

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 24 FEBBRAIO 1954

(6^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Garanzia dello Stato sui mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti agli Istituti autonomi per le case popolari » (219) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Rinvio):

PRESIDENTE Pag. 102
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 102

« Nuove misure delle indennità di alloggio e di malaria ai cantonieri delle strade statali, previste dall'articolo 57 del decreto ministeriale 1^o ottobre 1925 » (270) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 98
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 98
TERRAGNI, *relatore* 97

« Estensione all'Istituto nazionale case ai maestri (I.N.C.A.M.) dei benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165 » (271) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 99
BUIZZA 100

CANEVARI, *relatore* Pag. 98, 101
CAPPELLINI 101
CROLLALANZA 100
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 99, 101
TOSELLI 101

« Autorizzazione della spesa di lire 100 milioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico » (273) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 103, 106, 107
CROLLALANZA 103, 106, 107
MOLINARI 105
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 106, 107
TOSELLI, *relatore* 103

« Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato » (274) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 95
PORCELLINI, *relatore* 95

« Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle Ferrovie dello Stato » (280) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 95
PORCELLINI, *relatore* 94

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Buizza, Busoni, Canevari, Caporali, Cappellini, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Molinari, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Toselli e Voccoli.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Romita e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Colombo e per i trasporti Manironi.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle Ferrovie dello Stato » (280)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle Ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

PORCELLINI, *relatore*. Onorevoli colleghi, all'esame della nostra Commissione in sede deliberante, viene sottoposto il disegno di legge n. 280.

Esso ha per oggetto: « Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle Ferrovie dello Stato ».

Scopo della legge è essenzialmente quello di colmare una lacuna del dispositivo del decreto legislativo luogotenenziale di cui sopra nel senso di stabilire una identità di trattamento di pensione fra superstiti degli agenti destituiti.

La destituzione è un provvedimento disciplinare che viene adottato nei confronti degli agenti colpevoli di gravi mancanze. Essa è deliberata in due forme: senza perdita del diritto alla pensione o con la perdita di tale diritto.

La seconda forma, come è evidente, è adottata quando la mancanza è configurata nella sua espressione massima. Allo stato attuale il trattamento è il seguente:

1° caso. - Pensione ai familiari del destituito senza perdita del diritto. In forza del 2° comma dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale richiamato nell'oggetto gli agenti destituiti senza perdita del diritto a pensione hanno titolo ai 3/4 della pensione che sarebbe loro spettata se fossero stati collocati a riposo. Di conseguenza, in caso di sua morte, alla loro vedova secondo le norme ordinarie, deve essere fatto il trattamento di reversibilità sulla base del 50 per cento della pensione effettivamente goduta dal titolare. Risulta in pratica che alla vedova dell'agente destituito senza perdita del diritto a pensione, viene attribuita una pensione uguale allo 0,375 della pensione che sarebbe spettata all'agente stesso se fosse stato collocato a riposo.

2° caso. - Pensione ai familiari dell'agente destituito con perdita del diritto. All'agente in vita non viene liquidato nessuno assegno. Alla di lui morte però in forza del 3° comma dello stesso articolo, la vedova ha titolo al trattamento di reversibilità analogo a quello spettante alla vedova degli agenti esonerati per limiti di età.

Risulta in pratica che alla vedova dell'agente destituito con perdita del diritto a pensione, viene attribuita una pensione uguale allo 0,50 della pensione che sarebbe spettata all'agente stesso se fosse stato collocato a riposo.

L'anomalia, che il disegno di legge con lo articolo 1 vuole appunto eliminare, risalta evidente tenuto presente, come innanzi esposto, che la destituzione con perdita del diritto a pensione viene inflitta per mancanze più gravi di quelle per le quali viene irrogata la medesima punizione con conservazione, però, della pensione (sia pure ridotta di 1/4) da parte dell'agente punito.

È naturale che, dovendosi effettuare una perequazione, essa non possa avvenire che sulla base più favorevole nel senso di attribuire ai superstiti dei destituiti con diritto a pensione lo stesso trattamento previsto per i superstiti dei destituiti con perdita del diritto stesso.

Ciò per due ordini di motivi:

1) il trattamento ai familiari dei destituiti senza diritto a pensione è consolidato nel tempo risalendo la norma relativa a 44 anni or sono;

2) se adeguamento deve esservi, questo, in armonia ai criteri vigenti in materia di previdenza sociale, deve avvenire in senso migliorativo e non peggiorativo.

Come scopi marginali, il disegno di legge al nostro esame, si propone inoltre di precisare che la efficacia dell'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale n. 915 è riferita ai soli destituiti (ciò ottenendosi con la soppressione del termine « comunque » contenuto nell'attuale dizione) e di adeguare le norme del testo unico sulle pensioni, approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, alla nuova configurazione di cessazione del rapporto d'impiego: la revoca introdotta nel 1917 con regio decreto-legge n. 1392.

Considerando tutto quanto esposto innanzi, si è del parere di approvare il disegno di legge nel testo approvato dalla competente Commissione della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Fra il terzo ed il quarto comma dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, è inserito il seguente comma:

« Lo stesso trattamento viene fatto alla vedova ed ai figli minori degli agenti destituiti senza esplicita dichiarazione della perdita del diritto a pensione ».

(È approvato).

Art. 2.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, è sostituito dal seguente:

« Gli agenti delle ferrovie dello Stato incorsi nella perdita del diritto a conseguire la pensione per effetto della destituzione sono riammessi al diritto stesso dopo che il Ministro abbia interpellato la Commissione di cui alla lettera c) dell'articolo 1 del presente decreto e questa abbia espresso parere favorevole, e, purché, ove trattasi di condannati, essi abbia-

no altresì ottenuta la riabilitazione a norma della legge penale comune.

« La decorrenza del ripristino del diritto a pensione non può essere anteriore alla data in cui la Commissione predetta siasi pronunciata favorevolmente.

« La revoca della sentenza di riabilitazione produce nuovamente di diritto la perdita della pensione ».

(È approvato).

Art. 3.

Le norme di cui all'articolo 7 del testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, si applicano altresì ai casi di cessazione definitiva dal servizio per effetto di revoca o di destituzione senza esplicita dichiarazione di perdita del diritto a pensione.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato** » (274)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Su questo disegno di legge la 5^a Commissione finanze e tesoro ha dato parere favorevole.

Dichiaro aperta la discussione generale.

PORCELLINI, relatore. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge, approvato dalla VIII Commissione della Camera dei deputati ed avente per oggetto: « Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario » è stato presentato dal Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro, ed ha il

fine di correggere la sperequazione venutasi a determinare fra il personale delle Ferrovie dello Stato e quello dei Monopoli e delle Poste in fatto di indennità di malaria.

Per questi ultimi, infatti, con appositi provvedimenti legislativi, l'indennità in parola è stata elevata da lire 8 a lire 24 e per l'intero anno mentre per i ferrovieri essa è rimasta fissata in lire 25 se in zona di malaria grave e in lire 8 se in zona di malaria lieve e limitatamente al periodo 1° giugno-30 novembre di ciascun anno.

Ne consegue un trattamento sensibilmente inferiore per il personale delle Ferrovie dello Stato; dal che la necessità del disegno di legge al nostro esame, per apportare le dovute modifiche agli articoli relativi delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario.

In definitiva, il disegno di legge produrrà i seguenti effetti pratici:

a) l'indennità giornaliera oggi goduta, per sei mesi all'anno, dagli agenti residenti in zona di malaria lieve, viene elevata da lire 8 a lire 24 e corrisposta per tutto l'anno;

b) la stessa indennità goduta per 6 mesi all'anno, dagli agenti residenti in zona di malaria grave, è modificata da lire 25 a lire 24 al giorno ma viene corrisposta per tutto l'anno;

c) la distinzione fra zona di malaria grave e zona di malaria lieve, attuata con decreto ministeriale, non ha più rilevanza per ciò che concerne la misura dell'indennità spettante agli agenti. Essa permane solo per determinare la corresponsione del supplemento di lire 5 per i familiari conviventi ed a carico dell'agente in servizio nella zona di malaria grave;

d) l'indennità spettante al personale di macchina e scorta treni viene corrisposta nella misura unica di lire 24 quando tali agenti, per l'espletamento del loro servizio, sono costretti ad attraversare una o più volte al giorno località malariche.

Tutto ciò, d'altra parte, rispecchia gli accordi tra Amministrazione ferroviaria e Organizzazioni sindacali conseguiti nell'estate del 1951, non potendosi da una parte non invocare la perequazione di trattamento e dall'altra non riconoscerne la giustezza.

Considerato tutto quanto precede, si propone l'approvazione del disegno di legge n. 274 nel testo approvato dall'altro ramo del Parlamento. Il provvedimento stesso è consono ai fini espressi ed ai canoni della Costituzione e delle altre leggi della Repubblica.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge di cui do lettura:

Art. 1.

Gli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, modificata con regio decreto-legge 29 luglio 1937, n. 1616, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2378, con regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 457, e con legge 15 luglio 1949, n. 435, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 30. — « L'indennità di malaria è corrisposta per tutto l'anno nella misura di lire 24 giornaliera.

Se l'agente risiede e dimora con la propria famiglia in località di malaria grave, la detta indennità è integrata con un supplemento giornaliero pari a tante quote di lire 5 quanti sono i figli conviventi ed a carico e la moglie se convivente.

Nel caso in cui entrambi i coniugi siano dipendenti dall'Amministrazione ferroviaria, il detto supplemento per i figli spetta ad uno solo dei coniugi.

Il supplemento per il coniuge non viene corrisposto quando questi percepisca già l'indennità di malaria».

Art. 31. — « L'indennità di malaria è corrisposta per i giorni di presenza in servizio, nonchè per quelli di assenza che sia dovuta:

a) a constatata malattia o ad infortunio sul lavoro, fino a quando è corrisposto in tutto o in parte lo stipendio;

b) ad aspettativa per ragioni di salute;

c) a riposo settimanale e a festività infrasettimanali;

d) a congedo ordinario.

Nei casi di cui alle lettere a) e b) non spetta l'indennità, quando l'agente, essendo affetto da malattia non dipendente dalla malaria, abbandoni la residenza malarica ».

Art. 32. — « Agli agenti addetti alla condotta ed alla scorta dei treni, compresi i controllori viaggianti, residenti in località salubre, per i giorni in cui, per l'esplicazione delle proprie mansioni, attraversino località malariche, è corrisposta la sola indennità giornaliera di lire 24 di cui all'articolo 30 ».

(È approvato).

Art. 2.

Il nuovo trattamento di indennità di malaria risultante dall'articolo 1 decorre dal 1° dicembre 1950.

(È approvato).

Art. 3.

Alla spesa derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con lo stanziamento iscritto ai capitoli nn. 3, 9 e 12 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1953-54.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Nuove misure delle indennità di alloggio e di malaria ai cantonieri delle strade statali, previste dall'articolo 57 del decreto ministeriale 1° ottobre 1925 » (270) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove misure delle indennità di alloggio e di malaria ai cantonieri delle strade statali, previste dal-

l'articolo 57 del decreto ministeriale 1° ottobre 1925 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

TERRAGNI, *relatore* A favore dei cantonieri delle strade statali venne istituita, con decreto ministeriale del 1° ottobre 1925, una speciale indennità di alloggio, con l'intento di compensare in contanti quei cantonieri che non usufruivano di alloggi demaniali. Già allora il compenso sembro irrisorio, poichè ammontava a lire 541,71 (torde) annue, sicché la sperequazione tra coloro che avevano l'alloggio demaniale e coloro che godevano della indennità era sensibile. La sperequazione si aggravò in modo pesantissimo nel dopoguerra, a causa della svalutazione della lira e del vertiginoso aumento degli affitti.

Col disegno di legge in discussione, l'Amministrazione dello Stato provvede ad una rivalutazione a poco più di trenta volte della cifra anteguerra: rivalutazione apparentemente ampia, ma tuttavia sempre di molto inferiore alla situazione di disagio economico in cui il personale dell'A.N.A.S. viene a trovarsi.

Analogamente viene rivalutato, in misura anche inferiore, l'assegno di « malaria », che dalle originali lire 378,20 annue passa a lire 8.760.

Vi è una osservazione da fare a proposito della distinzione fatta tra il personale coniugato e personale non coniugato: al primo compete l'indennità di alloggio di lire 12.000 annue; al secondo l'indennità di lire 9.000. La proporzione fra le due diverse necessità non è esattamente rispecchiata dal rapporto fra le suddette cifre, in quanto un cantoniere senza famiglia trova facilmente, con 9.000 lire, un alloggio di fortuna in una casa di campagna; mentre con 12.000 lire un cantoniere con famiglia non riesce ad avere una casa nemmeno per un solo trimestre, sia pure in campagna.

Sarebbe stato più giusto che alle indennità di alloggio e di malaria fossero state applicate le maggiorazioni di cui godono gli stipendi degli altri dipendenti dello Stato, sia per un senso di umana giustizia, sia in considerazione dell'opera meritoria che il personale della strada svolge anche in condizioni avverse di clima e di stagione.

Comunque, anche questo parziale adeguamento delle indennità al valore reale della lira sia ben accolto; ma è da sperare che l'Amministrazione dello Stato nei prossimi bilanci provveda meglio a compensare quegli umili lavoratori.

Quanto all'onere che lo Stato si assume con questa legge, si tratta di un importo non eccessivo: saranno lire 58.775.775 di maggiore spesa, che rientrano nel bilancio dell'A.N.A.S.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il relatore ha perfettamente ragione: lo scarto tra le 12.000 lire annue che competono al personale coniugato per l'indennità di alloggio e le 9.000 lire che competono al personale non coniugato, è troppo poco sensibile. Malgrado ciò, invito la Commissione ad approvare il provvedimento così come è stato presentato, riservandomi di studiare il problema e di vedere presso il Ministero del tesoro se è possibile avere altri fondi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

L'indennità di alloggio spettante ai capi cantonieri e cantonieri delle strade statali dipendenti dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) che non godano di alloggio demaniale, è fissata in lire 12.000 annue per il personale ammogliato o vedovo con prole minorenni convivente ed a carico; in lire 9.000 annue per il rimanente personale.

L'indennità di malaria prevista per i capi cantonieri e cantonieri delle strade statali dipendenti dall'A.N.A.S. che risiedano in località riconosciute malariche, è fissata nella misura di lire 24 giornaliere.

Le nuove misure delle indennità di cui ai due precedenti commi hanno effetto dal 1º luglio 1951.

(È approvato).

Art. 2.

Alla spesa di lire 58.775.775 annue derivante dal presente provvedimento, verrà fatto fronte, relativamente agli esercizi finanziari 1951-52 e 1952-53, con i fondi in dotazione al capitolo 3 del bilancio passivo dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per l'esercizio finanziario 1952-53.

Alla maggiore spesa di annue lire 58.775.775 per gli esercizi 1953-54 e successivi, verrà provveduto con lo stanziamento dei capitoli corrispondenti a quello suindicato per gli esercizi stessi.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Morelli ed altri: « Estensione all'Istituto nazionale case ai maestri (I.N.C.A.M.) dei benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165 » (271)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione all'Istituto nazionale case ai maestri (I.N.C.A.M.) dei benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CANEVARI, *relatore*. Si tratta di estendere all'Istituto nazionale case ai maestri i benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165. I precedenti ricordati nella relazione che accompagna il provvedimento si riferiscono all'ammissione a questi benefici di istituti simili, che riguardano altre categorie, tra le quali quelle dei giornalisti. Tutti noi abbiamo avuto l'occasione dolorosa di vedere come vi siano maestri che prestino servizio in centri di montagna e che abitano in catapec-

chie; con questo disegno di legge si cerca di dare anche a costoro la possibilità di un'abilitazione.

Dal resoconto della discussione avvenuta in seno alla VII Commissione della Camera, risulta che le osservazioni fatte dai colleghi deputati si riferiscono solo alla considerazione che la Cassa depositi e prestiti potrebbe essere troppo gravosamente impegnata in relazione alle sue disponibilità. Ora non mi sembra opportuno sollevare una questione di questo genere proprio per la categoria dei maestri, quando ci sono tante categorie che già godono di questa facilitazione.

Debbo inoltre ricordare che questo disegno di legge era già stato approvato dalla Camera nella precedente legislatura, poi decadde; è stato nuovamente ripresentato e approvato dalla Camera, ed ora è dinanzi a noi.

Il ministro Merlin ha fatto presente, in seno alla Commissione della Camera, che avrebbe cercato di facilitare la sistemazione dei maestri che si trovano in quelle dolorose condizioni, con altri fondi del suo Dicastero.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io mi trovo un po' imbarazzato in tale questione sia come Ministro, sia personalmente. Sono completamente d'accordo sull'opportunità di questa legge che mi pare giusta ed umana, anche perchè conosco bene il problema, provenendo da una famiglia di maestri.

L'articolo 1 di questa legge è già compreso nella legge Tupini n. 408 che appunto concede i benefici in essa previsti a tutti gli enti che non hanno scopo di lucro: l'articolo 1 di questo disegno di legge può costituire una utile specificazione.

Per quanto riguarda l'articolo 2, io come Ministro dei lavori pubblici sono favorevole, però debbo far presente che in data 11 gennaio 1954 il Ministro del tesoro invitava il Ministro dei lavori pubblici a non dare assenso a questo disegno di legge. Ho ricevuto dal Ministro del tesoro una comunicazione in tal senso e ritengo quindi di avere il dovere di farvela conoscere. Essa suona così: « ... atteso quanto precede questo Ministero — cioè il Ministero del tesoro — ravvisa che nemmeno detta proposta possa avere l'assenso del Governo ». Firmato: Gava.

Nella comunicazione del Ministero del tesoro si fa presente che se si tratta di progetti per paesi piccoli dove si costruiscono edifici scolastici con numero limitato di aule, c'è l'obbligo da parte del Comune di costruire nell'edificio anche l'alloggio del maestro; se si tratta di centri più importanti, o agisce l'Istituto delle case popolari o, in caso di sedi provinciali, deve provvedere l'I.N.C.I.S.: il Tesoro ritiene quindi che questa legge sia superflua.

Dal lato finanziario, poi, il Tesoro ritiene che si verrebbe ad oberare ulteriormente la Cassa depositi e prestiti la quale ha già contribuito per 300 miliardi in favore di circa 10.000 richieste ed ha impegni per 172 miliardi di prestiti. Quindi, sia perchè già si provvede diversamente, sia per non gravare la Cassa depositi e prestiti, il Tesoro ha ritenuto di fare questa comunicazione della quale onestamente e lealmente ho informato la Commissione.

PRESIDENTE. A me sembra che vi sia un contrasto fra le due ipotesi avanzate dal Tesoro. Da un lato infatti si dice che un nuovo intervento sarebbe inutile perchè i maestri rientrano in altre categorie; dall'altro ci si preoccupa dell'aggravamento della Cassa depositi e prestiti. Ora perchè dovremmo togliere ai maestri quello che abbiamo dato ai ferrovieri, ai postelegrafonici e ad altre categorie? A mio parere sussiste l'inconveniente fondamentale per cui può accadere che, in sede di graduatoria generale, la quale dipende dalla burocrazia, si sacrifichi qualche categoria anche se numerosa.

Io personalmente non vedrei proprio la ragione di tenere conto di quanto ci ha comunicato il Ministro dei lavori pubblici.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Tesoro fa anche sapere che contribuisce per le cooperative dei maestri per un ammontare di 2 miliardi.

PRESIDENTE. Il Tesoro deve amministrare il danaro e non deve entrare nelle valutazioni tecniche che spettano al Ministero dei lavori pubblici.

CROLLALANZA. Io mi rendo conto delle perplessità dell'onorevole Ministro che si trova, come si suol dire, fra l'incudine e il martello, e cioè fra il suo senso di socialità che lo porta ad accogliere una richiesta di questo genere ed il fatto che, come partecipante all'attuale Ministero, deve tener conto delle difficoltà prospettate dal Ministro del tesoro, quando si tratti di assumere nuovi oneri di ordine finanziario; oneri che poi porterebbero ad un maggiore assorbimento delle disponibilità della Cassa depositi e prestiti. Il nostro Presidente ha già smontato in gran parte le argomentazioni del Ministero del tesoro per quanto riguarda le abitazioni dei maestri in montagna, ecc., perchè se esiste l'obbligo della costruzione anche degli alloggi per i maestri negli edifici scolastici rurali, la cosa va però ridotta ai suoi termini concreti. Ma il punto più importante è l'osservazione fatta dal Ministero del tesoro per quanto riguarda la costituzione di cooperative di maestri nell'ambito di grosse città capoluogo, dove indiscutibilmente il numero dei maestri è considerevole. Evidentemente il Tesoro ha dimenticato che i maestri oggi sono impiegati dello Stato e giuridicamente equiparati a tutti gli altri, per cui non si capisce perchè quando si tratti di funzionari di Ministeri la Cassa depositi e prestiti possa concedere e conceda dei mutui per la costituzione di cooperative edilizie, mentre quando si tratta di maestri elementari, costoro siano costretti a far capo all'I.N.C.I.S. o all'Istituto delle case popolari e cioè ad istituti che concedono degli appartamenti in fitto. Così si dimentica che se è vero che anche gli altri impiegati dello Stato possono rivolgersi a questi istituti, essi nello stesso tempo sono anche favoriti, per le costruzioni in cooperativa, dalla Cassa depositi e prestiti. Si ha allora l'impressione, non saprei dire se giusta o errata, che il Ministro del tesoro abbia firmato quella lettera rivolta al Ministro dei lavori pubblici senza approfondirne la sostanza; in detta lettera sembra di veder trasparire una preoccupazione egoistica degli impiegati dello Stato e precisamente dei funzionari dei Ministeri, di vedere assottigliate le possibilità dei mutui da parte della Cassa depositi e prestiti a causa di quelli che potrebbero essere concessi ai maestri i quali si possono conside-

rare come i proletari degli impiegati statali, mentre è chiaro che se ci dovesse essere un titolo di preferenza dovrebbe andare a loro.

A mio parere quindi è pacifico, che noi, come Commissione, abbiamo tutti i motivi morali e giuridici per sostenere l'opportunità di approvare il provvedimento che già ha avuto l'assenso della competente Commissione della Camera. D'altra parte il Ministro del tesoro avrebbe dovuto manifestare il suo punto di vista prima che la Commissione dei lavori pubblici della Camera avesse dato la sua approvazione. Il Ministro del tesoro invece è intervenuto intempestivamente ed anche questo fatto si potrebbe invocare, sotto un certo punto di vista, per giustificare da parte nostra l'atteggiamento assunto.

Per le ragioni poc'anzi esposte, dunque, io credo che noi abbiamo tutti gli argomenti per ribadire l'approvazione di tale provvedimento già effettuata dalla Commissione della Camera e per far presente all'onorevole Ministro del tesoro che le sue preoccupazioni sono insussistenti; che se, comunque, ammettendo alla concessione di mutui della Cassa depositi e prestiti anche la categoria dei maestri elementari si dovessero assottigliare le disponibilità della stessa Cassa per fronteggiare le altre richieste, ciò vorrebbe dire che la Cassa depositi e prestiti, con un criterio di valutazione che tenga conto equamente delle varie esigenze, dovrà assegnare una quota parte delle sue disponibilità alle cooperative di maestri elementari.

Io sono favorevole all'approvazione di questo progetto di legge e penso che la Commissione debba condividere il mio punto di vista.

BUIZZA. A me sembra che sia superfluo fermarci a fare delle considerazioni poichè in ultima analisi è il Ministro dei lavori pubblici, in base al testo unico del 1938, che deve distribuire i fondi che sono messi a sua disposizione, fra quegli enti che sono elencati all'articolo 16 del testo unico ed all'articolo 2 della legge 2 luglio 1949, n. 408. Ora che nell'elenco degli enti o delle categorie da aiutare sotto la forma di mutui, ce ne sia uno di più o uno di meno, non mi pare che ciò comporti dei gravi pericoli e siccome è riconosciuta la necessità dell'alloggio per i maestri in quei Co-

muni che non possono provvedere nemmeno alla costruzione di edifici scolastici, mi sembra che i maestri dovrebbero avere la possibilità di far parte delle cooperative edilizie. Credo perciò che non sia del tutto inutile chiarire che anche queste cooperative costituite tra maestri possono essere ammesse a godere dei benefici previsti dal testo unico; con ciò il numero degli enti ammessi ad usufruire dei benefici in detto testo unico previsti passerebbe da 14 e 15.

CANEVARI, *relatore*. Noi ci troviamo dinanzi ad un fatto nuovo: la comunicazione del Tesoro. Potremmo essere indotti a considerare l'opportunità di rimandare l'esame e la decisione del disegno di legge alla competente Commissione della Camera dei deputati. Osservo però che tutte le considerazioni lette dal Ministro dei lavori pubblici sono state tenute presenti, indipendentemente dall'eventuale intervento, che poi non c'è stato, del rappresentante del Ministero del tesoro presso la VII Commissione della Camera dei deputati. In quella Commissione, diversi deputati hanno preso la parola prospettando il dubbio che aumentando di una unità l'elenco degli enti ammessi ai mutui della Cassa depositi e prestiti, detta Cassa potesse venire a trovarsi in difficoltà per la disponibilità dei fondi. La totalità della Commissione ha superato questa perplessità, e quindi noi ora ci troviamo di fronte ad una decisione unanime della Commissione della Camera competente in questa materia.

CAPPELLINI. Io non voglio spendere neppure una parola per rafforzare ciò che gli altri colleghi hanno detto sulla opportunità di procedere alla votazione di questo disegno di legge. Vorrei viceversa pregare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici di approfittare della comunicazione del Ministero del tesoro per rispondere a quel Dicastero che la nostra Commissione, dopo avere esaminato il disegno di legge, ha presa la decisione che essa vorrà prendere. E vorrei aggiungere che sono stati presentati a più riprese dei disegni di legge per la costruzione di determinate opere, per finanziare le quali il Ministero competente si

è rivolto alla Cassa depositi e prestiti. Così abbiamo avuto, per esempio, un finanziamento a favore delle Ferrovie dello Stato ed un altro a favore del Ministero delle poste e telecomunicazioni. Ora questi finanziamenti che hanno impegnato sensibilmente le disponibilità finanziarie dello Stato sono stati poi trasferiti a carico della Cassa depositi e prestiti. Io credo che opere dell'importanza di quelle per cui furono stabiliti detti finanziamenti dovrebbero trovare gli stanziamenti necessari nel bilancio del Ministero del tesoro, senza ricorrere ai fondi della Cassa depositi e prestiti che altrimenti verrebbero usati per scopi diversi da quelli istituzionali. Questo modo di procedere si traduce in un danno per gli enti locali che hanno diritto ai mutui della Cassa depositi e prestiti.

Io vorrei perciò pregare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici di segnalare questa nostra preoccupazione; e di suggerire al Tesoro di provvedere per i disegni di legge che ho sopra ricordati con le disponibilità del Tesoro e non con i fondi della Cassa depositi e prestiti.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io accetto l'incarico di riferire esattamente al Ministro del tesoro le considerazioni fatte in seno a questa Commissione ed i rilievi del senatore Cappellini, secondo i quali la Cassa depositi e prestiti non deve essere impegnata per oneri che non è chiamata istituzionalmente a sostenere.

TOSELLI. Sono decisamente favorevole alla approvazione di questo disegno di legge. Vorrei soltanto chiarire che i maestri elementari a tutt'oggi hanno goduto del trattamento degli altri funzionari dello Stato. L'ente di cui oggi ci occupiamo è sorto inizialmente con la finalità specifica della costruzione di case per gli operai; ed ora con questo disegno di legge si chiede di inserirlo nell'elenco degli enti ammessi alla concessione di mutui da parte della Cassa depositi e prestiti. Questo ente, non potendo in passato usufruire dei mutui di cui potrà godere dopo l'approvazione di questo disegno di legge, si è servito dei modesti stanziamenti della legge Aldisio ed ha costruito

qualche casa per i maestri. Ma le esigenze delle richieste sono state tante che l'I.N.C.A.M., attraverso questo disegno di legge presentato da vari colleghi della Camera dei deputati, ha richiesto di avere il trattamento già fatto ad altri enti da parte della Cassa depositi e prestiti. E io non vedo motivo di non essere favorevoli a questa richiesta. Il finanziamento da parte della Cassa depositi e prestiti è una condizione per l'ammissione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, al sussidio; e questo finanziamento raggiunge cifre di tale portata che io penso che noi dobbiamo preoccuparcene. Mi risulta che in altri casi la Cassa depositi e prestiti ha messo a disposizione dei fondi per le Case popolari, ma l'assegnazione di detti fondi è stata fatta ai Comuni e alle Province, enti questi che avrebbero potuto dare le garanzie fiscali di loro competenza. Tenuto conto della relativa importanza della somma, io penso non ci sia motivo di preoccupazione e che possiamo approvare concordi questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

All'articolo 16 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, è aggiunta la seguente alinea:
« 15°) L'Istituto nazionale per le case ai maestri ».

(È approvato).

Art. 2.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Istituto nazionale case ai maestri mutui per la costruzione di case ai propri soci.

(È approvato).

Pongo ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Rinvio del disegno di legge: « Garanzia dello Stato sui mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti agli Istituti autonomi per le case popolari » (219) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Garanzia dello Stato sui mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti agli Istituti autonomi per le case popolari », già approvato dalla Camera dei deputati.

La Commissione finanze e tesoro, richiesta del parere su tale disegno di legge, ha inviato la seguente comunicazione: « La Commissione finanze e tesoro rileva che, in sede deliberante, è stata investita dell'esame del disegno di legge di iniziativa del senatore Longoni: " Estensione delle garanzie per mutui " (32). In attesa che la Commissione possa procedere all'esame di tale disegno di legge, si prega la Commissione in merito di voler sospendere la discussione del disegno di legge n. 219 ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non può non aderire alla richiesta della Commissione finanze e tesoro. Raccomanderei però che il disegno di legge n. 219 fosse discusso nella prossima seduta. Chi ha seguito la discussione di questo disegno di legge alla Camera dei deputati sa che il Ministero del tesoro ha stabilito delle garanzie tali da rendere in pratica impossibile la concessione dei mutui. Vorrei quindi che se ne sollecitasse l'approvazione in quanto essa è ansiosamente attesa; e ciò affinché gli Istituti per le case popolari possano veramente costruire in quelle località dove i Comuni non possono dare le garanzie sufficienti.

PRESIDENTE. Risponderemo alla lettera inviata dal Presidente della Commissione finanze e tesoro, facendo sapere che si rinvia l'esame del disegno di legge n. 219 alla prossima seduta della nostra Commissione.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire 100 milioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico » (273)

(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 100 milioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico », già approvato dalla Camera dei deputati.

Su questo disegno di legge la Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Faccio notare che nella passata legislatura abbiamo approvato uno stanziamento analogo. Infatti è bene avere progetti prima della legge, anche se il progetto avrà solo un valore storico perchè la legge non verrà mai.

TOSELLI, *relatore*. Il disegno di legge che è al nostro esame prevede lo stanziamento di 100 milioni allo scopo di fare predisporre studi per opere tendenti al miglioramento della rete stradale.

Lo stato della rete stradale tutti lo conosciamo; ora da parecchie parti il Ministro dei trasporti è stato sollecitato perchè si addivenga ad uno sviluppo della rete stradale secondo le esigenze del progresso, dell'industria e del commercio.

È norma prudenziale lo stabilire tempestivamente dei provvedimenti. Ha ricordato bene il nostro Presidente che nel 1952 noi abbiamo già approvato un disegno di legge per lo stanziamento di 400 milioni allo scopo di studiare opere di difesa fluviale in relazione a quella che è stata l'alluvione. Evidentemente questo nuovo disegno di legge che ci si presenta è di proporzioni molto più modeste. Sappiamo però che 100 milioni possono rappresentare l'avvio alla soluzione di un programma di questo genere. La nuova arteria di comunicazione stradale longitudinale e trasversale attraverso la nostra Penisola si dimostra urgente ed indifferibile: ciò è nella coscienza comune di

tutti. Quindi penso che la nostra Commissione, che sempre è stata molto sensibile alla soluzione dei problemi di interesse nazionale, vorrà anche in questa occasione dare la sua approvazione al presente disegno di legge che nella sua modestia rappresenta uno sforzo tempestivo di buona volontà.

CROLLALANZA. Prima di approvare questo provvedimento di legge, vorrei pregare il Ministro dei lavori pubblici di darci dei chiarimenti. Qui si parla di uno stanziamento di 100 milioni per lo studio e la progettazione di opere stradali. Sappiamo che al Ministero dei lavori pubblici, anzi all'A.N.A.S., ad un determinato momento, sotto il ministro Aldisio, è stato predisposto un piano regolatore, inteso ad aggiornare, secondo le esigenze moderne del traffico, la rete delle strade nazionali statali, cioè delle strade gestite dalla A.N.A.S. Nello stesso tempo è stato predisposto uno studio sulla carta (che ha dato luogo ad una pubblicazione ufficiale che il ministro Merlin ignorò in un primo momento e su cui fece poi delle dichiarazioni) inteso ad adeguare alle esigenze del traffico anche la rete, ancora embrionale, delle autostrade.

Durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici alla quale partecipai, feci presente che, a mio modo di vedere, quel piano regolatore, chiamiamolo così, adottato sotto la gestione del ministro Aldisio non rispondeva se non in parte all'esigenza del traffico, sia da un punto di vista tecnico, sia da un punto di vista territoriale, in quanto era stato previsto l'aggiornamento, il miglioramento e il potenziamento delle strade ordinarie e statali, secondo determinati criteri, con doppie o triple carreggiate in rapporto a determinate statistiche di un determinato momento; ma praticamente si era ignorato che queste esigenze soddisfacevano i bisogni più urgenti di alcune zone dell'Italia, particolarmente dell'Italia del nord, e che solo in parte tenevano presenti le esigenze del Mezzogiorno in materia di autostrade.

Io allora durante quel mio intervento richiamai il Ministro alla considerazione che molti anni prima (e mi riferivo al 1934) era stato esaminato il problema con maggiore larghezza di vedute, e che il problema in mate-

ria di autostrade era stato considerato non soltanto da un punto di vista nazionale, ma anche internazionale, in quanto in consessi internazionali si era avuta cura di uniformare quelle che erano le esigenze delle grandi arterie internazionali con le minime esigenze di carattere nazionale, in modo da collegare la nostra rete alla grande rete di viabilità autostradale europea.

Quel progetto per il piano regolatore, che fu compilato dall'ingegner Pini e che fu sostenuto in consessi internazionali non soltanto dai funzionari del Ministero dei lavori pubblici, ma dagli stessi costruttori delle autostrade (mi riferisco al maggiore dei costruttori dell'epoca, a Paricelli), per una serie di circostanze non ebbe attuazione se non in parte, per alcune arterie che avevano indiscutibilmente un maggiore grado di urgenza nel Nord. Le vicende della guerra e del dopo guerra, le necessità della ricostruzione che dovevano avere assolutamente la precedenza, non potevano che a distanza di anni rimettere sul tappeto quel problema, ma quelle esigenze che erano affiorate venti anni prima e che sembravano indispensabili, sono state ignorate nella nuova compilazione del piano.

Sempre in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici presentai un ordine del giorno che il Ministro accettò, dichiarando che riconosceva la necessità di inserire anche il Mezzogiorno nella rete delle autostrade secondo un piano regolatore procedendo secondo una graduatoria di urgenza, perchè i piani regolatori servono appunto ad evitare che determinate soluzioni compromettano soluzioni più organiche in avvenire. I piani regolatori rispondono all'esigenza di guardare lontano, salvo poi agli organi tecnici e finanziari di darne attuazione a mano a mano che si profilano le necessità.

Ripeto, in quella occasione il ministro Merlin dichiarò che accettava questi concetti e dal resoconto stenografico si può constatare l'implicita accettazione di questa esigenza del Mezzogiorno, mentre, secondo il piano regolatore Aldisio in materia di autostrade, le autostrade sul versante adriatico dovrebbero finire a Rimini, quelle sul versante tirrenico a Paestum, cioè poco dopo Salerno. Evidentemente si è ignorato in quella circostanza che

se le autostrade rappresentano una esigenza assillante nell'Italia settentrionale, ma una esigenza che integra una ricca rete di costruzioni ferroviarie in atto, nel Mezzogiorno d'Italia il problema assume tutta un'altra importanza: nel Mezzogiorno infatti la rete delle costruzioni ferroviarie è difettosa, e per giunta è stata compromessa da un errore madornale commesso nel passato, di condannare cioè il Meridione soltanto alle ferrovie a scartamento ridotto, per cui abbiamo il disastro nazionale (così lo chiamo) tecnico ed economico delle ferrovie meridionali, cioè le ferrovie calabro-lucane, dove mancano praticamente tutte le linee trasversali tra il versante adriatico e quello tirrenico, dove manca quel minimo di collegamento e di comunicazione rapida tra il versante adriatico, quello tirrenico e quello ionico, dove sono state sacrificate non soltanto le esigenze economiche, ma durante la guerra anche le esigenze belliche, perchè sappiamo quali conseguenze ha avuto questa incompiutezza della rete ferroviaria italiana nelle operazioni belliche.

Evidentemente nel Mezzogiorno le autostrade assumono tutto un altro carattere, non più quello di rete integratrice di quella ferroviaria, ma quello di rete sostitutiva per le deficienze che esistono nella rete ferroviaria, per cui se anche oggi il problema della costruzione delle autostrade può apparire più urgente ed assillante nell'Italia settentrionale, se in alcune regioni dell'Italia settentrionale appare come una soluzione tecnica indispensabile per fronteggiare le esigenze delle grandi linee di comunicazione e dei collegamenti interregionali, nel Mezzogiorno d'Italia assume il carattere di assoluta necessità di collegamento tra centri e zone ora isolati. E qualsiasi persona di buon senso, qualsiasi tecnico che abbia la conoscenza elementare delle esigenze economiche e sociali del Mezzogiorno lo può affermare.

È pacifico dunque che noi nel momento in cui vogliamo revisionare gli studi fatti a suo tempo, probabilmente con eccessiva fretta e forse da un angolo visuale che ha ignorato determinate esigenze, dobbiamo preoccuparci della situazione del meridione, per cui non possiamo tralasciare questa circostanza per chiarire i nostri concetti e per pregare il Mi-

nistro dei lavori pubblici di interessarsi del problema. Il suo buon senso (e per giunta egli è un tecnico) lo porterà a vedere, quando sarà compilato il piano regolatore, fino a che punto le esigenze del Mezzogiorno siano immediate o possano attendere qualche anno. Questo è un problema sul quale non mi soffermo. Voglio soltanto far presente e richiamare l'attenzione del Ministro su una circostanza: indiscutibilmente la politica del Governo in questo momento è tesa alla rinascita del Mezzogiorno; il Governo fa degli sforzi notevoli — lo riconosciamo — decisivi, direi, per risanare queste zone depresse, per farle risorgere, per creare nel Mezzogiorno condizioni di vita tali da elevare lo stesso tenore di vita delle nostre popolazioni e tali da determinare un incremento anche nella vita economica di quelle Regioni. Ci sono infatti progetti in materia di industrializzazione: è in atto una vasta azione di riforma. Evidentemente tutto ciò a che cosa mira? Mira ad incrementare la produzione del Mezzogiorno. Ora vogliamo noi che il Mezzogiorno tra cinque, dieci, venti anni, quando che sia, possa concretamente dimostrare, attraverso questa azione del Governo, di essere un'entità economica diversa da quella che è oggi? Se non provvediamo in tempo e non approfittiamo di questa circostanza, fra cinque, dieci, venti anni ci troveremo di fronte ad una assoluta lacuna in materia di trasporti. Vogliamo dunque riservare a noi stessi la possibilità di intervenire e mettere allo studio questi problemi? Ed allora dobbiamo studiare oggi il modo di intervenire provvedendo per il futuro.

Concludendo, faccio appello al Ministro dei lavori pubblici perchè prenda partito da questa circostanza, augurandomi che i fondi da stanziare con successivi provvedimenti del Ministero dei lavori pubblici siano più adeguati, così da fare uno studio organico e completo, aderente alla necessità del Mezzogiorno, perchè nella compilazione di questo piano regolatore non si dimentichino nè le promesse recenti del suo predecessore, nè tanto meno, indipendentemente dalle promesse che possono lasciare il tempo che trovano, si dimentichino le esigenze fondamentali per la vita civile ed economica del Mezzogiorno.

MOLINARI. Anche io sono d'accordo completamente con quanto ha detto il collega Crollalanza; e nella passata discussione sul bilancio dei lavori pubblici mi ripromettevo di prendere la parola per far rilevare al Ministro Merlin come il progetto dei 900 miliardi compilato dal ministro Aldisio, specialmente per la Sicilia, non avesse tenuto obiettivamente conto delle esigenze di alcune zone.

Mi dispiace osservare che dal ministro Aldisio, mio conterraneo, quel piano fu impostato in modo difettoso: mentre si prevede la costruzione della doppia carreggiata delle strade nazionali attorno al periplo dell'isola, si scarta soltanto un tratto da Marsala ad Agrigento, che è la zona archeologica più importante d'Italia, dove ci sono quattro stazioni archeologiche: Eraclea, Selinunte, Torre Salsa ed Erbeso, che vedono ogni anno il passaggio di una numerosa schiera di turisti, i quali si lamentano continuamente del cattivo stato delle strade. Su quel percorso, come diceva giustamente il collega Crollalanza, manca la ferrovia a scartamento ordinario. Avendo io chiesto all'A.N.A.S. quale era stato il motivo dell'esclusione della costruzione della doppia carreggiata in quel tratto, mi rispose: perchè non c'è un adeguato afflusso ferroviario. Come! Proprio perchè manca la possibilità di avere un adeguato servizio ferroviario normale, non vi può essere un adeguato afflusso di turisti; ed ora non si fa neanche la doppia carreggiata su questo tratto da Marsala ad Agrigento, mentre attraverso la trasversale dell'isola si prevede un'altra doppia carreggiata che va da Catania a Marsala con una biforcazione a Leonforte. Perchè, onorevole Romita? Chiedo che nell'interesse di quelle popolazioni si rimedi a questo errore.

Debbo chiedere a lei, onorevole Ministro, anche un'altra cosa, e cioè che si faccia un maggiore accertamento dello stato dei lavori compiuti dalla Cassa del Mezzogiorno. Ho visto delle strade fatte tre mesi fa non esistere più; decine di milioni sono stati ingoiati da speculatori e da gente che non ha la coscienza di quello che è il denaro dello Stato. Desidero che a tale proposito anche lei faccia delle indagini. Per esempio, la Salaparuta-Ponte sul Belice è costata decine di milioni allo Stato, ed oggi, dopo pochi mesi, non esi-

ste più. Ho domandato la causa di tale rovina a dei cantonieri i quali mi hanno detto: ha sbagliato l'ingegnere nel progetto. In questi casi occorrerebbe mandare a casa quei funzionari che non sanno fare il proprio dovere. Se è colpa degli appaltatori, perseguiamoli, diamo degli esempi alla popolazione.

Un'ultima considerazione circa la costruzione delle strade nazionali. Nella provincia di Agrigento, una delle zone più depresse d'Italia, si stanno costruendo delle dighe per la trasformazione industriale e agricola della zona; e giustamente diceva il collega Crollalanza che con l'industrializzazione del Mezzogiorno non potremo migliorare l'economia di alcune zone se non avremo cura di provvederle di una adeguata viabilità affinché con facilità si possano trasportare i prodotti dell'industria e dell'agricoltura, così da elevare il tenore di vita di quelle popolazioni, aprendo nuovi orizzonti al loro sviluppo. La viabilità dunque è la prima delle esigenze in quelle zone; e chiedo a lei, onorevole Ministro, che intervenga al fine di porre allo studio un nuovo adeguato piano di trasformazione di strade nazionali e provinciali; le faccio rilevare in proposito che vi sono dei paesi completamente distaccati dai centri più importanti della provincia; vi sono alcuni paesi di montagna della provincia di Agrigento che in certi periodi dell'anno rimangono isolati proprio perchè la viabilità è completamente trascurata dall'amministrazione provinciale.

Mi affido a lei, onorevole Ministro, sicuro che con la sua sensibilità si occuperà di questi problemi e vorrà una buona volta risolverli venendo incontro all'attesa di quelle popolazioni.

PRESIDENTE. Il problema è indubbiamente vasto; ma osservo che con il presente disegno di legge si tratta di fare soltanto degli studi. Debbo ricordare che il ministro Aldisio presentò due progetti: uno di sistemazione ferroviaria criticabilissimo, ed un altro di sistemazione stradale, anche esso criticabilissimo. È appunto da queste critiche, diceva il Ministro, che verranno fuori i perfezionamenti; sono l'opinione pubblica e i tecnici che potranno perfezionare l'uno e l'altro progetto.

Comunque il disegno di legge che oggi ci occupa ha lo scopo di concedere al Ministro dei lavori pubblici questi primi 100 milioni per la predisposizione di progetti per le autostrade, con la implicita esortazione di andare direttamente sui luoghi e di cominciare concretamente ad attuare tali progetti.

CROLLALANZA. Non soltanto andando sui luoghi, ma prendendo cognizione anche delle situazioni economiche e sociali delle zone.

ROMITA, Ministro dei lavori pubblici. Per quanto riguarda il presente disegno di legge, prego la Commissione di approvarlo perchè esso è un'applicazione particolare di un principio generale, in quanto dal Tesoro mi sono già fatto garantire un miliardo per la progettazione di altre opere pubbliche in tutta Italia. Sono un modesto ingegnere, e so che cosa vuol dire studiare i progetti: vuol dire guadagnare nella costruzione, anche se poi i progetti debbono venire modificati, aggiornati e perfezionati.

Per quanto riguarda i due problemi sollevati dai senatori Crollalanza e Molinari, debbo dire che me ne sono già occupato e preoccupato. In merito alle autostrade proprio l'altro giorno ho partecipato alla prima seduta del Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S. dedicata a questo argomento. Chi mi conosce sa che io ho la passione per l'autostrada, e posso dire che le norme che disciplinano la costruzione delle autostrade sono state vergate di mio pugno quando ero Ministro dei lavori pubblici, perchè ritengo che l'autostrada sia un elemento vitale nell'economia di un Paese; ha detto bene il collega Crollalanza, ed ha completato il concetto il collega Molinari, che le autostrade sono in relazione allo sviluppo sociale ed economico delle regioni. Credo che il senatore Crollalanza sarà contento quando gli dirò che già fino dall'altro ieri, quando ho esaminato il progetto dell'autostrada che va da Milano fino a Capua e Salerno, ho disposto che due tronchi vadano l'uno in Puglia e l'altro in Calabria, fino a continuare in Sicilia, perchè per me l'Italia è una. Poichè, come ha detto il senatore Crollalanza, in Calabria abbiamo una deficienza ferroviaria, bisognerà perfezionare il sistema di viabilità sia ferro-

viario che stradale. Se l'onorevole collega avrà la compiacenza di venire al mio Ministero, non subito, ma quando il Governo avrà avuto la fiducia, io sarò ben lieto di fargli conoscere quanto si sta facendo, così come sono stato ben lieto di ascoltare i consigli di due colleghi, l'uno competente per ragioni politiche, l'altro per ragioni professionali. Se non avrò questo piacere, spero che il Presidente mi darà l'occasione un giorno di riferire su quello che stiamo facendo in merito al problema stradale.

CROLLALANZA. Siamo di ciò grati al Ministro.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto concerne le strade minori e la cattiva costruzione delle strade, debbo dire che già nel programma formulato in base all'accordo dei quattro partiti ed esposto alle Camere dal Presidente del Consiglio si parlava di perfezionamento della viabilità minore.

Debbo riconoscere che è perfettamente vero che nel Sud vi sono strade, costruite dalla Cassa del Mezzogiorno, che nel giro di pochi mesi sono sparite, o perchè è stato sbagliato il tracciato o perchè non è stata completata la costruzione, ed io stesso ho potuto constatare il pessimo stato di alcune strade recentemente costruite. Mi sono già occupato del problema e col ministro Campilli sto studiando il sistema per un migliore e più rigoroso collaudo di quelle strade, perchè ho l'impressione che i collaudi non siano stati eseguiti a regola d'arte, in modo da garantire che il denaro dello Stato non sia sciupato direi quasi delittuosamente. Vi è da dire però che molte volte non è colpa degli ingegneri che hanno progettato o diretto i lavori e nemmeno dei collaudatori, ma delle Autorità locali, degli Enti locali che prendono in consegna la strada appena costruita e che sono tenuti a mantenerla in buono stato. Purtroppo molti Enti locali non hanno i mezzi per curare la manutenzione di queste strade, per cui le lasciano completamente abbandonate; e voi tecnici mi insegnate che quando una strada si incomincia a rompere, se si ripara immediatamente il danno è limitato e la correzione è perfetta; se invece il danno non si ripara subito, esso diventa grave

e la strada va in rovina. A questo proposito col ministro Campilli abbiamo stabilito di predisporre un fondo per la manutenzione delle strade, come anche degli acquedotti. Quindi da una parte bisogna togliere ai Comuni la gestione di quelle strade che essi non hanno la possibilità di mantenere, per impedire che vadano in rovina, e d'altra parte è necessario garantire al Ministero fondi per poter mantenere le strade in modo che il fondo stradale sia perfetto.

In Italia il problema stradale nei diversi aspetti riguardanti le autostrade, le strade maestre e la viabilità minore, va studiato in modo organico e rispondente alle esigenze ed alle necessità dello sviluppo del Mezzogiorno. A tale proposito sia all'A.N.A.S., che alla Direzione generale per la viabilità ordinaria, ho fatto presente che non bisogna aver paura di spendere di più e di spendere troppo per le strade che si stanno costruendo; ho dato disposizione che, qualora si riscontrino degli errori, si facciano le debite correzioni, perchè è bene eliminarli subito piuttosto che attendere la compiutezza dell'opera. Per la maggiore spesa si troveranno i fondi occorrenti, ma è indispensabile far le cose bene.

Spero che queste mie dichiarazioni abbiano soddisfatto la Commissione.

CROLLALANZA. Ne siamo senz'altro soddisfatti e ringraziamo il Ministro per le sue assicurazioni.

PRESIDENTE. Assicuro la Commissione che avrò premura di fissare una riunione apposita per dar modo al Ministro dei lavori pubblici di informare la Commissione sull'azione che il Ministero sta svolgendo e intende svolgere in materia di strade.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora alla discussione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per lo studio e predisposizione di progetti intesi all'adeguamento delle strade statali di maggior traffico all'accresciuta intensità dello

stesso e per la formazione di nuovi grandi itinerari longitudinali e trasversali nella Penisola e nelle Isole, è autorizzata la spesa di lire 100 milioni.

(È approvato).

Art. 2.

Alla copertura dell'onere di cui al precedente articolo viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui al secondo provvedimento concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio 1951-52, in applicazione delle disposizioni della legge 13 marzo 1953, n. 151.

(È approvato).

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,40.

Dott MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari