprano palazzi, ecc., non vi sembra che il minimo da fare sia di allontanare di un migliaio di chilometri quell'impiegato?

Ed i signori appaltatori? Mi piace chiarire per mezzo di esempi: ne conosco uno, non voglio fare il nome qui, per ovvie ragioni (ma lo farò al Ministro, se me lo chiederà), il quale, prima della guerra, era un oste; adesso è meglio non dire quello che è diventato. Ma recentemente è capitato (proprio dopo il trasferimento da Caserta a Napoli del Compartimento dell'A.N.A.S.) che i carabinieri, messi sull'avviso, siano andati a pescare un delitto palese e patente, dimostrato per *tabulas*. Hanno trovato presso la Banca d'Italia un certo numero di vaglia bancari per cifre cospicue, i quali erano stati dati come cauzione provvisoria alla A.N.A.S. Come è noto coloro che concorrono alla gara, per prendere parte ad essa debbono prestare una cauzione provvisoria, depositando vaglia bancari, i quali poi vanno imediatamente restituiti a colui che non resta aggiudicatario. In numero cospicuo questi vaglia erano stati trattenuti da un impiegato, che a distanza di tempo se l'era riscossi per sè. È uno di quegli impiegati che hanno l'amante ed hanno acquistato immobili, parte in nome dei congiunti e parte anche direttamente in nome dell'amante. Il delitto è stato regolarmente denunziato dai carabinieri all'Autorità giudiziaria ed il processo è in corso. Immediatamente quel tale appaltatore si è messo in giro, per provvedere alla difesa del delinquente. Non solo per la difesa ufficiale, ma anche con tutte le interferenze possibili e immaginabili. La direzione generale dell'A.N.A.S., mandò a Caserta due funzionari per compiere una inchiesta; ma l'unica preoccupazione degli inquirenti è stata quella di attenuare le imputazioni il più possibile dando l'impressione che desideravano solo soffocare lo scandalo ed insabbiare il processo.

L'onorevole Ministro non è presente; c'è l'ottimo Sottosegretario di Stato il quale vorrà prendere nota di quello che dico e di cui assumo la responsabilità, come l'ho assunta per tutte le altre cose che ho detto intorno all'A.N.A.S. in quella mia chiaccherata che feci nell'ottobre dell'anno scorso, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici. E continuerò di questo passo. Chiedo scusa ai colleghi, ma io non parlo qui col proposito di fare il bel discorso; parlo esclusivamente per adempiere ad un dovere di coscienza verso me stesso, verso il Ministro e verso il Paese.

Io l'anno scorso parlai di quel tale ponte di Calafuria che, costruito nel 1949, doveva essere abbattuto nel settembre dell'anno 1951: notizia che avevo appreso dai giornali. Mentre parlavo di ciò, il Sottosegretario onorevole Camangi mi interruppe dicendo così: « Sta di fatto che la notizia non è vera ». Senonchè io avevo presentato, in proposito, una interrogazione con richiesta di risposta scritta, che mi venne dopo due mesi, il 17 novembre, ed essa non smentiva più così recisamente, diceva sì che il ponte non era caduto; e poi narrava prolissamente che l'A.N.A.S. aveva voluto costruire quel ponte

con un sistema nuovo, con un certo brevetto Allori, per cui si era appaltata l'opera per lire 43.800.000, a trattativa privata, ad una Società rappresentata dall'inventore ingegnere Allori. Continuava affermando che dal 1949 in poi le cose erano andate bene, che si erano fatte anche le prove di carico, andate benissimo, ma, per fortuna, il collaudo non era stato fatto ancora, quando ad un certo momento si erano verificate delle incrinature, ma non nei pilastri, bensì sulla impalcata, cioè sulla parte proprio dove si passa, e che per tale ragione si smantellava l'opera. Insomma quella risposta non smentiva più: ma era tutta un'accorata ed accurata difesa, ed io non starò ad infliggere al Senato la noiosa lettura delle quattro facciate. In esse si dice, in sostanza, che nel calcestruzzo non c'era sufficiente cemento, che però l'impresa il cemento lo aveva mandato, ma era stato rubato in cantiere, per cui la faccenda era stata denunciata anche ai carabinieri ed all'autorità giudiziaria. Quanto ai danni — si diceva — siamo perfettamente coperti, perchè è morto sì il dirigente, il presidente, non so che cosa, ingegnere Allori, e la Società appaltatrice è in liquidazione; però abbiamo la cauzione ed i decimi trattenuti, e la ricostruzione è stata affidata ad una ditta di primo ordine, per conto dell'A.N.A.S.

A me quella risposta sembrò una bella presa in giro; perciò in data 6 dicembre 1951 rivolsi una seconda interrogazione, con richiesta di risposta scritta, al Ministro dei lavori pubblici nei seguenti termini: « In relazione alla risposta scritta ecc., chiedo di sapere: 1) l'ammontare dei residui crediti della società brevetti Allori appaltatrice della costruzione del ponte Calafuria, e quello della cauzione ; 2) quale è la spesa prevista per il rifacimento del ponte, quale la ditta di cui si avvale l'A.N.A.S. per eseguire direttamente i lavori di rifacimento e quali i termini del contratto, quale la durata della deviazione stradale ».

Contro ogni norma parlamentare mi ero permesso di iniziare l'interrogazione così: « In relazione alla risposta scritta, datami con oltre due mesi di ritardo ». Adesso aspetto da cinque mesi e dieci giorni. Ho scritto una lettera al ministro Aldisio, due mesi fa, pregandolo di sollecitare la risposta. Debbo subito aggiungere che il ministro Aldisio è fuori causa perchè io mi sono preso la briga, dieci giorni fa, di andare al gabinetto del Ministro, o meglio all'ufficio che si occupa delle interrogazioni, per sapere se fosse possibile avere una risposta. Il funzionario incaricato mi mostrò tutto il fascicolo, contenente una serie di insistenti sollecitazioni rivolte alla direzione generale dell'A.N.A.S. perchè rispondesse. Alle mie insistenze il funzionario telefonò personalmente a Gra, il quale rispose di non ricordare. Il funzionario replicò: « è presente qui il senatore Piscitelli il quale ricorda così e così ». Il direttore generale Gra, assicurò che si stavano facendo indagini. Ma la mia interrogazione resta ancora in attesa; e quali indagini occorrano per rispondere non si vede, perchè i dati da me chiesti debbono essere in ufficio. Ma, onorevoli colleghi, alle domande della mia seconda interrogazione non si può rispondere senza confessare che non c'è garanzia di recupero del danno e che le cose stanno peggio di quanto si vuol far credere. Alle mie domande precise e categoriche non si può rispondere con argomenti da avvocato difensore; occorre dire numeri, nomi e condizioni contrattuali. Perciò la risposta non viene. E ciò non può non allarmare.

Io l'altra volta ho denunciato fatti gravissimi sui quali il Ministro sorvolò, certo perchè non era informato. Io allora ho denunciato il ripetersi di questi fatti, perchè a carico dell'andamento dell'A.N.A.S. ci sono parecchi rapporti dei carabinieri e questi rapporti il Ministro non li ha avuti. Di questo sono sicuro, me lo affermò personalmente il Ministro che è un galantuomo. Onorevole Sottosegretario, queste sono cose, a mio parere, di enorme gravità. L'enormità consiste in ciò: che il capo responsabile, il Ministro, è tenuto allo oscuro di quel che accade. Innanzi a ciò io debbo concludere così: amico Aldisio, assente, ma, per me, presente; io credo di rendere a te il più segnalato servizio dicendoti quello che dico. Quando la gente che sta nel bisogno strilla: che cosa fa il Governo? quando i Comuni strillano: che cosa fa il Governo? non li persuaderemo dicendo ad essi che il Governo fa quello che può; e che altri sabotano l'opera del Governo. Questo sabotaggio è occulto e credo che il migliore atto di amicizia che da parte nostra si possa fare al Ministro è quello

di denunciare qui tali occultamenti, quando non si riesce a denunciarli (come forse sarebbe più opportuno) in *camera charitatis*. Fare del chiasso non è mai utile; ma quando non ci si dà la possibilità di dire nel modo dovuto queste cose; quando non si è creduti, bisogna ricorrere ad altri mezzi. Poichè parlando con il ministro Aldisio a me è accaduto proprio questo, che quando gli ho detto che del direttore generale dell'A.N.A.S. non mi fidavo affatto e che avevo elementi molto seri in proposito, egli non mi ha risposto chiaramente che ero un bugiardo ma non mi ha creduto; poi i fatti hanno dimostrato che le cose vanno come io ho detto.

E aggiungerò ancora un'altra cosa: lasciamo stare quello che dissi allora a proposito dei milioni che si vanno sciupando a centinaia, nel tentativo di correggere la strada Pontecalore-Foggia, portandola su un suolo che non è idoneo a garantirne la stabilità. Ma c'è ancora dell'altro. Nel 1947, proprio a richiesta del commendatore Gra, fu programmata una convenzione fra la provincia di Caserta, allora rappresentata da me, e l'A.N.A.S. per la permuta di alcuni tratti di strada. La Provincia veniva a gravarsi di un numero di chilometri maggiore; in corrispettivo però l'A.N.A.S. avrebbe costruito un ponte, e così le comunicazioni fra Caserta e Campobasso si sarebbero accorciate di circa 10 chilometri. La cosa era anche in relazione all'altro ponte sul Volturno, che la guerra aveva distrutto, ma che era comunque un ponte che non poteva sopportare traffici pesanti. Sin da allora si iniziò la costruzione del nuovo ponte; ma poi fu sospesa. Si era verificata l'alluvione dell'ottobre 1949, che aveva portato via il cantiere della impresa appaltatrice. Mi risulta che i danni causati a quella impresa dall'alluvione sono stati risarciti. Dopo due anni di sosta, nel settembre '51, ho presentato un'interrogazione per sapere quanto sia stato speso dall'inizio della costruzione del ponte e perchè, dal 1949, sia rimasta sospesa la costruzione stessa, tanto necessaria per attuare la variante che abbrevia di circa 10 chilometri il percorso tra Napoli e Campobasso. La risposta mi è giunta il 28 dicembre 1951. In essa si dice che, dopo l'alluvione che ha portato via il cantiere, si è dovuto modificare tutto il progetto per fare più alto il ponte, rendere più forti i piloni e le difese. Si potrebbe subito osservare: se voi Azienda della strada avete il compito di occuparvi di queste faccende, quel tale tecnico specializzato, di cui parlava l'amico Ceschi, che progetto ha fatto? A chi lo avete fatto fare questo famoso progetto in origine? Ma, comunque, dal 1949 ad oggi, dopo due anni e mezzo, ancora non si è potuto modificare il progetto, correggerlo, ampliarlo ed eseguirlo? Fino alla data della risposta si erano spesi 69 milioni, rispetto al preventivo di 144 milioni. Che significato ha lo spendere dei milioni per iniziare opere e lasciarle incomplete, esposte al fiume con tutti i suoi pericoli? Andranno giù anche queste, e poi l'A.N.A.S. dovrà compilare ancora un altro progetto, ampliarlo e lasciarlo mezzo sulla carta e mezzo in balìa del Volturno? Intanto il traffico soffre, le finalità del ponte nuovo sono annullate. Ho sentito ripetere qui che la strada è elemento fondamentale di ogni attività, che le strade debbono servire per gli attuali mezzi, che debbono essere in condizioni di intensificare il traffico, che le buone strade porteranno alla eliminazione o alla diminuzione del fenomeno dell'urbanesimo, perchè l'automobile rende possibile che l'industria sorga dovunque, quando c'è la strada. Cose giuste. Ma poi iniziamo delle opere e le lasciamo a metà, a deteriorarsi, senza che nessuno se ne occupi. Questa è l'amministrazione autonoma?

Io ho parlato troppo a lungo. In via d'esempi, quello che dovevo dire l'ho detto, ed ora confido che il Ministro, verso il quale va la mia maggiore considerazione ed estimazione, si renda conto della necessità di eliminare questi sistemi deleteri, ed egli eliminarli deve per il suo buon nome, e per dovere verso il Paese e il Parlamento.

A proposito di doveri verso il Parlamento, debbo sottolineare che è veramente offensivo, non per me, ma per il Senato, il fatto che un'interrogazione riceva risposta dopo tanti mesi, o addirittura, anche sollecitata, non l'abbia per niente. Credo che sia gravissimo l'affronto, quando a mezzo di un funzionario del gabinetto del Ministro si fa rispondere che il direttore generale è occupatissimo; e questo per tergiversare. Io so però che il direttore generale Gra nei miei riguardi ha

detto: che cosa va cercando costui? Vado cercando di fare il mio dovere, penso che la responsabilità del Potere esecutivo verso il Parlamento non debba diventare una pura e semplice affermazione teorica o vana. Il Governo deve rispondere al Parlamento anche, direi soprattutto, dell'amministrazione; così come il Parlamento in genere e, ciascuno di noi in particolare, deve rispondere ai propri elettori. La nostra e quella del Ministro sono responsabilità politiche verso il popolo, che deve giudicare se siamo o non degni di tornare a rappresentarlo.

Sono d'accordo con l'amico Conti quando dice che il Governo è semplicemente il comitato esecutivo del Parlamento, forse non in tutto, ma certo è tale in ordine all'amministrazione. Perciò quando noi chiediamo notizie e dati precisi, attraverso le interrogazioni, allora sì che è semplicemente il nostro comitato esecutivo. Dirò di più: queste nostre interrogazioni debbono essere desiderate dai Ministri. Mi spiego che alle interrogazioni a carattere più o meno elettoralistico si risponda poco volentieri, ma quando si chiedono dati amministrativi noi abbiamo il diritto di averli e il Ministro il dovere di darceli, nei termini stabiliti. Posso spiegarmi che talvolta per raccogliere le informazioni occorra del tempo, ma non si deve esagerare neanche in questo. Le interrogazioni non debbono risolversi in una presa in giro. Io credo che sia umiliante per noi ascoltare certe risposte, ma è altrettanto umiliante per il Sottosegretario di Stato venire a leggerci quello che è stato scritto proprio da colui che deve rendere conto del suo operato. Penso che per fare sul serio, ciascun Ministro debba avere un suo ufficio di accertamenti per rispondere a noi piuttosto che essere tramite di una corrispondenza coi direttori generali; un suo ufficio attrezzato, talvolta attrezzato anche con elementi di polizia giudiziaria per accertare la verità sulle nostre domande, la verità dei fatti, cioè, in relazione alle nostre domande. Debba avere altri uffici tecnici, per accertare gli errori tecnici che possano venire a galla dalle segnalazioni fatte a noi e da noi al Governo. Così il popolo può partecipare alla sua amministrazione. Se no, onorevoli colleghi, ed anche, mi permetta, onorevole signor Presidente, non parliamo più di interrogazioni, aboliamole. Credo che io sia fra quelli che meno fanno interrogazioni. Ne avrò fatte sei o sette in tutto, ma sempre per ragioni di questa specie, altrimenti non ne faccio. Se noi faremo sempre così e i Ministri ci seguiranno, credo che possa nascerne bene per tutto quanto il Paese. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. Senatore Piscitelli, debbo dichiarare che, quando scade il termine senza che i Ministri abbiano dato la risposta alle interrogazioni con richiesta di risposta scritta, l'Ufficio di Presidenza la sollecita; purtroppo, moltissime volte, tale risposta non giunge neppure dopo il sollecito.

Poichè questo inconveniente si verifica assai spesso, mi sono proposto di sottoporre alla Giunta per il regolamento una specifica modifica alle disposizioni vigenti in materia di interrogazioni con richiesta di risposta scritta e confido che la Giunta per il regolamento voglia accoglierla.

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, dichiaro subito che sarò brevissimo, data l'ora tarda e per due motivi; il primo perchè molte delle cose che vorrei dire non potrebbero essere che una ripetizione di quello che pochi mesi fa, parlando sullo stato di previsione dello stesso Ministero, dissi in questa Aula; secondo, perchè gli oratori che mi hanno preceduto hanno lungamente parlato dei settori dell'attività del Ministero dei lavori pubblici ed a me quindi rimane ben poco da dire; soprattutto dopo che l'onorevole Romano, che tutta la sua vita ha trascorso nel Dicastero e quindi ne conosce i pregi e i difetti, nella sua ampia e pregevole relazione si è occupato di tutti i settori di questo, che è fra i più importanti Dicasteri che presiedono alla vita economica e sociale della Nazione. D'altra parte il senatore Ceschi, nel suo chiaro intervento, ha trattato alcuni problemi essenziali in modo che non ho quasi null'altro da aggiungere. Egli ha detto soprattutto che vi è deficienza di tecnici negli uffici centrali e periferici; che tale deficienza è non solo numerica, ma anche qualitativa ed ha proposto che si studi il modo di dare com-

pensi speciali ai tecnici per la progettazione di opere.

Il senatore Ceschi ha opportunamente detto che i tecnici migliori rifuggono dalla carriera statale che offre compensi inadeguati ed è vero; ma aggiungo che non mi spiego perchè in Italia si continui con il metodo dei due pesi e delle due misure. Perchè infatti gli ingegneri dipendenti dallo Stato (Ministero dei lavori pubblici, Ministero dei trasporti, Ministero dell'industria, ecc.) vengono pagati in un modo e gli ingegneri dipendenti dalla Terni o dalla S.I.P. o da altre società dell'I.R.I. (cioè dello Stato stesso) vengono pagati in misura tre, quattro volte maggiore? Forse che un ingegnere dell'A.N.A.S. vale meno di un suo fortunato collega distaccato alla Cassa per il Mezzogiorno, che prende stipendi tre o quattro volte maggiori per compiti di carattere generale identici? Questa disparità bisogna evitarla se non si vuole che la classe dei tecnici dipendenti dallo Stato sia sempre meno in grado di far fronte ai molti e complessi problemi che lo Stato deve affrontare, e che si presentano sempre più imponenti!

Oggi, come inoltre ha detto il collega Ceschi, bisogna favorire la specializzazione dei tecnici statali e l'utilizzazione di sempre più larghe categorie di professionisti liberi.

Come membro della categoria degli ingegneri segnalo a lei, onorevole Sottosegretario, le non liete condizioni di tanti professionisti valorosi ed esperti, costretti ad implorare un incarico qualsiasi, che serva per tirare innanzi. Ho qui con me due lettere di due professionisti, con trenta anni l'uno e 35-40 anni l'altro di attività professionale, che si sono rivolti a me per la direzione di un lavoro da eseguirsi nella mia Provincia. Il che vuol dire che questa gente, dopo un passato professionale onesto ed in un certo senso proficuo, è ridotta a questo! Io so che si continua da parte del Ministero dei lavori pubblici e di quello dei Trasporti a dare tutti i collaudi a funzionari a riposo (riconosco, e me lo ha detto anche lei, onorevole Sottosegretario, che spesso lo si fa per aiutare della gente che con la pensione non potrebbe vivere), ma so di tecnici così carichi di lavoro che non riescono a smaltirlo tutto. Ed i collaudi ritardano per mesi e talvolta per anni, e le imprese, specie le piccole imprese, specie le cooperative, le nostre cooperative, ne vengono danneggiate.

È perciò che i lavori costano sempre di più e vengono fatti sempre peggio. Bisogna snellire, accelerare il sistema dei pagamenti. A questo proposito mi riporto a quanto dice lo onorevole Romano nella relazione, ossia che « di pari importanza è lo svolgimento delle varie operazioni, ecc., ecc. sia per l'appalto e sia soprattutto per il sistema dei pagamenti sul cui ritmo di attuazione la Commissione sente imperioso il dovere di richiamare tutto l'interessamento dell'onorevole Ministro, se non si vuole gravare inusitatamente questo settore della vita nazionale a tutto scapito della economia e con conseguenze deleterie e gravi ripercussioni sulla vita del Paese ».

Pensate, sempre in materia di pagamenti, che ci sono delle imprese, delle cooperative, che hanno eseguito — e questo lo dico per la terza o quarta volta, qua dentro, onorevole Sottosegretario — nel 1945 o nel 1946 dei lavori che non sono stati ancora pagati. Eppure, lo dissi anche parlando in occasione dello scorso bilancio, molte di queste imprese sono state gravate dei contributi assistenziali e previdenziali senza aver riscosso quanto lo Stato doveva, non solo, ma sono state gravate anche delle multe per il tardato pagamento, mentre lo Stato, che pur dopo un certo periodo di tempo dovrebbe pagare gli interessi, questi interessi non li ha mai corrisposti.

Strade. Tutti hanno lamentato l'insufficienza della rete stradale, ormai — si è detto — inadeguata allo sviluppo della motorizzazione della vita nazionale. Sono state citate dal collega Cappellini le statistiche degli incidenti avvenuti in Italia nel 1951, ma egli ha dimenticato forse che in America, dove la rete stradale è quella che è, avvengono incidenti mortali a decine di migliaia, il che vuol dire che non dipendono soltanto dallo stato delle strade. Forse gli incidenti sono dovuti al fatto che una bella strada, spaziosa e dritta, spinge a velocità sempre maggiori. Ma io non intendo — e non sarei un tecnico — negare che bisogna fare tutti gli sforzi per completare la nostra magnifica rete stradale.

TOMMASINI. E per migliorare i conducenti però.

GENCO. Aspetti, onorevole Tommasini, mi lasci finire.

Un collega — faccio un inciso — ieri si è occupato del nuovo Codice stradale: sono tre anni, se non erro, che se ne parla, ed è appunto per lo meno da tre anni che io ho tra le mani un progetto di Codice stradale, proposto mi pare dall'Automobil Club, e dopo tre anni questo Codice stradale non si riesce a vararlo. Bisogna impedire una buona volta che gli incidenti avvengano, proprio per colpa dei conducenti più che per colpa delle strade. Bisogna soprattutto classificare le strade in maniera che chi proviene da una strada secondiaria e sbocca su una strada principale è sempre responsabile di qualunque incidente, perchè capita spesso che mentre voi camminate su una strada statale a velocità moderata, ad un certo momento vedete sbucarvi da un cancello, da un viottolo uno in bicicletta o con un carrettino o con un somaro: è così che succedono gli incidenti stradali.

Ma, tornando alle strade, come non riconoscere tutto il lavoro che l'A.N.A.S. ha fatto, silenziosamente ma metodicamente, pur con le note deficienze dei mezzi? Ho ascoltato con grande attenzione l'intervento del senatore Piscitelli, e non intendo mettere in dubbio quello che ha detto: vi possono essere, vi sono anzi certamente delle eccezioni, ma il lavoro che la Azienda della strada ha fatto in tutta Italia è veramente encomiabile, come ha detto ieri il collega Ceschi, soprattutto oggi che nell'Italia meridionale si sta sviluppando quel programma di lavori, con una spesa di 40 miliardi, per la sistemazione delle strade statali del Mezzogiorno. La nostra rete delle Puglie è depolverizzata al 100 per cento e la rete della vicina Calabria è in continuo sviluppo. Onorevole Rizzo, qualche anno fa da Bari a Sibari e a Cosenza non ci si poteva andare, mentre oggi c'è la magnifica litoranea jonica, inaugurata soltanto l'anno passato. La Cassa per il Mezzogiorno ha fatto per tutta la zona della provincia di Matera molte strade che sbucano sulla litoranea jonica. Se ella manca di là da qualche anno...

RIZZO DOMENICO. Niente affatto, manco da qualche giorno, ma strade nuove non ne conosco.

GENCO. Nella zona tra Taranto e Policoro non ne ha viste?

RIZZO DOMENICO. Di nuove no, depolverizzate sì.

GENCO. Eppure qualcuna è stata inaugurata qualche giorno fa. Se lei avesse partecipato alla gita, nella quale sono venuti una ventina di senatori, avrebbe visto le strade che si stanno eseguendo. Io sto parlando naturalmente della Basilicata.

Tutta la rete stradale, ha detto il senatore Ceschi, è di preminente interesse nazionale, ed allora io penso, e ripeto un concetto espresso negli anni scorsi, che tutta la materia stradale debba essere unificata. Questo ripeto con insistenza perchè accade talvolta che l'esecuzione e la manutenzione delle strade siano affidate ad organi incompetenti e quindi si vedono strade tenute bene e strade tenute male. Anche per quanto riguarda i lavori stradali della Cassa per il Mezzogiorno, sarei contentissimo che essi fossero sottoposti alla vigilanza tecnica dell'A.N.A.S., i cui tecnici hanno 25 anni di competenza e non potranno che prestare un ottimo aiuto. (*Interruzione del senatore Conti*). Non ho bisogno di fare propaganda a nessuno. So soltanto che la Cassa per il Mezzogiorno svolge un ottimo lavoro in questo campo.

Adesso forse l'onorevole Sottosegretario si metterà a sorridere perchè parlerò un po' della mia città. Tra Altamura e Gioia c'è una strada che la Cassa per il Mezzogiorno sta depolverizzando per poi passarla all'Azienda della strada. Questo lavoro viene eseguito brillantemente — io ci passo due volte al giorno — a cura dell'Azienda della strada; e non so se si possa dire altrettanto per qualche altra strada che è eseguita dalla Cassa per il Mezzogiorno, ma sotto direzione diversa.

Edilizia. Ripeto con il collega Ceschi che bisogna pensare alla casa per la povera gente, per coloro che non hanno niente, laddove l'edilizia sovvenzionata, almeno fino a poco fa, ha giovato soltanto a poche categorie privilegiate. Do atto all'onorevole Ministro e lo ringrazio, anche se non è presente, perchè egli ha fatto molto ed ha risolto il problema della casa per i cavernicoli di Napoli ed ha, se non risolto, per lo meno impostato per la risoluzione in un certo numero di anni, il problema

dei « Sassi » di Matera ed il problema, all'esame del Parlamento, dell'abitato di Bari vecchia. Ci sono in Italia ancora tanti paesi, specialmente nel meridione, dove il problema edilizio è acuto. In Italia occorre un numero di vani almeno doppio di quello che si è costruito finora; occorre un programma più vasto che forse non sarebbe possibile eseguire per mancanza di materiali e della mano d'opera specializzata. Ma bisogna soprattutto costruire molte case a basso prezzo; bisogna unificare le strutture ed anche i materiali; bisogna studiare materiali nuovi. È per questo che ho appreso con piacere che alla seconda sessione della Commissione per l'edilizia dei lavori pubblici del Bureau international du travail è stata proposta da un ingegnere italiano la creazione di un istituto fondiario internazionale per risolvere il problema edilizio in Italia e in Europa. L'associazione nazionale costruttori ha pure suggerito l'istituzione in ogni Paese di un ente a carattere pubblicistico formato da banche e costruttori con la rappresentanza dello Stato; questo ente garantirebbe la destinazione e l'amministrazione dei prestiti, assumendosi l'incarico della distribuzione dei redditi fondiari ed accertandosi che siano mantenute le finalità sociali delle costruzioni e osservata l'equità del tasso. Per rendere più economiche le costruzioni questo Istituto dovrebbe imporre il massimo impiego di elementi unificati, dare il massimo appoggio agli studi di specializzazione e promuovere la sperimentazione di nuovi materiali da costruzione. Consigliabile sarebbe anche l'istituzione di un servizio per l'organizzazione della pianificazione delle costruzioni ed un servizio che dia pareri tecnici.

Occorre, dicevo, pensare ai piccoli paesi, ma nella ripartizione dei fondi per l'edilizia di qualsiasi tipo, sovvenzionata, statale, ecc., bisogna pensare particolarmente a quei paesi che hanno i più elevati indici di affollamento. La nostra Puglia, l'ho detto altra volta, ha un triste primato, ha cioè il più alto indice di affollamento dell'Italia, seguìta a ruota dalla Basilicata e dalla Campania. Fra le regioni dell'Alta Italia con alto indice non vi è che l'Emilia. Bisogna pensare in modo particolare a queste regioni.

E per chiudere mi occuperò adesso di un problema che non è stato sfiorato da altri. L'anno scorso abbiamo dovuto occuparci di un provvedimento per la sovvenzione delle costruzioni idro-elettriche e termo-elettriche ...

Signor Presidente, se permette, prima di continuare io aspetterei che rientri l'onorevole Sottosegretario.

PRESIDENTE. Ella ha perfettamente ragione ed io non posso che deplorare l'assenza del Governo. Vuol dire che non aspetterà soltanto lei il rientro del rappresentante del Governo ma tutta l'Assemblea.

(*Rientra in Aula il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*).

Può continuare, senatore Genco.

GENCO. Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario su un problema particolare, cioè il problema dell'energia elettrica.

Dulcis in fundo. L'anno scorso abbiamo votato una legge per la sovvenzione delle nuove costruzioni idro-elettriche e termo-elettriche. Ella ricorda, onorevole Camangi, i contrasti a cui dette luogo la discussione di quella legge e ricorderà anche che io proponevo, poichè gli impianti idro-elettrici sussidiati erano quelli di potenza da 100 kw. in su, che anche gli impianti termo-elettrici da 100 kw in su fossero sussidiati. Viceversa la Commissione si limitò a sussidiare gli impianti da 5.000 kw. in su, il che voleva dire finanziare soltanto le grosse industrie.

Si disse che gli impianti termo-elettrici di piccola potenza non erano economici. È un problema del quale dovremmo occuparci, perchè penso che esso si ripresenterà quando il Parlamento si dovrà occupare delle nuove tariffe dell'energia elettrica. Mi rifiuto di pensare che il Ministro dell'industria e commercio voglia varare alla chetichella, senza sentire il Parlamento, le tariffe stesse. Si disse che gli impianti termo-elettrici di piccola potenza erano antieconomici. Io penso invece che bisognerà ritornare su quegli impianti, poichè le derivazioni elettriche costano fior di milioni; nel progetto di unificazione delle tariffe di energia elettrica, proposto dall'Associazione nazionale degli impresari elettrici, si prevede che le derivazioni elettriche siano pagate per l'80

per cento dall'utente, di modo che se un utente del meridione vorrà fare un elettrodotto di 3 o 4 chilometri che costa alcuni milioni lo pagherà per l'80 per cento, anzi per l'intero ammontare perchè alle spese dell'elettrodotto si aggiungono le spese generali che sono precisamente del 20 per cento, mentre l'elettrodotto non rimane di proprietà del privato.

Ora tutto questo c'entra relativamente col bilancio dei lavori pubblici. Ma ho parlato perchè si dice che al Ministero dell'industria sia allo studio un Comitato nazionale per l'energia che dovrebbe occuparsi anche di altre forme di energia oltre quella elettrica, come il metano e quelle realizzabili da combustibili solidi e liquidi nazionali ed esteri. Doppione perchè il Ministero dei lavori pubblici voleva costituire un comitato nazionale per l'elettricità che non ha ancora costituito. A me pare che questo conflitto di competenza tra i due Ministeri sia oltremodo dannoso, perchè va soltanto a favore di quelli che vi hanno interesse e non degli utenti, cioè dei cittadini. E poi il Governo è unitario e non è possibile dividere in compartimenti stagni i lavori pubblici e l'industria. Sarà bene che una volta per sempre si delimitino i settori di attività di ogni Ministero, proprio per evitare che in fondo si giochi a scarica barile.

Dunque dicevo che sarebbe necessario sapere, onorevole Sottosegretario, quale applicazione ha avuto quella legge sulle sovvenzioni, cioè le sovvenzioni quante sono state, a chi sono state date e per quale importo. Le sarò molto grato se vorrà darci qualche notizia e soprattutto vorrei sapere dal Ministro un'altra notizia importante: qual'è il programma per le nuove costruzioni idro-elettriche? Perchè è indubitato che i consumi in Italia aumentano ogni anno dell'8-10 per cento di quelli attuali e quindi le costruzioni nuove debbono seguire questo ritmo, altrimenti quella che sembra ora una saturazione della produzione domani potrà trasformarsi in deficienza. Qual'è il programma? O si aspetta per far conoscere questo programma che le società elettriche abbiano ottenuto quei desiderati aumenti per cui il coefficiente dovrebbe andare da 24 a 32 o addirittura a 40? Quali sono le centrali eseguite in adempimento dell'impegno preso dalle società quando il coefficiente di aumento fu portato a 24, cioè nel 1948? Quali impegni sono stati eseguiti in materia di costruzioni di centrali, e come intende il Ministero provvedere alle centrali di cui le concessioni sono scadute o stanno per scadere? Infatti nel 1952 al 1° gennaio sono scadute 3 concessioni per centrali idro-elettriche e vorrei sapere come vengono gestite attualmente queste centrali. Vero è che il Ministero dell'industria ha allo studio la creazione di una, chiamiamola così, I.R.I.-elettrica, cioè di una appendice dell'I.R.I., che curi questo settore elettrico. (*Interruzioni*). Io vi dico invece che è una cosa già fatta poichè è stato nominato financo il presidente.

Dunque lo Stato, ho detto altra volta qua dentro, ha partecipazioni azionarie, nelle imprese elettriche, del 35 per cento. La S.I.P. (Società Idroelettrica Piemontese), La Terni, la S.M.E.; anche nella S.M.E. lo Stato tiene il 15 per cento di partecipazioni azionarie e così si potrebbe continuare: la Trentina di elettricità, ecc. ecc. Lo Stato ha dunque queste partecipazioni azionarie del 20-25-30 per cento e allora esso deve intervenire, perchè questo problema della unificazione delle tariffe, anche se non sembra di competenza dei Lavori pubblici, sia finalmente varato, perchè sono molti mesi che se ne discute.

Torniamo adesso alla specializzazione; diversi Ministeri non hanno personale specializzato, che possa contrastare seriamente le obiezioni delle società elettriche, che possa guardare a fondo nei loro bilanci perchè infatti, lo affermo qui in Parlamento, nella maestà di quest'Aula, i bilanci delle società elettriche sono stati alterati e portati al Ministero alterati nelle cifre, sino al punto da tralasciare uno o due mesi di incasso.

Io non so se in questa materia vi sia una responsabilità penale e fiscale, ma denuncio questi fatti perchè chi ha l'obbligo di provvedere, provveda ed energicamente.

Bisogna guardare bene a fondo e bisogna soprattutto che questo problema passi attraverso il Parlamento, perchè un bel mattino potremmo trovarci di fronte alla unificazione delle tariffe con l'aumento, senza che il Parlamento ne sappia niente e allora non potremmo più far nulla. Desidero mettere un po' i punti sulle « i » in questa materia e far sapere

a chi deve provvedere che nulla deve essere fatto senza che il Parlamento lo sappia.

Il senatore Cappellini ha parlato, circa le nuove costruzioni ferroviarie, della mancanza di un piano di costruzione ferroviaria. Caro Cappellini, se lei avesse letto quella rivista, che lei ha citato opportunamente, avrebbe trovato in un'altra pagina di quella stessa rivista che si combatte il vezzo di costruire nuove ferrovie, si dice che le ferrovie hanno fatto il loro tempo, anzi si dice che bisognerà smantellarne qualcuna e non costruirne di nuove. Io non sono di questo parere — in questo mondo non c'è niente di assoluto — anzi penso che occorrano almeno 4 tronchi per completare quel famoso programma delle calabro-lucane che, previsto di 1.271 chilometri, è invece soltanto ridotto a 737 chilometri.

Ma in questa materia bisognerà che il Ministero dei lavori pubblici, di intesa col Ministero dei trasporti, si decida una buona volta a ridurre in un unico Ministero — a me non interessa se debba essere quello dei lavori pubblici o quello dei trasporti — la Direzione generale per le nuove costruzioni ferroviarie (perchè di queste direzioni generali, lo stiamo dicendo da quattro anni, ve ne sono due: una al Ministero dei trasporti che costruisce linee che saranno date in concessione, ed una al Ministero dei lavori pubblici che costruisce linee di interesse statale). A questo proposito lei, onorevole Cappellini, si è meravigliato enormemente perchè si sta costruendo la ferrovia Gela-Caltagirone. Io vorrei domandarle se le è mai capitata sott'occhio una carta topografica della zona, perchè lei allora saprebbe che fra Gela e Caltagirone vi sono in linea d'aria qualcosa come 20 chilometri di distanza. Fino ad ora per andare a Gela bisogna fare un lungo giro per Vizzini, Vittoria, ecc., un giro di parecchi chilometri di più, non so se 50-60 o 70.

Questa ferrovia fu prevista dallo Stato prima dell'avvento del fascismo, si fecero i progetti, si cominciò ad inaugurare i cantieri, ma quando il fascismo andò al potere, *in odium auctoris*, per fare un dispetto a Don Sturzo e ad Aldisio — perchè Scelba non era ancora comparso sull'orizzonte politico — si impedì la continuazione della ferrovia, la quale adesso si sta costruendo non per fare un regalo ad Aldisio, a Scelba e a Don Sturzo, ma semplicemente perchè accorcia molto il percorso tra Caltagirone e Gela.

Oh, se in Italia si facessero solo quei tronchi ferroviari che servissero a dare un certo assetto all'economia!

Sono convinto che l'onorevole Aldisio abbia fatto benissimo a pensare un pochino alla sua terra. Se tutti gli uomini meridionali che abbiamo avuto al Governo da 80 anni a questa parte, compreso il nostro collega Nitti, avessero pensato all'Italia meridionale, non ci troveremmo indietro di 50 anni rispetto alle altre regioni. Noi abbiamo avuto come Presidenti del Consiglio l'onorevole Salandra, l'onorevole Nitti, l'onorevole Orlando, ma credo che essi abbiano avuto il timore di questo amore del campanile ed abbiano pensato che a fare qualcosa per le loro terre ci fosse da attirarsi addosso i fulmini del Parlamento e del Paese.

Quindi molto bene fanno ora quegli uomini meridionali che pensano un pochino alla loro terra di origine ed accorciano un distacco che deve essere colmato se si vuole che l'Italia sia una dalle Alpi al Lilibeo.

Ed ho finito. Chiedo scusa a lei, signor Presidente, se ho esagerato; intendevo parlare solo 10 minuti: i pochi appunti che avevo credevo di svilupparli in 10 minuti. All'onorevole Sottosegretario voglio dire che il Ministero dei lavori pubblici deve essere aggiornato, adeguato nella struttura, nelle procedure, nella mentalità dei suoi organi ai suoi compiti che divengono sempre più vasti e ponderosi, affinchè esso risponda meglio alle speranze e soprattutto alla certezza dell'avvenire della Nazione. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a voler provvedere a promuovere le necessarie provvidenze, occorrendo anche in sede legislativa, per la immediata costituzione e funzionamento della Magistratura del bacino del fiume Po, intesa a dare un indirizzo unitario ai lavori di sistemazione ed arginatura del corso del fiume congiuntamente ai lavori di dragamento ed argi-

natura degli affluenti particolarmente a carattere torrenziale di tutta la sponda destra del fiume stesso ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gavina.

GAVINA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, prendendo la parola dopo una lunga discussione e prendendo la parola dopo interventi dinamici come quello del collega Genco, il quale centra quasi sempre i suoi interventi sulla differenza tra nord e sud, riterrei di cattivo gusto, e contro quella che è la mia particolare mentalità, se rubassi più di 10 minuti di tempo all'attenzione del Senato per affrontare problemi di carattere nazionale e non provinciale.

Era qui un minuto fa il collega Ceschi: dovrei scusarmi con lui, per non essere tacciato di plagio, in quanto che l'ordine del giorno che io ho presentato viene anche dalla discussione tecnicamente fatta bene e approfondita del collega Ceschi.

Per entrare nel merito io affermo una circostanza di fatto: quale membro della Commissione speciale per gli alluvionati ho visitato, con gli altri colleghi, la zona del Polesine e ho visto l'ansa del Po che si chiama Castelmassa Brigantino. Questa situazione di fatto la collego all'esposizione fatta dal collega Farina ieri per l'ansa che nella mia provincia di Pavia si chiama ansa di Rea. Il carattere generale, uniforme della necessità di intervento non è discutibile; l'onorevole Buizza è stato insieme con me nella zona alluvionata, ha visto quale siano le necessità; orbene mi rifaccio alle mie premesse. Io appartengo alla provincia forse più interessata alle alluvioni, Pavia. Pavia è la seconda per danni subiti, essa ha una malattia endemica che è l'alluvione a carattere normale. Infatti Borgo Ticino, Portalbera, San Zenone e molti altri abitati sono luoghi normalmente ed endemicamente allagati: ciò che voi, onorevoli colleghi di Commissione, avete visto nella zona del Polesine, noi lo vediamo periodicamente in queste nostre zone. Voi sapete dove è la frazione Arena Po, dove è San Cipriano, dove è Borgo Ticino, allagati per tre, quattro, cinque giorni ad ogni straripamento del Po e del Ticino. Ciò che è stata l'eccezione per il Polesine, in queste zone è normale. La situazione tragica del Polesine è derivata dal fatto che, mentre da noi, ritirandosi le acque, il fiume rientra nell'alveo, nel Polesine, con la rottura degli argini, si è avuta la permanenza delle acque. Ma, strutturalmente e tecnicamente parlando, il problema nostro è identico a quello del Polesine. Siamo la seconda provincia che ha subìto maggiori danni. E vengo ora alla sostanza del mio ordine del giorno.

Quando ieri il collega Ceschi ha affacciato l'idea della necessità di riformare tutto l'indirizzo di esecuzione perchè in tutti questi lavori vi sia unità di direzione tecnica, riflettendo ho pensato: poichè il collega e compagno di Gruppo onorevole Pucci non ha potuto intervenire e poichè è bene riassumere quanto è stato detto dal collega onorevole Farina in materia, presenterò l'ordine del giorno perchè sia posta finalmente la questione all'attenzione dei colleghi. Possiamo avere noi dal Governo un impegno che dia carattere organico e almeno l'inizio della soluzione a questi problemi? Penso di sì. Penso che, nel costituire la nuova attrezzatura della Magistratura delle acque del Po, si debba finalmente uscire da quel dedalo di disposizioni che soffocano la nostra legislazione. Tutti abbiamo parlato di interferenze legislative: ci vogliono 50 visti di precedenti disposizioni per arrivare all'attuazione di una norma e probabilmente lungo la strada si perde quello che è il fine logico della disposizione di legge. Ed allora, se dovremo arrivare alla costituzione di questo nuovo organismo, facciamolo in modo concreto ed organico e in tal caso penso che l'intervento fatto dal collega Pucci l'anno scorso, sul bilancio dei lavori pubblici, possa essere richiamato integralmente alla vostra ed in particolare all'attenzione del Ministro.

A pagina 27501 del fascicolo dei resoconti delle discussioni parlamentari voi troverete la materia trattata dal collega Pucci, il quale allora parlava per ovviare a quegli inconvenienti che qui sono stati lamentati, della necessità cioè delle nuove strade; poi parlava della possibilità di un doppio senso e diceva in fondo che si trattava « di fare una radicale pulizia rastrellando migliaia e migliaia di metri cubi di ghiaia e di sabbia per la costruzione della autostrada ». Avete parlato delle direttive da darsi a questo nuovo funzionamento della Magistratura del Po; io nel mio ordine del giorno ho detto che

si deve provvedere ad un indirizzo unitario per i lavori di sistemazione e arginatura del corso del fiume, congiuntamente ai lavori di arginatura degli affluenti a carattere particolarmente torrenziale. In questo senso una parola pratica è stata detta dal collega Farina. Io che ho pratica dei luoghi vi posso succintamente e concretamente precisare che alla destra del fiume Po, quando il Po ha ricevuto le acque del Tanaro e della Bormida nell'Alessandrino, incontra la Scrivia, il Curone, lo Staffora, il Verzate, l'Oscuro-Passo e la Versa, tutte acque torrenziali della zona del mio oltre Po pavese.

Se aveste visto questi torrenti come li ho visti io 50 anni fa, constatereste che nel frattempo per esempio il bel ponte sulla via Emilia — la grande arteria centrale che da Pesaro per Bologna raggiunge Torino — voglio dire il ponte di quattro campate sul torrente Versa a Stradella, mentre fino a 40-50 anni fa, aveva le luci sull'alveo tutte libere, oggi è ostruito e vi è sì e no una campata libera, e ciò perchè i proprietari frontisti hanno piantato nell'alveo, e gli organi competenti di controllo non hanno impedito che fosse occupato anche l'argine del torrente: così per il Verzate, Scuropasso, Staffora e Voghera. Abbiamo così lasciato trasformare i nostri corsi d'acqua in torrenti pensili. Se penserete ad un piano nel senso concreto ed organico, a cui anche il collega Ceschi ha accennato, voi potrete sul serio congegnare un organismo che, tenendo conto di tutte queste necessità, risolva e l'uno e l'altro problema. Cominciamo a togliere ogni e qualsiasi interferenza; cominciamo ad avere il decentramento, manteniamo l'unità direttiva, ma decentriamo il funzionamento. Onorevole Sottosegretario, la prego, prenda particolarmente nota: nel 1881, anno di nascita di chi vi parla, è nato pure un progetto che si chiama la strada del Brallo, che doveva unire tutta la parte occidentale della provincia di Pavia e il circondario di Voghera verso le zone montane dell'Alta Val Trebbia, il Genovesato e la Lunigiana. Ebbene, siamo ormai ad oltre 70 anni; mancano ancora e solo 5 chilometri di strada e mentre tutta o quasi la rete stradale la nostra Provincia ha fatto interamente con i propri mezzi, oggi non può essere ultimata rapidamente per lo scarso intervento dello Stato.

E concludo. Esaminiamo il mio modesto ordine del giorno. Io ho richiamato la vostra attenzione. Create questa Magistratura delle acque! Date alle regioni ed alle località tutto il decentramento amministrativo di esecuzione, mantenete l'unità di azione. In questo, onorevoli colleghi della maggioranza, anche se ieri il collega Farina ha provocato le reazioni di qualcuno di voi, specie del buon Tartufoli, noi siamo unitari al 100 per 100. Al di sopra di ogni e qualsiasi questione particolare, noi vediamo il complesso del problema che interessa la Nazione. Io ho richiamato l'intervento del collega Pucci; facendo un lavoro faremo l'altro; abolite i torrenti pensili, portateli a livello e verrete a risparmiare le arginature e molti travasi d'acqua che altrimenti non avverrebbero. Nella soluzione del problema accennato dal senatore Farina nella mia provincia ponete parallelamente la soluzione dell'ansa di Castelmassa Brigantino e voi vedrete che uniformemente noi risolveremo il problema.

Perciò unità di indirizzo ed esecuzione demandata alle competenze locali, le quali possono meglio rispondere del centro. Nel senso che ho avuto l'onore di esporvi brevemente, confido che il Senato ed il Governo possano accettare l'ordine del giorno.

Comunque resti fermo che la nostra finalità è intesa oggettivamente a collaborare laddove vi sono problemi tecnici da risolvere. (*Applausi*).

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a nominare quanto più presto possibile una Commissione interministeriale per lo studio di una legge organica che sostituisca la legislazione vigente in materia di opere pubbliche giudicata troppo varia, antiquata, defatigatoria, sia per l'Amministrazione statale sia per i privati che eseguono opere per conto dello Stato.

« Sarà opportuno fissare il termine entro il quale tale Commissione dovrà espletare l'incarico ».

PRESIDENTE. Il senatore Ziino ha facoltà di parlare.

ZIINO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno riguarda un punto che ritengo essenziale, e purtroppo anche molto dolente, dell'apparato statale in materia di opere pubbliche. Intendo riferirmi agli strumenti legislativi di cui si vale oggi l'Amministrazione. Credo che nessuno possa seriamente e fondatamente contestare che la legislatura vigente in materia di opere pubbliche è molto varia, farraginosa, antiquata, defatigatoria. E si noti bene, non solo per i privati imprenditori che hanno rapporti contrattuali con lo Stato, ma anche per la stessa pubblica amministrazione. Da ciò molti inconvenienti deplorabili e deplorati. Io ne ricordo due qui: primo, il ritardo, in verità eccessivo e deplorevole, nella progettazione, nell'appalto e nell'esecuzione delle opere pubbliche; secondo, il dispendio nell'esecuzione delle stesse. Credo debba solo accennare che lo *slogan* in voga nel mondo economico « produrre di più e produrre a basso costo » così come vale per gli altri settori della produzione vale anche per l'edilizia: intesa questa come comprensiva di tutta la gamma delle opere pubbliche. Ebbene, di ciò, per quanto sappia attraverso le mie osservazioni, non ha tenuto finora il debito conto l'Amministrazione dei lavori pubblici. Soprattutto non ha considerato che abbassare i costi nella edilizia non significa abbassare soltanto i costi dei materiali, il costo di esercizio è eccessivo, credo che altresì significa abbassare i costi aziendali degli imprenditori privati e il costo di esercizio della pubblica amministrazione. Solo attraverso questo processo si può realizzare una gestione economica e attuare lo *slogan* « produrre di più e produrre a costo minore ». Non c'è dubbio di sorta, senza voler muovere appunti a singoli uomini politici e a Ministri, che la macchina dell'amministrazione statale è una macchina superata. Specialmente lo è nel settore dei lavori pubblici. Così come un'azienda privata sente il dovere, e soprattutto il tornaconto economico, di sostituire una macchina quando il costo di esercizio è eccessivo, credo che altrettanto debba fare lo Stato: deve sostituire la vecchia macchina amministrativa quando il suo costo è diventato eccessivo, quando il suo esercizio non risponde bene allo scopo.

Signori miei, tante volte portiamo qui la voce del pubblico che si lamenta, ma non sempre cerchiamo di studiare quale è la vera causa delle lamentele. Non teniamo sempre presente un ammonimento dei medici che vale non solo per la medicina e cioè: per ogni male non soffermarsi alla constatazione del sintomo, ma risalire e studiare le cause del male, perchè il male non va combattuto nel sintomo ma nella causa. Ebbene tante lamentele hanno la loro causa nella macchina amministrativa statale. Oggi indubbiamente ci troviamo di fronte a questa constatazione: che mentre l'attività individuale del cittadino procede, poniamo, a cento chilometri l'ora, l'attività dell'azienda statale marcia a 10 chilometri l'ora. È questo un grande male di cui stiamo soffrendo in Italia. È questa la ragione profonda di tantissime lamentele; e se non si abbatte il male alla radice che ho avuto l'onore di indicare, ogni altro rimedio non è che palliativo: anzichè curare la causa del male, cura i sintomi.

Ecco perchè ritornando alla materia che stiamo trattando penso di proporre al Senato un ordine del giorno che è diretto ad invocare dal Governo la nomina di una Commissione interministeriale di studio per una legge organica in materia di opere pubbliche che sostituisca la farraginosa, antiquata, defatigatoria legislazione vigente. Allora vedrete che tante di quelle cose che sono state dette qui durante la discussione dello stato di previsione della spesa dei lavori pubblici per l'esercizio 1952-53, e durante la discussione di altri preventivi di spesa per altri esercizi non avranno più ragione di ripetersi. Perchè commissione interministeriale e non commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici? Ma perchè abbiamo bisogno dell'unità della legislazione in questa materia.

Io non so comprendere perchè gli appalti privati sono disciplinati, per tutti i 47 milioni di cittadini che costituiscono la popolazione italiana, dal codice civile e invece gli appalti pubblici debbono essere disciplinati da capitolati generali che si diversificano da un Ministero all'altro. Il Ministero dei lavori pubblici ha il suo capitolato generale; quello della difesa il suo, altre amministrazioni che appaltano si servono di capitolati propri. È un grande disordine che ingenera confusione, che porta ad una maggiore fatica, ad un maggior dispendio

per gli uffici periferici e per i cittadini che lavorano per conto dello Stato. Come il codice civile disciplina tutti gli appalti privati, è necessario che una sola legge disciplini tutti i pubblici appalti. Ecco perchè col mio ordine del giorno ho invocato una Commissione interministeriale.

Con l'ultimo comma dello stesso ordine del giorno chiedo che la nominata Commissione abbia assegnato il termine entro il quale dovrà espletare l'incarico. Questo perchè, voi onorevoli colleghi che avete più esperienza di me potete insegnarmelo, quando ad una Commissione di studio non viene posto un termine suole andare troppo alle lunghe. In questo caso poi non la finirebbe più perchè, purtroppo, l'elemento burocratico non vede con simpatia l'innovazione della unicità della legislazione in tema di opere pubbliche, e molto probabilmente farebbe tutto il possibile per perpetuare all'infinito lo studio della Commissione. Ma noi del Parlamento abbiamo il diritto ed il potere di insistere per spezzare tale resistenza, e dobbiamo farlo per mezzo di detta Commissione cui sia assegnato un termine. I risultati della Commissione potranno servire di base per un progetto di legge che ci presenterà il Governo. E se questo dovesse mancare, ma non credo, allora potremmo anche noi, di iniziativa parlamentare, fare tesoro dei lavori della Commissione e presentare un nostro disegno di legge. Per questi concetti, onorevole Presidente, io spero che il mio ordine del giorno verrà accolto dal Senato.

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

MARTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io vorrei pregare il solerte Ministro dei lavori pubblici di non farsi sedurre dagli inviti che gli sono stati rivolti di accentrare nel suo Ministero, già così oberato da tanta imponente massa di opere che non può smaltire se non con difficoltà, proprio per quella deficienza di personale tecnico da tutti messa in evidenza e lamentata, anche quelle iniziative prese da altri dicasteri e tanto egregiamente disimpegnate e ciò almeno fino a tanto che la deficienza deprecata non sia stata colmata.

Nessuno, a mo' di esempio, non può non altamente valutare ed apprezzare quanto il Ministero del lavoro ha potuto brillantemente realizzare nel campo della viabilità con i cantieri di lavoro, e nel campo dell'edilizia per abitazioni, con la gestione I.N.A.-Casa. Quante zone, specialmente di collina e di montagna, prive di strade carreggiabili, ora ne sono provviste con grandissimo vantaggio e gran soddisfazione delle popolazioni favorite! E quante e quante case linde, sane, accoglienti non sono state seminate, sparse in ogni parte d'Italia? E tutto questo nel breve volger di tempo di appena tre anni!

Anche per quanto riguarda l'edilizia scolastica, la quale è già regolata da norme precise a cui doversi attenere perchè gli edifici scolastici abbiano a rispondere alle esigenze didattiche e igienico-sanitarie che ogni scuola deve avere, si badi bene dal farne dei tipi standardizzati, tenendo presente che ogni regione, ed anche solo ogni località della stessa Provincia, ha le sue esigenze e le sue caratteristiche che debbono essere rispettate. Lasciate al genio di tanti tecnici valorosi di mettere a prova le proprie capacità, aguzzare il proprio ingegno, per la redazione di un progetto che, rispettando le norme richieste, attui un'opera che soddisfi le esigenze ambientali ed il gusto delle popolazioni.

Debbo poi informare il Ministro dei lavori pubblici che di progetti per l'autostrada transappenninica ce ne sono altri tre, oltre quello Firenze-Prato-Bologna di cui ci ha parlato il collega Ottani, e prima di prendere una decisione conviene considerare ed esaminare attentamente anche gli altri che non hanno meno ragioni di quello sostenuto e caldeggiato dall'amico Ottani per essere preferiti.

Prima di finire desidero fare un ultimo rilievo. Bisogna che le amministrazioni degli enti locali comincino, ora che siamo avviati ad una normalizzazione, a fare qualche cosa anche da loro, considerando che lo Stato non è un pagliaio che si possa pelare da tutti impunemente e senza discrezione. Voglio citare, a titolo di onore, l'Amministrazione della mia città, la quale, visto che con le magre provvidenze dello Stato il problema gravissimo dell'edilizia scolastica non può essere risolto, ha disposto la costruzione dell'edificio per la scuola media, che verrà a costare oltre 100 milioni, e di un altro edificio scolastico rurale, contentandosi soltanto di ottenere il mutuo necessario dalla Cas-

sa depositi e prestiti. Ciò, senza tener conto di quanto sta spendendo per la costruzione di alcuni ponti, l'asfaltatura delle strade comunali di maggior transito e per altre opere importanti.

CARELLI. Ma il mutuo della Cassa depositi e prestiti lo ottenete sempre!

MARTINI. Questa volta sì, ed è già un bel vantaggio corrispondere sul capitale mutuato l'interesse del 5,80 per cento anzichè l'8 per cento, almeno, richiesto da altri Istituti di credito.

Ho citato questo esempio che il mio Comune ha dato, con la speranza di ottenere, in premio, una più larga e generosa assegnazione agli enti della mia Provincia, quando il Ministro dei lavori pubblici farà, in base alla legge Tupini, le nuove distribuzioni di fondi. (*Approvazioni dal centro*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri inscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, alla quale hanno partecipato 29 oratori.

Il seguito di questa discussione è rinviato alla prossima seduta, nella quale prenderanno la parola l'onorevole relatore e l'onorevole Ministro.

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

La seduta è tolta (ore 13,40).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti