N. 1343-A
Resoconti VIII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1966

ESAME IN SEDE CONSULTIVA DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

(Tabella n. 8)

Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente

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

INDICE

SEDUTA DI GIOVEDI' 16 SETTEMBRE 1965

PRESIDENTE . . . *Pag.* 2, 22, 25, 27, 30, 36, 37, 43
ADAMOLI . . . 31
CROLLALANZA . . . 9, 25, 39
DERIU, *relatore* . . . 2, 9
FLORENA . . . 34
GAIANI . . . 37, 38, 39
GENCO . . . 37
MASSOBRIO . . . 35
VIDALI . . . 28
ZANNIER . . . 23

SEDUTA DI VENERDI' 17 SETTEMBRE 1965

PRESIDENTE . . . *Pag.* 44, 46, 47, 52, 54, 56
CORBELLINI . . . 56
CROLLALANZA . . . 47, 53
DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . 53
DE UNTERRICHTER . . . *Pag.* 55
FABRETTI . . . 54
FERRARI Giacomo . . . 45
FOCACCIA . . . 46, 47
GENCO . . . 48, 50, 55
MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 50
ZANNINI . . . 53

SEDUTA DI MARTEDI' 21 SETTEMBRE 1965

PRESIDENTE . . . *Pag.* 56, 64, 67, 69, 70, 71
CROLLALANZA . . . 59, 63, 64, 68, 70
DERIU, *relatore* . . . 56, 59
FERRARI Giacomo . . . 69, 70
GAIANI . . . 63, 71
GENCO . . . 66
GIANCANE . . . 59
MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 59, 63, 64 65, 66, 68, 69, 70, 71
VIDALI . . . 69
ZANNIER . . . 68

SEDUTA DI GIOVEDI' 16 SETTEMBRE 1965

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 10,30.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Lombardi, Martinez, Massobrio, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Mancini ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero de' Cocci.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (Tabella 8)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Invito l'onorevole relatore a riferire sullo stato di previsione.

D E R I U , *relatore*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non mi sento di iniziare la mia esposizione premettendo e promettendo, come si è soliti fare, che sarò breve. Al contrario, dovrò rubare molto del vostro tempo, e per questo faccio appello alla vostra comprensione e alla vostra pazienza, che mi auguro sia pari a quella che io ho dovuto impiegare per una ricerca assai difficoltosa di elementi, dati, notizie, che mi consentissero di trattare nella maniera più completa possibile il problema vasto e complesso che mi era stato affidato.

Considerazioni critiche.

In verità, predisporre la relazione al bilancio del Ministero dei lavori pubblici si è rivelato più arduo e più faticoso di quanto non mi fosse dato di credere.

In primo luogo a causa dell'estrema brevità dei termini, imputabili alle condizioni nelle quali il Parlamento viene posto ogni qual volta deve affrontare compiti tanto importanti e di così vasta mole; in secondo luogo per il fatto che la tabella-bilancio appare enimgatica, di impossibile comprensione per i non « iniziati ». Trattasi di una elencazione arida e confusa di capitoli, cifre, colonne, senza indicazioni precise o commenti intelligibili. Nessuna illustrazione delle attività svolte e del programma da attuare con il bilancio del 1966.

La cosiddetta « nota preliminare » poi è assolutamente priva di contenuto e di significato: non chiarisce nulla, non spiega niente, non esprime alcuna linea politica o tecnica. Oltretutto, tanto per fare un esempio, nella « nota preliminare » ho rilevato due gravi lacune; manca qualsiasi accenno al decreto-legge che è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 6 settembre. Mi rendo conto che il bilancio è precedente nella sua compilazione, ma almeno come previsione di impegno, lo si sarebbe dovuto indicare. Nessun riferimento vi è contenuto a quel problema di « *scarsa* » importanza che è la crisi che travaglia da qualche anno il vasto campo dell'edilizia, e che si ripercuote in tutto il settore produttivistico italiano, particolarmente nell'Italia meridionale.

Lo scorso anno, l'onorevole Ripamonti, parlando del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1965, ebbe a dire: « Rinnovo l'esigenza che le note introduttive vengano impostate in modo da offrire ai parlamentari gli elementi indispensabili per un esame attento delle impostazioni di bilancio e delle previsioni degli investimenti effettivi. È questa, infatti, la sede nella quale il Parlamento esercita l'azione di controllo in ordine alla coerenza tra le dichiarazioni programmatiche del Governo

e la concreta prospettazione operativa, nonchè l'azione di controllo sulle attività svolte nel precedente esercizio ».

E il Presidente della Commissione lavori pubblici della Camera, interrompendo l'onorevole Ripamonti, ha dichiarato: « Accolgo il suo invito, anche perchè per il bilancio semestrale la Commissione dei Settantacinque aveva chiarito che le note introduttive dovevano avere una impostazione non semplicemente ragionieristica ».

Nulla però è cambiato. Tutto prosegue come prima, con imperturbabile tranquillità.

Il bilancio (l'osservazione vale per ogni singolo bilancio e per quello al nostro esame particolarmente) deve delineare la politica dei lavori pubblici e deve prospettare il quadro delle attività in tutto il settore, ivi comprese quelle dell'edilizia abitativa di competenza della GESCAL e gli interventi di tutti quegli Enti che operano nel campo tradizionale delle opere pubbliche, non esclusa la Cassa per il Mezzogiorno.

Difficoltà del lavoro parlamentare.

Purtroppo per noi parlamentari esiste da sempre un problema che dovrebbe essere considerato attentamente da chi ne ha il potere e le possibilità, se si vuole che la nostra attività venga svolta con competenza e con responsabilità e sia di efficace apporto alla politica governativa. Non esistono uffici nè al Senato nè presso i Gruppi parlamentari, che curino la raccolta e l'elaborazione dei dati e delle informazioni sulle più disparate materie che dobbiamo trattare. Per poter elaborare la presente relazione ho dovuto peregrinare da un Ministero all'altro, da un ufficio all'altro, alla ricerca di elementi tecnici e finanziari indispensabili. Devo ringraziare il funzionario Segretario della nostra Commissione, che mi ha procurato un po' di materiale; ma quando ho visto giungere due giganteschi commessi con una cassa piena di carte del peso, press'a poco di cinquanta chili, mi sono chiesto come avrei potuto dare anche solo una scorsa a tutta quella roba. Non faccio dell'umorismo, se mai faccio dell'ironia. Un'ironia amara, che mentre esprime uno stato d'animo, vuole indurre a meditare sulla situazione, e a mettere il Parlamento nella condizione di esplicare degnamente il mandato di cui è investito.

Criteri irrazionali.

Ma il nostro lavoro e la nostra fatica, onorevoli colleghi, si aggravano e, direi, diventano penosi, per quel senso di inutilità che ci prende proprio quando siamo maggiormente impegnati nel compimento dei nostri doveri. Infatti, nessuna modifica è possibile al bilancio, nessuna proposta è dato fare da parte nostra, sebbene membri delle Commissioni competenti nei vari rami di attività. La Commissione finanze e tesoro ha accentrato, non per volontà propria, certo, la trattazione di tutta la materia, le altre Commissioni sono totalmente escluse o, comunque, messe in una posizione del tutto marginale.

Si è pure stabilita la norma secondo cui al relatore settoriale non è possibile intervenire in Aula, se non a titolo puramente personale. In queste condizioni non si può fare a meno di domandarsi se davvero valga la pena, onorevoli colleghi, che noi si faccia un lavoro di così vasta mole, di tanto faticoso impegno, dal momento che è destinato ad avere i risultati che ha avuto sinora.

Gli aspetti finanziari.

Passando ad esaminare brevemente l'ordine di grandezza del bilancio in cifre, tenterò di costruire uno specchio riepilogativo, anche perchè ritengo che ognuno di voi abbia letto con molta buona volontà la tabella che abbiamo davanti.

Nel 1966 il Ministero dei lavori pubblici avrà una disponibilità di lire 425.712.700.000 lire, di cui 65.127.400.000 lire per la parte corrente e lire 360.585.300.000 per il conto capitale, più un fondo di accantonamento nel conto globale del Ministero del tesoro pari a lire 440 milioni per il conto corrente

e lire 24.432.000.000 per il conto capitale, che portano il bilancio complessivamente a lire 450.584.700.000.

A queste cifre occorre aggiungere quelle contenute nel bilancio ANAS, che sono di lire 211.080.200.000 (in entrata ed in uscita), e si ha così una cifra totale di lire 661.664.900.000.

Fatte queste brevi precisazioni, debbo anche precisare che, secondo il mio punto di vista, al relatore non compete tanto il dovere di dare una rappresentazione prospettica e visiva di cifre, somme e capitoli, quanto e soprattutto quello di dare del bilancio una interpretazione ed una valutazione politiche. Non è compito del relatore, cioè — e non può essere evidentemente della Commissione — incolonnare numeri e catalogare voci di spesa, se non per quanto è necessario a configurare sul piano quantitativo le possibilità d'intervento, nè scendere a considerazioni tecnicistiche su particolari interventi, se non per quel tanto che è utile ad individuare la natura e la fisionomia delle opere.

Il relatore e il Parlamento hanno prevalentemente il compito di esaminare gli indirizzi e i programmi esecutivi di un Ministero, nel contesto di una politica che si richiama a precisi obiettivi finalistici, a determinati postulati, e che tende al conseguimento di traguardi specifici.

Aspetti politici.

In tale enunciato noi dobbiamo vedere il documento al nostro esame e giudicarlo in rapporto alle sue implicazioni economiche, sociali e politiche. Per procedere secondo una linea di concretezza a me pare doveroso preliminarmente cercare di porci e di rispondere a tre quesiti essenziali: 1) il bilancio del Ministero dei lavori pubblici per il 1966 si inquadra o no, in termini di relazione, nel contesto del programma quinquennale? 2) è coerente con la politica di centro-sinistra? 3) è rispondente, in termini qualitativi e quantitativi, alle reali esigenze di una Nazione in fase di sviluppo ed ai bisogni di un popolo teso a conquistarsi un posto decoroso in un ambiente civico progredito?

So bene, onorevoli colleghi, che parlo del bilancio di uno solo dei tanti Dicasteri in cui si articola l'organizzazione centrale dello Stato, attraverso la quale lo Stato opera nell'ambito del Paese; ma tengo conto che parlo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, la cui natura e le cui funzioni, in una Nazione che vuol essere davvero progredita, sono di importanza determinante e tali da dare una qualificazione precisa e inequivocabile non soltanto alla politica di un Governo, ma a tutto un processo di trasformazione e di evoluzione di un dato periodo storico.

Chiariremo e documenteremo più avanti queste affermazioni che non hanno certo un valore puramente teoretico.

Relativamente al primo quesito ci pare di poter affermare che il bilancio, almeno a livello delle impostazioni e degli orientamenti operativi, si colloca — e tiene conto — per quanto era possibile in questa fase preliminare, nella vasta problematica e negli indirizzi di fondo del programma quinquennale. Per dimostrarne la corrispondenza basti accennare ad alcune voci, quali l'edilizia abitativa, vista finalmente nella sua funzione ed aiutata in rapporto ai suoi bisogni; l'edilizia scolastica, che viene considerata secondo una dimensione addirittura eccezionale; la ricerca scientifica e tecnologica; l'assetto territoriale in riferimento anche agli squilibri regionali; e le molte altre categorie di opere pubbliche concretamente considerate (idrauliche, edilizia pubblica, opere igieniche varie, edilizia sanitaria, eccetera).

Circa il secondo quesito, non c'è dubbio che l'ispirazione del bilancio, sia pure con i limiti che presenta e che conseguono alle condizioni obiettive dell'attuale livello del reddito nazionale, è quella propria che ha ispirato la politica di centro-sinistra e che trova la sua validità permanente nella necessità di costruire un nuovo e più moderno Stato, al servizio della collettività nazionale e della democrazia.

Positivamente si deve pure rispondere al terzo quesito, anche se non possiamo fare a

meno di sottolineare, onorevole Ministro, l'insufficienza degli stanziamenti e la conseguente esiguità degli interventi preventivati. Sono ancora molte, troppe, le esigenze che attendono di essere soddisfatte e non è certo con le somme iscritte nel presente bilancio che si potra rispondere alle legittime aspettative delle nostre popolazioni.

Abbiamo già detto che il bilancio 1966 presenta una somma globale, escludendo gli stanziamenti a favore dell'ANAS, di lire 425 miliardi in cifra arrotondata, con un aumento, rispetto al bilancio del 1965, di 19 miliardi circa. Se consideriamo che questo modesto aumento è, più che altro, determinato dalle variazioni di spesa avvenute nell'ultimo anno, non possiamo non considerare il bilancio, sotto l'aspetto contabile, come un bilancio fermo, come un bilancio statico.

E ciò malgrado il crescere dei bisogni di varia natura e dei problemi che pone la nuova politica di sviluppo economico programmato.

Limiti quantitativi e valutazioni economiche.

Ma la cifra di 425 miliardi non esprime tutta la realtà. Ben lire 166.555.600.000 sono costituite da spese di annualità in base ad opere già eseguite o autorizzate in passato. In altre parole si tratta solo o semplicemente di debiti da pagare da parte del Ministero dei lavori pubblici: pertanto, sottraendo da 425 miliardi i 166 miliardi, si ottiene un bilancio di 259 miliardi. Meno ancora i 43 miliardi (faccio cifra tonda per amore di chiarezza e di brevità) che costituiscono le spese previste per il funzionamento dei vari servizi amministrativi dei Lavori pubblici (ed al riguardo non faccio alcun commento, poichè non ho potuto calcolare se la percentuale sia eccessiva o semplicemente congrua) si riduce ulteriormente il bilancio a 216 miliardi.

E qui si impongono di rigore talune considerazioni.

In primo luogo: è conveniente il ricorso all'esecuzione dei lavori mediante il sistema del pagamento differito, sotto il duplice aspetto in cui questo sistema si realizza e cioè dell'esecuzione diretta e della concessione di contributi annuali costanti? Gli economisti hanno discusso a lungo e discutono ancora a questo riguardo. I pareri sono molto vari e molto controversi. Certo si tratta di forma particolarmente onerosa, soprattutto se si sceglie quella dell'affidamento dell'esecuzione di opere a gruppi che hanno la duplice figura di costruttori e di finanziatori. In questo caso all'onere passivo, rappresentato dagli interessi, si aggiunge il troppo forte margine di guadagno — e, quindi, di perdita da parte dell'Ente pubblico — sulla quota di finanziamento riferita ad un determinato lavoro. Ma anche le altre due forme prima precisate risultano relativamente molto onerose.

Un tale sistema, cui in quest'ultimo decennio si è ricorso ampiamente, a lungo andare rende il bilancio estremamente rigido (questo è il punto molto importante, su cui richiamo l'attenzione di tutti) — e siamo gia in questa fase — ed impedisce all'organo competente quegli interventi e quelle scelte che i tempi (ogni tempo infatti presenta in forme e dimensioni particolari le proprie necessità) nel loro continuo divenire e che le esigenze nel loro dinamico maturarsi e modificarsi, possono di volta in volta presentare ed imporre alla dirigenza politica.

Questi aspetti certamente negativi, ed altri che appaiono almeno come dubbi, possono essere però superati considerando la progressiva e costante svalutazione della moneta, che aumenta di conseguenza il valore dei beni prodotti, e tenendo conto soprattutto dello stato di necessità imperiosa (l'urgenza, per esempio, di realizzare l'opera e l'impossibilità da parte dello Stato di finanziarla parzialmente o totalmente), che sarebbe impossibile disattendere o procrastinare. E non è questa mia una posizione di incertezza ma è la posizione di un uomo che non trascura la realtà e che si rende conto dei vari fattori che inducono a perseguire un certo tipo di politica piuttosto che un altro.

Rappresentata così la situazione nella sua obiettiva consistenza, non si può non accettare un tipo di politica economico-finanziaria dettata dalla presenza di problemi non

differibili, a patto però che si abbia cura di destinare prevalentemente gli investimenti alla soluzione dei problemi di fondo, alla costituzione di strutture portanti del nostro sistema produttivo e di nuovi e razionali istituti sociali, rifuggendo naturalmente dal contingente e dall'empirico ed inquadrando sempre le opere in un programma seriamente studiato ed organicamente realizzato.

Sotto altro aspetto, sarebbe però molto più giusto e logico che quella parte di somme, che non è a disposizione del Ministero competente, ma che rappresenta un debito pubblico, debba collocarsi, anzichè nella rubrica del Ministero dei lavori pubblici, in quella del Ministero del tesoro.

Concentrazione razionale di competenze.

L'incarico di redigere la presente relazione mi ha consentito di conoscere a fondo una serie di problemi, che ho il dovere di prospettare alla Commissione ed al Senato.

È ben nota la tendenza della burocrazia statale, assecondata spesso dai dirigenti politici, a « gonfiare » le proprie competenze, a moltiplicare le attribuzioni, a rendersi autonoma rispetto ad altri organi. E così ogni Ministero aspira a divenire una specie di universo in sè compiuto, una specie di meccanismo autogeneratore di energie e, quindi, autosufficiente. Si dà luogo perciò alle lamentate confusioni, interferenze, dualismi, duplicazioni di competenze, attività dispersive, spreco di lavoro, di tempo e di denaro.

E senza volere in questa sede criticare la costituzione di Ministeri o di Enti che ripetono funzioni già svolte da altri organismi similari, non posso fare a meno di sottolineare e di criticare la tendenza di molti Ministeri a creare nel proprio ambito un Ministero dei lavori pubblici, sia pure in scala ridotta. Il Ministero della pubblica istruzione, tanto per fare un solo esempio, ha persino costituito una Direzione generale dell'edilizia scolastica, che ha l'identica denominazione di quella già esistente presso il Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile costruisce ferrovie, ponti ed aeroporti; il Ministero della marina mercantile costruisce dei porti; quello dell'industria istituisce aree di sviluppo industriale e — quel che è peggio — ne approva il relativo piano regolatore, quasi che il comprensorio dove sorgono o sorgeranno impianti produttivi non presenti anche problemi di carattere sociologico, umano, culturale e via di seguito. Per contro, il Ministero dei lavori pubblici, che non è esente da tale difetto, ha un Ispettorato generale per la circolazione ed il traffico, compito a mio avviso di esclusiva competenza ed interesse del Ministero dei trasporti.

Mi auguro che la riforma, di cui si sente parlare ormai fino dalla preistoria, ponga fine a queste assurdità e che riordini e razionalizzi tutti gli aspetti e le funzioni della pubblica amministrazione.

È utile ed opportuno che ogni Ministero (ed il personale che ne fa parte) approfondisca ogni lato delle proprie attribuzioni, migliori la preparazione specifica in ordine alle proprie competenze, affini giorno per giorno le qualità professionali e si consideri soltanto come organo parziale della pubblica amministrazione, come parte del tutto, ma non il tutto. Bisogna che il personale ridimensioni il cosidetto spirito di corpo, riduca a giusti limiti il senso del proprio *io ministeriale* e sviluppi e rafforzi invece il senso dello Stato. È lo Stato che conta ed allo Stato tutti i singoli organi si devono subordinare e coordinare.

Il Ministero dei lavori pubblici deve unificare nel proprio ambito tutta la competenza in materia di costruzioni di qualsiasi genere nel settore pubblico e privato; deve cioè porsi come l'unico vero organo tecnico dello Stato in materia di opere pubbliche, dalle scuole alle case, alle grandi vie di comunicazione, alle ferrovie, ai porti, agli aeroporti, agli ospedali, alle opere sportive; esso ha il dovere soprattutto di provvedere all'esame dei piani urbanistici ed all'attuazione dei medesimi. Il tutto, evidentemente, sempre di concerto con i Ministeri competenti nelle rispettive materie. Va da sè che una volta costruita una determinata opera (così come è avvenuto per l'aeroporto di Fiumicino) essa dovrà essere consegnata per la

gestione e la utilizzazione all'organo cui era destinata. La costruzione delle strade — tanto per proseguire nell'esemplificazione — è una peculiare competenza del Ministero dei lavori pubblici; ma non vedo il perchè lo stesso Ministero si debba occupare dei trasporti che vi si svolgono e persino del Codice stradale, quando esiste un Ministero apposito e specificamente dotato.

Al Ministero dei lavori pubblici spetta principalmente la sovraintendenza tecnica su tutto ed è proprio questa che deve caratterizzare e sostanziare la sua figura e la sua azione.

Organizzazione ministeriale.

È compito, però, e dovere del Ministero articolarsi convenientemente, razionalizzare ed adeguare la propria organizzazione centrale e periferica, specializzarsi e migliorarsi a tutti i livelli, snellire le pesanti ed antiquate procedure, modificare leggi e sistemi di lavoro anacronistici ed illogici, porsi in grado, insomma, di rispondere, con prontezza e diligenza, alle richieste che gli vengono presentate, anche per arginare quel movimento centrifugo che si sta verificando e per non offrire pretesto a certi « svincoli » che ogni tanto vengono posti in essere o mediante nuove leggi o mediante atti amministrativi.

Da una organizzazione così fatta il Paese trarrà ampi vantaggi ed il Parlamento potrà finalmente avere davanti a sè un quadro unico e completo di tutto ciò che si realizza in Italia nei diversi settori tecnico-produttivi e potrà anche, senza le attuali difficoltà, controllare, come è suo dovere, la politica del Governo ed apprezzarne tutte le iniziative e le loro correlazioni.

Leggi plurime e disorganiche.

Esaminando particolarmente la tabella di bilancio, balzano subito all'evidenza alcune cose che meritano una certa riflessione. Non poca meraviglia desta l'esistenza di una caterva di leggi, fra le quali non è molto agevole muoversi: leggi che si sovrappongono l'una all'altra, leggi che risalgono assai lontano nel tempo, leggi per le quali riesce persino difficile stabilire se continuino o meno a dispiegare la loro efficacia giuridica ed in quale misura e direzione.

Per contro, mancano leggi organiche ed unitarie, che operino in senso generale, che disciplinino univocamente le varie materie e le varie competenze; che consentano, soprattutto, interventi rapidi, coordinati, efficaci nei più disparati settori di attività ed in ogni circostanza della vita nazionale. Da qui la necessità di ricorrere sovente a leggine di portata limitata e di valore sempre diverso ogni qualvolta si presentano situazioni di emergenza. Il rilievo vale soprattutto per i danni prodotti da calamità naturali. Non esiste una legge che dia una conveniente regolamentazione in materia di danni prodotti da alluvioni. La legge per i movimenti tellurici è troppo vecchia e superata ed anche qui è giocoforza ricorrere sempre a provvedimenti di circostanza, ognuno dei quali prevede — a seconda appunto della circostanza — norme ed interventi di natura diversa e di diversa consistenza e valore.

Occorre, quindi, dare vita ad una legislazione organica ed a vasto raggio operativo. In bilancio, poi, si stanzieranno, di anno in anno, i fondi necessari a finanziare tali leggi, affinchè si possa provvedere a tutte le occorrenze con la tempestività richiesta, anche perchè certe calamità non sono da considerarsi eccezionali, ma sono, purtroppo, ricorrenti. In casi di portata eccezionalissima, si potrà far ricorso a leggi di variazione di bilancio al fine di disporre di stanziamenti adeguati al fenomeno che si deve fronteggiare.

Proprio la mancanza di apposite disposizioni legislative e dei relativi fondi ha reso impossibile, a distanza di tanti anni, eliminare un pericolo sempre incombente sulle disgraziate popolazioni di Gairo e di Osini, nel Nuorese, che vivono sempre in condizioni di disagio e di panico. A questo punto è doveroso chiedersi: come mai, fino a questo momento, non è stata neppure pensata la elaborazione di un testo unico di leggi in materia di calamità naturali (alluvioni, mareggiate e terremoti) e di tutte le nume-

rosissime e disparate leggi che vigono disordinatamente nei settori che cadono sotto la diretta competenza del Ministero dei lavori pubblici? Era davvero impossibile una simile iniziativa?

Ed è davvero impossibile con una sola legge a carattere generale dettare norme e disciplinare le diverse categorie di opere pubbliche sulle quali si articola e si estrinseca l'attività del Ministero? A me pare che soltanto differenti forme di finanziamento e di partecipazione dello Stato potrebbero giustificare differenti e specifiche impostazioni legislative.

Nel campo dei danni causati da eventi bellici c'è a tutt'oggi molto da dire! Mi auguro che l'attuale conflitto indo-pakistano non si estenda all'Italia, altrimenti le nuove rovine troverebbero le vecchie!

In molti casi, infatti, a distanza di tanti anni, non si è ancora provveduto a ricostruire ed a sistemare, ed in molti altri casi a pagare, i danni causati dalla guerra 1940-1945.

In occasione delle alluvioni che, nel 1951, hanno colpito gravemente molte zone della Sardegna, il Presidente Einaudi venne nell'Isola a portare il suo conforto alle popolazioni sinistrate e la promessa che lo Stato avrebbe ricostruito tutto e pagato i danni subìti. Purtroppo, risultano ancora giacenti negli uffici 2.000 pratiche per una spesa di oltre 2 miliardi di lire! Cosa si aspetta a provvedere in merito?

Possibilità di investimenti diretti e indotti.

Continuando nella mia esposizione, desidero sottolineare che è difficile, se non impossibile, un'analisi ed una conseguente valutazione degli aspetti finanziari del bilancio, tante e così disparate sono le voci in cui esso si divide — anzi si frantuma — e tanti sono i capitoli che contengono o ripetono cifre e voci similari.

Si ritrovano infatti le stesse leggi richiamate in più articoli, le identiche voci di spesa segnate in molte parti della tabella.

Tutto ciò premesso, è evidente quanto riesca arduo stabilire e quantificare il volume degli interventi effettivi e la mole e la natura delle opere da realizzare. Tenendo tuttavia conto degli interventi diretti e di quelli indotti, possiamo tentare di costruire un quadro previsionale che, per quanto approssimativo, si avvicina di molto alla realtà.

Abbiamo visto prima che, detratte le somme già impegnate per contributi annuali sui lavori già eseguiti o in fase di esecuzione, nonchè le somme occorrenti per le spese ordinarie e d'obbligo, resta una disponibilità effettiva di lire 216 miliardi in cifra arrotondata.

Calcolando i contributi previsti in conto capitale, proiettati in un certo numero di anni secondo la vigente legislazione, e quelle somme che a titolo di contributo vengono concesse *una tantum* in percentuale variabile a seconda del costo dell'opera, possiamo ragionevolmente ipotizzare un investimento, tra diretto ed indotto, del valore di lire 600 miliardi.

A tale cifra sono da aggiungere: i finanziamenti diretti ed indiretti previsti sul fondo globale del Ministero del tesoro, di cui è cenno nella nota preliminare, per complessivi 24.872 milioni (i quali provocheranno investimenti aggirantisi sui 200 miliardi di lire); i 130 miliardi determinati (e qui i calcoli sono più precisi) dalla concessione dei contributi con i 6 miliardi stanziati a favore dell'edilizia sanitaria e delle relative attrezzature.

Sommando le diverse cifre elencate si perviene ad un totale di investimenti calcolabili in 930 miliardi di lire; restano ancora da aggiungere le cifre che investirà l'ANAS, valutabili, come minimo, in 300 miliardi di lire; quelle della Gescal per un ammontare approssimativo di lire 450-500 miliardi; e si arriverà così ad una disponibilità finanziaria — fra diretta e sollecitata — che consentirà investimenti potenziali per circa lire 1.680-1.730 miliardi.

Residui passivi.

Un cenno a parte merita il grave fenomeno dei residui passivi, la cui entità aumenta di anno in anno ed ha oramai raggiunto livelli troppo alti.

La tabella riepilogativa presentata dal Ministero non ci fornisce alcuna spiegazione.

Non è però difficile intuire che molte cose non vanno bene, che molti impegni erano stati assunti senza contropartita, che le procedure sono troppo lente e macchinose; che la macchina ministeriale ha molti, troppi ingranaggi arrugginiti. A tutto ciò occorre aggiungere la lentezza con cui spesso procedono gli Enti locali nell'approntamento delle pratiche di rispettiva competenza, vuoi per difficoltà obiettive vuoi per incapacità degli organi amministrativi.

È augurabile che il decreto-legge n. 124 del marzo 1965, con lo snellimento delle procedure che ha consentito e con il ragionevole decentramento di molte funzioni, determini un considerevole acceleramento del meccanismo esecutivo e renda possibile la progressiva riduzione dei residui passivi, la cui presenza in bilancio costituisce un fatto anormale e pone in evidenza una situazione patologica nel funzionamento degli organi statali.

Per avere un quadro completo delle disponibilità è necessario, infine, registrare la esistenza dei fondi residui che ammontavano, al 31 dicembre 1964, a lire 921.991.658.871 (di cui 32.213.025.451 per spese correnti e 889.778.633.420 in conto capitale), con un aumento, rispetto al 30 giugno 1963, di lire 181.613 milioni.

Da un calcolo, necessariamente non completo, risulta una giacenza, al 31 agosto 1965, di circa 1.000 milioni di lire!

C R O L L A L A N Z A . Sembra dunque che il decreto per l'acceleramento delle procedure abbia funzionato molto poco!

D E R I U , *relatore*. Computando la quota che potrà essere effettivamente spesa l'anno prossimo in lire 350-400 miliardi, il settore dei lavori pubblici, in senso lato, potrà disporre di investimenti per una cifra complessiva di lire 2.030-2.130 miliardi.

Non è qui fuori luogo ricordare, infine, il recente decreto-legge sull'edilizia, che consentirà un investimento aggiuntivo di oltre 600 miliardi di cui almeno 500 nel vasto e travagliato settore dell'edilizia abitativa.

Un'analisi particolareggiata dei singoli capitoli ed una valutazione sulla congruità o meno delle cifre mi porterebbe ad impegnare un tempo troppo lungo e, perciò, mi limiterò ad alcuni rilievi su quelle voci che mi sembrano le più importanti per le esigenze indifferibili che presenta larga parte del nostro Paese.

La legge n. 589, che prevede contributi costanti trentacinquennali a favore degli Enti locali, è stata certamente molto, anzi troppo, sacrificata e ciò nonostante le richieste e le pressioni da parte delle Amministrazioni interessate. Altrettanto dicasi per il capitolo riguardante le manutenzioni ordinarie e straordinarie.

A questo proposito, onorevole Ministro, non posso fare a meno di richiamare la sua attenzione sulla necessità di considerare attentamente la necessità di una manutenzione continua, in quanto il patrimonio dello Stato si sta degradando anno per anno proprio per la mancanza di idonei e tempestivi interventi riparatori.

In sede di proposte il Ministero, per l'anno finanziario 1966, aveva segnalato un fabbisogno per la esecuzione di opere igienico-sanitarie di lire 5 miliardi, mentre lo stato di previsione reca una cifra di lire 1 miliardo 300 milioni, il che rappreesnta un grave limite per l'ulteriore sviluppo della politica governativa intesa ad attuare la normalizzazione dei servizi indispensabili in tutto il territorio nazionale.

Problemi specifici.

Potrebbe essere obiettato che, per gli ospedali, è entrata in vigore la legge 30 maggio 1965, n. 574, la quale, fra l'altro, fissa il limite di impegno in lire 3 miliardi per ciascuno degli anni finanziari 1965 e 1966 e prevede la concessione di contributi per tale categoria di opere. Al riguardo è però da osservare che detti stanziamenti erano previsti come straordinari ed aggiuntivi e non sostitutivi di quelli di cui alla legge n. 589 del 1949.

Nello stato di previsione nessuno stanziamento è previsto per far fronte agli oneri di cui all'articolo 4 della legge n. 129 del

1963, con la quale il Ministero è stato autorizzato a predisporne un piano regolatore generale degli acquedotti per tutto il territorio dello Stato.

Opere marittime.

Se si tiene conto che sulla autorizzazione di spesa di lire 75 miliardi per la esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento del parco effossorio del Servizio escavazione porti non possono gravare impegni per le seguenti categorie di lavori: ordinaria manutenzione, riparazione danni prodotti da mareggiate, opere di difesa degli abitati, consolidamento e conservazione delle opere esistenti, escavazione straordinaria e riparazione danni di guerra; appare fin troppo evidente l'insufficienza degli stanziamenti per le opere marittime previste nel bilancio di previsione per l'esercizio 1966.

Basta appena considerare che lo sviluppo delle coste italiane si aggira sui 7.500 chilometri e che i porti classificati, per i quali gli interventi sono a carico dello Stato, salvo rimborso di quota parte della spesa a consuntivo, ammontano a 142, per dedurre che la complessiva spesa di 8 miliardi e mezzo prevista sui vari capitoli di competenza appare assolutamente inadeguata anche limitatamente alle necessità di maggiore urgenza.

In particolare si sottolinea l'irrisoria assegnazione (224.500.000 lire) sul capitolo 5528 delle alluvioni, frane, mareggiate, eccetera. Tale assegnazione non ha bisogno di commenti; se tale capitolo deve avere soltanto una funzione illusoria, tanto varrebbe sopprimerlo.

Nuove linee ferroviarie.

Per quanto concerne la costruzione di nuove linee ferroviarie, a titolo di informazione si precisa che i lavori in atto riguardano alcune linee a suo tempo indicate da una commissione istituita nel 1947 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tali lavori in corso sono: linea ferroviaria Savona-Altare-San Giuseppe di Cairo ed altre opere ferroviarie in provincia di Savona; linea Portogruaro-Sasseto con diramazione Bettiolo-Udine; nuova circonvallazione ferroviaria di Trieste; nuova circonvallazione ferroviaria di Roma; linea Caltagirone-Gela; linea Paola-Cosenza.

Di quest'ultima opera, comportante la spesa di dodici miliardi di lire, i cui lavori del primo lotto sono stati in questi giorni consegnati all'impresa appaltatrice, è doveroso far rilevare che non trattasi solo della sostituzione dell'attuale linea ferroviaria collegante quei capoluoghi, ma di opera che si inserisce nel quadro di una linea di grande comunicazione, con caratteristiche di direttissima, capace di assorbire convogli pesanti e di velocità elevata, tale da consentire, con notevoli vantaggi, lo smistamento del traffico ferroviario dalla Sicilia al Nord e viceversa via Cosenza-Sibari, Taranto, Bari, Ancona.

Edilizia varia.

Nel corso del recente passato e segnatamente lungo l'arco di tempo che va dal 1963 in poi, si è venuta sviluppando una crisi nell'attività costruttiva di abitazioni private, realizzate con o senza la sovvenzione dei pubblici poteri, che ha investito anche il più generale settore delle opere pubbliche.

Nel caso dell'edilizia abitativa fruente dell'intervento pubblico, la causa principale della sua caduta va ricercata innanzitutto nel progressivo esaurirsi dei finaziamenti disposti con i vari interventi previsti dalle plurime disposizioni legislative. I più importanti di tali interventi, quelli previsti dalle leggi 2 luglio 1949, n. 408 (legge Tupini) e 26 novembre 1955, n. 1148 (Ina Casa) erano oggetto, appunto, nel corso del 1963, di rifinanziamento nonchè di importanti innovazioni. La legge che liquida il patrimonio Ina-Casa e istituisce un programma decennale di case ai lavoratori è del febbraio 1963, la legge che stanzia contributi trentacinquennali nella misura annua di 3 miliardi per tre anni è del novembre dello stesso anno.

La crisi nel settore edile.

Entrambe le leggi però erano ancorate all'attuazione dei piani previsti dalla legge 18 aprile 1962, n. 167, che non ha potuto divenire operante con quella sollecitudine che sarebbe stata auspicabile, vuoi per il tempo necessario alla formulazione di piani e previsioni, resi più difficoltosi dal particolare periodo di intensa dinamica dei fenomeni collegati all'insediamento umano, vuoi per la mancata previsione del meccanismo finanziario (cui poi è stato ovviato con la legge del 29 settembre 1964, n. 847), vuoi per la frequente mancanza oggettiva di capacità degli organismi chiamati ad attuarla.

A tali specifici motivi di progressivo esaurimento dei finanziamenti disposti in passato e di tardata attuazione di quelli nuovi va aggiunto, quale concausa determinante, il più generale fenomeno delle diserzioni dalle gare degli imprenditori, soprattutto per le notevoli e progressive variazioni nei prezzi verificatesi nel periodo.

Nel caso dell'attività edilizia privata, invece, la ricerca delle cause si presenta molto più complessa e meriterebbe un particolare approfondimento, tenuto conto dell'importanza che l'attività edilizia in generale riveste per il settore economico.

Tuttavia, limitandosi ad un rapido esame, è possibile individuare il più importante ordine di cause nello squilibrio derivante dalla caduta della domanda cui corrisponde il fenomeno di una minore produzione edilizia indotto e conseguente a tale caduta. Il principale motivo della caduta della domanda può essere ricercato nella circostanza che i portatori della stessa non hanno la possibilità di acquistare un prodotto offerto a prezzi troppo alti rispetto alle loro disponibilità economiche.

Premesso tutto ciò, l'intervento dell'Amministrazione dei lavori pubblici, d'accordo con le altre Amministrazioni interessate, si è mosso innanzitutto con lo scopo di ovviare agli inconvenienti del settore più direttamente ad essa collegato ed in particolare dell'edilizia abitativa sovvenzionata o comunque fruente dell'aiuto dei pubblici poteri. Accanto alle particolari provvidenze adottate sul piano amministrativo per snellire ed accelerare le procedure vanno ricordati: lo stanziamento di tre miliardi e 200 milioni per revisioni dei prezzi contrattuali; la già citata legge 29 settembre 1964, n. 847, recante norme per facilitare il reperimento di mezzi finanziari da parte di Comuni tenuti a far fronte alle necessità derivanti dall'attuazione dei piani previsti dalla legge 18 aprile 1962, n. 167; e soprattutto le leggi nn. 217 e 218 del 29 marzo 1965. Con la prima di tali ultime due leggi sono state emanate norme per accelerare i programmi della Gestione case per lavoratori e degli altri enti di edilizia economica e popolare, mentre con la seconda si sono stanziati i fondi necessari per consentire l'attuazione dei programmi in corso non completamente realizzati per gli aumenti dei costi di costruzione nel frattempo verificatisi.

È pure del marzo dell'anno in corso il decreto-legge n. 124, con il quale sono state emanate norme per consentire una serie di particolari interventi per la ripresa dell'economia nazionale, quali: il reperimento dei mezzi finanziari necessari a fornire agli enti interessati il denaro occorrente al pagamento delle opere; la previsione di particolari agevolazioni fiscali per l'edilizia, la semplificazione e l'acceleramento delle procedure per l'approvazione, l'appalto e la gestione dei lavori la cui caratteristica precipua è rappresentata da un deecntramento funzionale di portata vastissima (la competenza per valore dei Provveditorati alle opere pubbliche non ha più limiti di importo), che ha praticamente ridotto di circa la metà l'*iter* di procedura.

L'intensificata azione amministrativa, in uno con le norme emanate, ha consentito, nello specifico settore dell'attività edilizia sovvenzionata, un notevole incremento ormai generalmente percettibile.

Peraltro occorre tener presente che la massa dell'attività edilizia che gode dei benefici statali è ragguagliabile, mediamente, al 10-12 per cento del totale dell'attività edilizia con punte intorno al 20-25 per cento in periodi particolarmente favorevoli. Al fine quindi di vivacizzare il settore dell'attività edilizia in misura maggiore si è reso neces-

sario intervenire ulteriormente e con più specifica attenzione al settore privato.

Il recente decreto-legge del giorno 6 del mese di settembre si muove decisamente in tale direzione.

ANAS

Il bilancio ANAS del 1966, che prevede entrate per complessive lire 211 miliardi e rotti, segna un incremento di 14 miliardi e mezzo rispetto al bilancio del 1965. La rete delle strade statali, che alla data dell'istituzione dell'ANAS (1946) aveva una consistenza di chilometri 21.105, raggiunge attualmente un'estensione di 37.183 chilometri.

Lo stanziamento per l'ordinaria manutenzione è stato fissato nella somma complessiva di 25 miliardi e 500 milioni.

La manutenzione ordinaria delle strade statali è uno dei principali compiti dell'ANAS. Le strade costituiscono infatti una specifica entità e come tali sono soggette a degradarsi, non solo per la continua azione del traffico, ma anche per l'influenza delle condizioni atmosferiche, che si manifestano e si ripercuotono sulla struttura delle arterie, specialmente durante il periodo invernale. Per tale motivo deve principalmente essere assicurato il perfetto stato di conservazione delle strade, perchè siano sempre nella più completa efficienza in rapporto alle esigenze della circolazione che sono in continuo aumento. E questo compito non si impone soltanto per l'ANAS, ma anche per tutti gli Enti pubblici e in relazione a tutto il loro vasto patrimonio stradale, troppo spesso lasciato nel più completo abbandono.

Per ottenere i migliori risultati in questo campo sono stati istituiti nell'esercizio 1965, a scopo sperimentale, sei centri meccanizzati per la manutenzione stradale. In seguito se ne istituiranno altri nei comprensori non ancora coperti.

Per i lavori di adeguamento, ammodernamento e sistemazione generale delle strade statizzate a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126, è previsto uno stanziamento di 12 miliardi e 700 milioni. Tenuto conto della sopraindicata disponibilità di bilancio, si sarà costretti a procedere a nuove statizzazioni con i necessari criteri di gradualità, mentre, viceversa, è auspicabile un aumento della cifra al fine di consentire un forte incremento nell'opera di statizzazione delle strade, in considerazione anche dell'impossibilità e incapacità manifeste di altri enti a sistemare convenientemente e a mantenere le molte strade di loro proprietà.

Per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria l'importo dello stanziamento (capitolo 509) è indicato « per memoria » in quanto alla costruzione dell'autostrada si provvede mediante i proventi dei mutui che l'ANAS è autorizzata a contrarre ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 729 e l'iscrizione in bilancio delle somme arrecate dai mutui stessi viene effettuata dopo che è stata perfezionata la stipula dei relativi contratti.

I capitoli 510 e 511 riguardano speciali provvidenze per le strade del Mezzogiorno, gli itinerari internazionali e le arterie di grande comunicazione.

Al capitolo 510 figura iscritta la spesa di 1 miliardo quale quota-parte dell'ultima delle dieci annualità previste dalla legge 21 maggio 1955, n. 463 (per complessivi 20 miliardi di lire) per il miglioramento e la costruzione di strade statali nel Mezogiorno.

Detto stanziamento, pertanto, verrà a cessare con il prossimo esercizio.

Al capitolo 511 figura inscritta la spesa di 30 miliardi 535 milioni, quale quota-parte della quinta e sesta delle sette annualità, previste dalla legge 13 agosto 1959, n. 904, modificata con legge 18 dicembre 1962, numero 1748 (complessivi 212 miliardi 75 milioni al netto delle quote relative alle spese di carattere generale) per la sistemazione e l'adeguamento delle strade rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande comunicazione. Con l'esercizio venturo anche questo speciale stanziamento verrà a cessare.

Poichè, per l'ammodernamento degli itinerari internazionali, occorrono ulteriori impegnativi interventi e poichè resta ancora da completare una notevole estesa delle strade di grande comunicazione (la Basentana da Scalo Sicignano (Salerno) a Metaponto,

la Magliano Sabina-Ravenna, la « Carlo Felice » — con le due diramazioni da Iglesias e per Olbia — e la strada dei Due Mari da Grosseto a Fano) essendo all'uopo del tutto insufficienti i fondi stanziati nel bilancio ordinario, è auspicabile che, con apposite leggi, vengano previsti nuovi stanziamenti per consentire sia il completo ammodernamento degli itinerari internazionali, sia il completamento delle sovraindicate strade di grande comunicazione, che rivestono nel quadro della viabilità nazionale una importanza veramente preminente.

Per quanto riguarda la situazione autostradale in Italia, si osserva che con l'emanazione della legge 21 maggio 1955, n. 463, — che effettuò uno stanziamento di 100 miliardi di lire distribuito in dieci esercizi finanziari dal 1956 al 1965 in ragione di 10 miliardi all'anno — venne dato avvio ad un programma di nuove costruzioni autostradali da realizzarsi con il sistema della concessione e con la erogazione da parte dello Stato di un contributo non superiore al 40 per cento del costo di costruzione previsto per ciascuna autostrada.

In forza della suddetta legge sono già stati realizzati 360 chilometri di nuove autostrade, 170 chilometri di raddoppi di autostrade già esistenti, mentre sono tuttora in corso di costruzione altri 286 chilometri circa di nuove autostrade il cui finanziamento fa capo agli stanziamenti residui della detta legge n. 463.

Un altro programma di costruzioni autostradali ben più vasto ed impegnativo è stato impostato in applicazione delle norme e degli stanziamenti disposti con la legge 24 luglio 1961, n. 729, la quale ha affidato all'IRI (articolo 16 della legge stessa) la realizzazione di circa 2.230 chilometri di autostrade ivi compresa l'autostrada del Sole, dei quali 1.100 già aperti al traffico, 760 circa in costruzione e 370 di prossimo inizio.

In forza dell'articolo 2 della richiamata legge è già stato inoltre affidato in concessione a varie società private costituite fra Enti pubblici un complesso di nuove costruzioni autostradali per una estensione totale di 1.070 chilometri, dei quali 170 circa in corso di costruzione e 900 di imminente inizio.

In totale i nuovi programmi autostradali già realizzati o in corso di realizzazione con il sistema della concessione trentennale sommano complessivamente a chilometri 4.115 di cui 1.630 già aperti al traffico, 1.215 in corso di costruzione e 1.270 di prossimo inizio.

Secondo i tempi tecnici previsti dalle singole concessionarie, tutti i programmi in corso dovrebbero essere completati entro il 1971-72.

Non rientrano nelle estensioni chilometriche elencate — e vanno quindi considerate in aggiunta ai programmi ora accennati — le realizzazioni autostradali effettuate a cura diretta dell'ANAS; vale a dire le autostrade Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania, che sommano complessivamente a 618 chilometri.

GESCAL

La legge 14 febbraio 1963 affida alla GESCAL i seguenti compiti:

primo, liquidazione del patrimonio della gestione INA-Casa; secondo, completamento del programma di costruzioni del secondo settennio; terzo, interventi integrativi ritenuti indispensabili agli alloggi richiesti in proprietà immediata; quarto, realizzazione del programma decennale.

Le domande pervenute agli Istituti autonomi case popolari da parte degli assegnatari per il passaggio alla proprietà immediata sono circa 170.000, di cui 41.000 per il riscatto anticipato e 129.000 per il riscatto con ipoteca legale.

Il completamento del programma del secondo settennio comprende sia l'ultimazione delle costruzioni avviate che l'autorizzazione, per alcune Provincie, della parte di programma che subì ritardi per difficoltà locali o circostanze diverse.

Si tratta di un complesso di lavori in corso per un importo di circa 82 miliardi. Vi sono inoltre circa 16 miliardi di lavori appaltati ma non ancora iniziati.

Interventi integrativi post-collaudo riguardano un numeroso gruppo di opere, quasi tutte del vecchio patrimonio, che comportano laboriose procedure per la rilevazione, la predisposizione delle perizie, gli appalti, eccetera, e comportano una spesa di una diecina di miliardi.

La realizzazione del programma decennale di costruzioni è prevista mediante piani triennali e comprende quattro settori:

primo, costruzione di alloggi destinati alla generalità dei lavoratori; secondo, costruzione di alloggi destinati a dipendenti di aziende disposte ad anticipare i contributi, nonchè a dipendenti di pubbliche Amministrazioni; terzo, costruzione di alloggi destinati a soci di cooperative che anticipano una parte delle spese ed apportano l'area; quarto, concessione di prestiti (fondo di rotazione) per l'acquisto o la costruzione di alloggi da parte di lavoratori isolati.

Le operazioni per l'attuazione dei programmi di costruzione relativi ai quattro settori sopra citati sono state avviate concretamente sulla base delle assegnazioni deliberate dal Comitato centrale.

Gli importi programmati dal Comitato riguardano il primo triennio ed un'anticipazione del secondo e terzo triennio; comprendono inoltre stanziamenti integrativi per il completamento del piano settennale a suo tempo varato dall'ex INA-Casa.

Per il primo triennio sono state disposte le seguenti assegnazioni:

per il settore della generalità dei lavoratori, miliardi 154 e 747 milioni (di cui 64 miliardi 343 milioni per il Sud-Isole) ripartiti in 757 localizzazioni;

per il settore delle aziende e pubbliche Amministrazioni, miliardi 81 e 649 milioni comprensivi di anticipazioni nei trienni successivi (di cui 28 miliardi 183 milioni per il Sud-Isole), corrispondenti a 8 mila 777 alloggi;

per il settore delle cooperative, miliardi 70 e 394 milioni, cui corrisponde il finanziamento di 823 cooperative (di cui 322 al Sud-Isole);

per il fondo di rotazione, miliardi 104 e 186 milioni comprensivi di anticipazioni sul secondo e terzo triennio (di cui 36 miliardi 449 milioni al Sud-Isole), così ripartiti: miliardi 57 e 303 milioni per costruzione alloggi (55 per cento), miliardi 26 e 46 milioni per acquisto alloggi (25 per cento), miliardi 20 e 837 milioni per miglioramento alloggi (20 per cento).

Gli alloggi sorteggiati ed attribuiti, in numero di 8.330 (di cui 2.725 al Sud-Isole), sono così ripartiti:

ad aziende ed Enti numero 2.571 (di cui 395 al Sud-Isole), a pubbliche Amministrazioni numero 5.759 (di cui 2.330 al Sud-Isole).

È in corso l'esame delle proposte di aree e dei progetti pervenuti. Negli altri casi occorre attendere l'adozione dei piani di zona di cui alla legge n. 167.

Si prevede che i primi appalti potranno essere esperiti prima della fine dell'anno.

Nel settore cooperative sono stati pubblicati bandi per tutte le provincie, ad eccezione di Bolzano e Trento.

Le domande raccolte sono state 13.562 (di cui 2.679 nel Sud-Isole).

Le cooperative sorteggiate (in 61 Provincie) ammontano a 592 per un totale di 6.074 alloggi (di cui 980 nel Sud-Isole).

È in corso l'esame delle numerose proposte di aree già pervenute. Si presume di potere effettuare i primi appalti nei prossimi mesi.

Navigazione interna.

Notevoli progressi ha fatto in questi ultimi anni nel nostro Paese la navigazione interna, anche per la rapida maturazione dei problemi di questo particolare settore dei trasporti e per la presa di coscienza del ruolo che potrà essere assolto dalla navigazione interna da parte del Governo, delle Amministrazioni locali, degli operatori economici e dell'opinione pubblica.

Tuttavia non può ancora dirsi che siano state realizzate le premesse indispensabili per un rapido sviluppo di un tale ramo di attività.

Per quanto riguarda la via navigabile è ben noto infatti che l'asta fondamentale del

sistema, il Po, pur presentando caratteristiche naturali di particolare idoneità alla navigazione, è stato parzialmente sistemato soltanto nel suo corso medio, da Cremona a Foce Mincio, e dovrà pertanto essere completamente regolato, oltre che nel tratto in parola, a monte di Cremona ed a valle di Foce Mincio. I progetti di nuovi canali artificiali, che dovranno integrare la rete delle vie naturali consentendo il collegamento di Milano al mare Adriatico, sono ormai entrati nella fase delle realizzazioni concrete essendosi avviati i lavori della prima tratta del canale Milano-Cremona-Po ed essendo ormai in avanzata costruzione il porto interno di Cremona.

Il problema più urgente e più importante da risolversi, ai fini della creazione di condizioni favorevoli dello sviluppo della navigazione interna, è quello del completamento delle opere di sistemazione del Po.

Gli studi condotti in argomento da eminenti studiosi e tecnici hanno dimostrato che una volta ultimate le opere di sistemazione nel tratto da Cremona a Foce Mincio (che com'è noto hanno come scopo principale quello della difesa idraulica, ma la cui utilità ai fini navigatori è ormai definitivamente acquisita in sede tecnica) si sarà creato il presupposto fondamentale per lo sviluppo dei traffici idroviari.

Con investimenti dell'ordine di 35-40 miliardi di lire sarebbe possibile ottenere una soddisfacente sistemazione del Po in tutto il suo corso medio e basso, dotando anche il nostro Paese di una moderna ed efficiente arteria idroviaria destinata ad imprimere un forte stimolo alla ristrutturazione economica dei territori interessati.

I vantaggi di natura economica e sociale derivanti dall'attivazione di una nuova importante via di comunicazione nel cuore della Valle Padana a sussidio ed integrazione del già esistente sistema di comunicazioni stradale e ferroviario sono evidenti. Si ritiene tuttavia di sottolineare che la più intensa competizione con le economie dei Paesi nei quali già esistono efficienti sistemi di trasporto comprendenti anche reti idroviarie, in grado di assicurare sensibili economie per determinate relazioni di traffico (trasporti di massa, di merci povere e ponderose), impongono anche al nostro Paese la sollecita realizzazione di un sistema di vie navigabili che consenta alle attività industriali e commerciali di fare affidamento su minori costi di trasporto e conservare quindi un'adeguata competitivita nell'ambito del mercato europeo.

Un altro beneficio di non trascurabile importanza potrà conseguirsi con l'attivazione di un adeguato sistema idroviario padano: quello di creare le premesse per un più agevole ed economico inoltro delle merci nell'*hinterland* dei porti marittimi terminali della stessa rete idroviaria e, quindi, per un potenziamento ed un deciso sviluppo dell'attività dei porti medesimi.

Particolare importanza va attribuita poi alla linea Pontelagoscuro-Porto Garibaldi, sulla quale sono in corso lavori che si concluderanno entro il corrente anno e la renderanno idonea al transito di natanti di elevato tonnellaggio, consentendo piu rapidi collegamenti dei porti e degli scali padani con il mare Adriatico e favorendo lo sviluppo del cabotaggio di penetrazione, oltre che dei traffici idroviari in genere, con benefici riflessi ai fini dello sviluppo industriale delle zone servite dall'idrovia e per il potenziamento degli scambi e dei traffici Nord-Sud.

Il completamento e l'attivazione dell'idrovia padana dischiude quindi nuove interessanti prospettive, anche per lo sviluppo dei traffici fluvio-marittimi che già oggi, nelle attuali condizioni di incompleta sistemazione della linea, fanno registrare interessanti relazioni tra gli scali padani ed i porti del Mezzogiorno: si trasportano infatti annualmente circa 100.000 tonnellate di benzina da Milazzo a Ferrara ed altrettante tonnellate di sale da Porto Empedocle a Mantova. La navigazione fluvio-marittima, quindi, nel favorire lo sviluppo dei traffici e degli scambi tra le regioni settentrionali e quelle meridionali, contribuisce al perseguimento di uno degli obiettivi di fondo della politica e della programmazione governativa: l'eliminazione degli squilibri territoriali.

Sul piano delle iniziative concrete, si ritiene che l'attuazione degli impegni previsti

dal « Progetto di programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-69 » per quanto si riferisce alle idrovie (una spesa di 50 miliardi per la costruzione dei canali Milano-Cremona-Po), sarà in grado di incentivare la realizzazione di quei programmi di nuovi insediamenti industriali lungo la via d'acqua che da tempo sono allo studio di numerose imprese e che sono stati raffrenati dalle incertezze connesse con l'attuale situazione economica, ma soprattutto dalla mancanza dei necessari provvedimenti legislativi riguardanti le opere idroviarie.

Personale.

Negli ambienti del Ministero dei lavori pubblici si insiste nella richiesta di un aumento di personale. Su questo punto però la mia contrarieta rimane immutata rispetto allo scorso anno. Gli organici dei dipendenti statali sono già tanto pletorici!

Ricordo che un alto funzionario, che non è più, uomo di grande preparazione e di esperienza pratica assai vasta, che aveva vivissimo il senso dello Stato, era solito dire: « Se lo Stato, previa una opportuna selezione potesse rimandare a casa il 50 per cento dei propri dipendenti, i vari servizi pubblici funzionerebbero meglio di quanto non funzionano oggi ».

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici ritengo necessaria una migliore distribuzione del personale fra i diversi uffici e una migliore utilizzazione degli stessi in relazione alla loro preparazione specifica. Ritengo anche di grande utilità lo stanziamento iscritto in bilancio per il finanziamento di corsi di aggiornamento tecnologico e di specializzazione professionale. Per il resto, al massimo accetterei un aumento numerico del personale limitatamente al ruolo dei tecnici (ingegneri, architetti e geometri). Si potrebbe, eventualmente, studiare la possibilità e l'opportunità di assegnare una indennità aggiuntiva, per porre lo stipendio dei tecnici in più stretta relazione al guadagno medio dei privati professionisti. E questo onde evitare che si diffonda una situazione di disagio psicologico e morale nei tecnici dipendenti dello Stato, elemento che ha già originato il fenomeno della diserzione dei concorsi pubblici da parte degli elementi meglio preparati, i quali, evidentemente, non sentono il bisogno di ricercare un posto « tranquillo » negli uffici dello Stato.

Critiche ad un sistema.

Il bilancio globale dello Stato, come ho avuto modo di dire altre volte, costituisce un documento di fondamentale importanza e di vivo e sempre attualissimo interesse ed i singoli stati di previsione sono non soltanto gli strumenti operativi dei diversi Ministeri, ma altresì l'elemento che esprime in pratica la politica del Governo, i suoi orientamenti politici concreti e l'attuazione dei suoi impegni programmatici.

L'attività ministeriale si configura e si caratterizza attraverso e sulla base delle previsioni di bilancio. Le quali perciò dovranno delineare chiaramente una panoramica completa delle tendenze politico-economiche e delle iniziative che si attuano sia in forma diretta, sia mediante l'azione degli Enti locali — Comuni, Province e Regioni — e sia ad opera degli stessi privati, i cui investimenti vengono sollecitati o addirittura determinati con le incentivazioni finanziarie pubbliche.

Rappresentare un quadro così costituito, che valga a prospettare al Parlamento ed al Paese una visione globale di tutti gli investimenti settorialmente considerati e degli impegni posti in essere da parte della pubblica e della privata iniziativa in ogni singolo settore economico, è compito specifico e preminente dei Dicasteri competenti per materia.

Si dà il caso, invece, che tanto il bilancio generale quanto i singoli stati di previsione vengono compilati direttamente e segretamente da quell'organismo onnipotente che in Italia si chiama « Ragioneria generale dello Stato ».

I Ministeri competenti si limitano a presentare una specie di elenco di fabbisogni e delle relative necessità finanziarie, e nulla più. La Ragioneria generale dello Stato fa tutto il resto, le assegnazioni complessive e

persino la ripartizione delle cifre nei singoli capitoli, che, com'è risaputo, rappresentano ed esprimono i problemi concreti e specifici attribuiti alla competenza ed alla responsabilità d'ogni Dicastero.

Il bilancio in tal modo viene ad assumere un valore ed una caratteristica puramente e semplicemente contabile, privo sovente di una visione politica, di una linea coordinata in campo economico-sociale, di una precisa conoscenza e comprensione dei diversi problemi specifici del Paese.

Io non nego la validità di una impostazione unitaria del bilancio dello Stato, in rapporto all'ammontare del reddito nazionale ed in relazione ai temi di preminente interesse generale, considerati nella loro macroscopica consistenza e nella loro reciproca interdipendenza. Ciò che, però, non posso ammettere è l'adeguamento del Governo, cioè dell'organo politico direzionale, alle impostazioni date dalla sua burocrazia. È una inversione di compiti e di responsabilità che non di rado porta a situazioni illogiche e a contraddizioni assai gravi e pregiudizievoli per la stessa politica governativa.

Dopo la riforma intervenuta nell'*iter* e nella discussione parlamentare le cose sono assai peggiorate: viene meno qualsiasi possibilità di influire o di apportare modifiche di alcun genere nelle sedi competenti del Parlamento.

Dagli Uffici della Ragioneria generale il bilancio passa, quasi per linea diretta, a quelli delle Commissioni finanze e tesoro delle Camere, quasi si trattasse di un'operazione algebrica con implicanze esclusivamente di natura finanziaria.

La trattazione del bilancio è stata affidata alla sola Commissione finanze e tesoro e sono state stabilite tali e tante ristrettezze alla libera iniziativa dei singoli parlamentari, anche in fase di discussione in Aula, che si va perdendo ormai ogni interesse ad intervenire e, persino, ad assistere alle sedute pubbliche. Le varie Commissioni permanenti sono ridotte ad organi puramente... sussidiari, i singoli relatori sono divenuti degli anonimi manovali: essi si sforzano di studiare e di illustrare in qualche modo i vari stati di previsione, si affaticano a mettere insieme delle relazioni illustrative, pur sapendo che nessuno le leggerà mai, che i loro pareri, le loro indicazioni, le loro richieste e le loro critiche non produrranno alcun effetto in coloro cui è data la potestà di decidere autonomamente.

Il Parlamento si deve seriamente preoccupare di questo stato di cose che offende gravemente la sua prerogativa, la sua stessa autorità sovrana. Preoccuparsene devono soprattutto i Presidenti delle due Assemblee e delle varie Commissioni, altrimenti una procedura irrazionale e controproducente come quella in atto potrà portare a situazioni estramamente gravi e facilmente prevedibili.

I parlamentari della maggioranza hanno altre lamentele da avanzare. Essi non amano essere chiamati sempre a fare i difensori d'ufficio o ad approvare *sic et simpliciter* quanto è stato deliberato da altri. Desiderano invece essere impegnati a fondo in un lavoro di collaborazione con il Governo e con gli organi statuali. Il loro apporto allo studio, alla impostazione, alla risoluzione concreta dei vari problemi vuole essere continuo, leale, appassionato, responsabile. È un diritto-dovere a cui nessuno intende sottrarsi e non consentono che altri li sottragga.

Nessuno si stupisca o si compiaccia per queste mie dichiarazioni, nè mi dia del coraggioso: siamo in Italia, grazie a Dio, dove non occorre un coraggio particolare per dire quello che si pensa.

È un diritto che la nostra democrazia garantisce a tutti: usarne è un dovere elementare specie per chi, come noi, si trova investito di un mandato rappresentativo. Tuttavia, mi rendo perfettamente conto della portata politica delle mie dichiarazioni: le ho fatte però meditatamente allo scopo di richiamare l'attenzione di chi ha il dovere di eliminare ogni motivo di malcontento, di disagio e di critica.

Compiti e responsabilità del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero dei lavori pubblici, di fronte ai compiti nuovi che competono allo Stato italiano, assume funzioni di primaria im-

portanza e responsabilità fra gli organi che operano nell'ambito della collettività italiana. Sbaglia chi considera questo Ministero come un organo esclusivamente tecnico e lo colloca ad un livello meramente esecutivo. Se non si riesce a modificare una tale concezione — e, prima di tutto, fra gli stessi dirigenti ed impiegati —, il Ministero non perverrà mai a darsi una organizzazione adeguata ed efficiente, ad avere piena consapevolezza delle proprie responsabilità, a sviluppare con strumenti idonei con l'autorevolezza necessaria una attività politica e pratica capace di incidere nelle strutture del Paese e di favorire la dialettica in atto fra le varie classi sociali. Il Ministero ha compiti di centro propulsore nelle varie attività che tendono a creare le premesse o a favorire lo sviluppo delle strutture produttive in campo nazionale; deve presiedere al coordinamento e dirigere la pianificazione dei servizi di civiltà ai vari livelli territoriali e comunitari.

In un tale contesto, la politica ministeriale implica elementi e valori tecnici, economici, spirituali, ed assume aspetti sociologici e culturali assai vasti e complessi.

Una società che matura e che si muove verso forme sempre più evolute, presenta notevoli esigenze di vita, il cui soddisfacimento diviene imperioso dovere dello Stato.

Costruire locali d'abitazione, dotare i diversi centri di caseggiati scolastici, progettare strade di grande comunicazione, restaurare e conservare monumenti ed opere d'arte, conferisce certo ad un organo dello Stato una fisionomia di singolare interesse. Ma la civiltà umana, nel suo perenne divenire, pone una problematica sempre più vasta e complessa, introduce temi di più alto valore scientifico ed umano. Individuare e predisporre le condizioni ottimali di ambiente, dove il nucleo familiare possa collocarsi in una vita di relazione attiva con la comunità locale, mantenendo sempre la propria autonomia e la propria libertà, e dove al singolo venga offerta l'occasione di realizzare compiutamente se stesso in un contesto socio-economico variamente articolato, senza nulla sacrificare della propria personalità; dare un assetto territoriale organico ed equilibrato ai nuovi comprensori urbani, sulle cui strutture di base si favorisce il maturarsi di una coscienza civile e responsabile dell'intera collettività, e, particolarmente, lo sviluppo di relazioni e di contatti tra persone e gruppi di diversa estrazione sociale, è il compito che deve fortemente impegnare il Ministero dei lavori pubblici e conferire una caratterizzazione precisa e singolare a tutta la sua politica in un momento storico come il presente in cui le forze dell'economia, della scienza e della tecnica sono alla ricerca di una nuova dimensione umana e spirituale della vita dell'uomo e della collettività internazionale.

Se tutto ciò può apparire come una visione avveniristica, è d'uopo ribadire che costituisce, invece, l'obiettivo finalistico verso cui noi tendiamo, sospinti da quella concezione etica della vita che scaturisce direttamente dal messaggio cristiano nel mondo.

Al presente è doveroso registrare l'esistenza di necessità che si pongono in termini immediati e pressanti e riguardano la dotazione di tutti i nostri paesi, specie quelli agricoli, di idonei servizi civili nelle loro diverse componenti, dei quali è oramai impossibile fare a meno per il vivere quotidiano delle popolazioni.

È stato autorevolmente scritto che il fenomeno dell'emigrazione si è accentuato anche a causa della arretratezza delle strutture sociali e dei servizi comunitari e non si può negare che la corsa alla città sia stata spesso determinata, più che dalla esigenza di una più adeguata occupazione, dalla ricerca di servizi di civiltà. Approntare tali servizi, dare ad ogni centro abitato un tono ed un aspetto più elevato e confortevole, è l'imperativo categorico dello Stato, specie in vista ed in preparazione della politica di programmazione economica che si vuole attuare.

Il bilancio dei Lavori pubblici, se vuole corrispondere alle esigenze ed alle finalità che abbiamo enunciato, deve, per l'avvenire, attingere ad una maggiore consistenza finanziaria ed articolarsi in forme e termini più consoni e coerenti.

Legge urbanistica.

Non ho accennato, onorevoli senatori, alla legge urbanistica come si era soliti fare in questi ultimi anni, anche se ho toccato i suoi diversi aspetti in modo molto generico. In definitiva, che cosa ci sarebbe da dire sull'importanza e sulla necessità di tale legge che non sia stato già autorevolmente detto da altri? Pertanto, mentre faccio mie le considerazioni più valide che si trovano nelle relazioni di autorevoli colleghi e di valenti studiosi, soggiungo solo che è sommamente spiacevole il ritardo con cui si procede alla elaborazione del disegno di legge.

Si comprendono le difficoltà da superare, data la materia, ma ogni cosa ha un suo limite e ci troviamo ormai al di là di quei limiti che potevano essere compresi e giustificati. Non dimentichiamo che l'averne soltanto dovuto parlare per un così lungo periodo di tempo ha offerto a gruppi politici e ad interessi vari il pretesto per critiche spregiudicate e faziose che hanno ingenerato diffidenza e panico tra molti operatori economici. Fatto questo che ha contribuito largamente all'arresto dell'attività nel settore delle costruzioni ed alla grave e pregiudizievole crisi dell'edilizia in generale.

È perfino impossibile concepire una programmazione economica senza una contemporanea programmazione urbanistica, che, nella sua più lata accezione, sta ai processi di sviluppo economico in rapporto prioritario e condizionante; occorre eliminare ogni indugio ed investire subito il Parlamento del delicato problema.

È, infatti, la legge urbanistica, con le riforme e le innovazioni che comporta, che darà alla linea economica della maggioranza un contenuto concreto e qualificante e che renderà positivo e proficuo, sul piano storicistico, il lungo travaglio che ha portato ad accomunare nel lavoro e nelle responsabilità governative gruppi e forze di così diversa estrazione ideologica, nell'intento di favorire il crescere, l'affermarsi ed il diffondersi di una democrazia autentica, ricca di contenuto economico e di profondi fermenti spirituali.

A conclusione dela mia lunga e faticosa esposizione, mi consenta, signor Ministro, pochi minuti ancora per prospettarle un quadro sintetico dei problemi e delle esigenze più pressanti della Sardegna. Si tratta di problemi di fondo, da troppo tempo trascurati, e di problemi che riguardano la vita di ogni giorno; di problemi la cui esistenza rallenta o impedisce la razionalizzazione delle nostre strutture produttive e commerciali; di problemi che rendono ancora disagevole e penosa l'esistenza delle nostre popolazioni nei centri rurali come nei grandi centri urbani.

Edilizia abitativa: troppa gente vive ancora nelle grotte, intristisce nei sottani malsani di Sassari e di Cagliari, nelle casette fatiscenti e pericolose di Nuoro e di molti altri centri dell'Isola.

Occorre incrementare la costruzione di case di tipo economico ed offrire concretamente la possibilità, a coloro che vogliono comprare una casetta, di farlo a condizioni ragionevoli.

Da ciò discende la necessità di aumentare la dotazione di fondi agli Istituti case popolari e di indurre la GESCAL ad operare in Sardegna in relazione ai fabbisogni reali.

Edifici pubblici dello Stato: sono tutti, o quasi, in condizioni indecorose e di grave pericolo, anche a causa della mancata manutenzione in tutti questi anni. Necessita provvedere al riadattamento di taluni, alla sistemazione funzionale di altri ed alla costruzione *ex novo* di non poche opere. In provincia di Sassari abbisognano di manutenzione straordinaria: il palazzo degli Istituti scientifici dell'Università (lire 200 milioni), la stazione sanitaria marittima dell'Asinara (lire 60 milioni), i dormitori per detenuti, sempre all'Asinara (100 milioni), mentre occorrono lavori di trasformazione e di rifacimento nella strada Cala Oliva-Cala Reale-Fornelli ancora dell'Asinara (500 milioni). Urgente si presenta la nuova costruzione dei seguenti locali nella città di Sassari: Prefettura (300 milioni). Caserma carabinieri (300 milioni), Caserma pubblica sicurezza (200 milioni), Pretura (200 milioni), Biblioteca universitaria (250 milioni), Ufficio provinciale del lavoro e Ispettorato del la-

voro (150 milioni), Sovraintendenza alle antichità (200 milioni), edificio Direzione casa del lavoro — Asinara — (100 milioni). Abbisognano di manutenzione ordinaria urgente i seguenti locali: Intendenza di finanza, Uffici finanziari, Palazzo giustizia, carceri, Istituto anatomia (50 milioni); Asinara: Casa di lavoro all'aperto (20 milioni), Castelsardo: Caserma guardie di finanza; Ozieri: idem; S. Teresa Gallura: idem; Palau: idem; Tempio: idem; Porto Conte: idem (30 milioni); Palau: Caserma carabinieri; Ala dei Sardi: idem; Nulvi: idem; Fertilia: idem (20 milioni).

La costruzione, il riattamento, la manutenzione delle opere pubbliche di proprietà dello Stato che ho prima elencate, comporterà una spesa approssimativa di lire 2.680.000.000, cifra certamente elevata, che sta a dimostrare pero in quale stato di abbandono sono stati tenuti i locali e gli edifici pubblici in Sardegna (anche loro!).

Per il completamento dei locali della Capitaneria di porto Torres, completamento che ha carattere di assoluta necessità ed urgenza, occorre una somma di lire 82 milioni. Circa 30 milioni necessitano per sistemare convenientemente — compresa la costruzione dei servizi igienici — il cantiere escavazione porti di Olbia, dove lavorano 30-40 operai. Il porto dell'Isola Bianca (Olbia) attende ancora l'inizio dei lavori per l'illuminazione del lato sinistro, per cui sono stati richiesti 80 milioni. Cagliari attende da 30-40 anni il completamento del Palazzo di giustizia, dove attualmente non si ha nemmeno la possibilità di tenere le udienze per cause civili: occorrono 7-800 milioni. Da anni si domanda, sempre a Cagliari, la costruzione dei locali: Questura, Museo, Pinacoteca. Il porto di Cagliari, sulla cui importanza non è il caso che mi soffermi, ha necessità di un nuovo ingresso nel lato ponente e della installazione di un nuovo pesobilico. Lo sviluppo dell'economia del capoluogo dell'Isola e dei traffici marittimi rende urgente l'esecuzione dei lavori predetti. La spesa prevista è di lire 90 milioni.

Un problema di eccezionale importanza è dato dal completamento dei lavori per la costruzione della diga sul Temo in Bosa e la regolazione dei corsi d'acqua, al fine di impedire il ripetersi del grave fenomeno dell'allagamento periodico della cittadina della Plargia, il cui importo ammonta a lire 600 milioni.

I paesi di Gairo e Osìni attendono da anni lo stanziamento dei 3 miliardi per la loro ricostruzione su sedime che dia garanzia di sicurezza da franamenti e slittamenti. Nel bilancio 1966 vengono stanziate lire 500 milioni; auguriamo che il tempo sia tanto clemente da attendere ancora senza creare difficoltà e pericoli!

Un dovere di giustizia impone lo stanziamento delle somme (lire 2 miliardi) per pagare il residuo dei danni provocati dalle alluvioni in Sardegna nel 1951. Si tratta di circa 2.000 pratiche che giacciono ancora inevase, per una media di lire 300.000 a pratica. Cosa si attende ancora?

Da elementi che ho raccolto, risulta che nell'ultimo anno sono affluite al Provveditorato alle opere pubbliche della Sardegna domande per un importo globale di 30-40 miliardi, riguardanti particolarmente opere sanitarie, strade, fabbricati demaniali, reti idriche, fognarie e persino cimiteri. Tante e tali sono le esigenze dell'Isola!

Tenga presente, signor Ministro, che il servizio Opere marittime lavora in un'Isola che ha uno sviluppo costiero di chilometri 1.882 e che presenta problemi particolarmente delicati ed urgenti. E opportuno tenere maggiormente conto delle richieste del servizio sopra detto, il quale, su una richiesta di 800 milioni per il 2° semestre 1964 e per l'anno 1965, si è visto assegnare soltanto 265 milioni di lire.

Il servizio idrografico della Sardegna presenta gravi deficienze di apparecchiature indispensabili (termometri, idrometri, pluviometri, livelli freotrimetrici, idrometrografi, eccetera); per costituire una rete di osservazione più efficiente si rende necessaria una spesa minima di lire 25 milioni.

Pur mantenendomi nei termini di brevità promessi, non posso fare a meno di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulle difficoltà insorte nell'appalto del nuovo Ospedale psichiatrico della provincia di Sas-

sari, il cui costo complessivo era stato approvato dal Ministero della sanità, di concerto con quello dei lavori pubblici, fin dal marzo del 1963, in lire 2.210.000.000. Il primo lotto di quest'opera prevedeva una spesa di lire 750.000.000, a cui si era impegnato di concorrere lo Stato con un contributo di lire 500.000.000 ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589. L'asta esperita nel dicembre 1964 è andata deserta (fenomeno ormai diffuso non soltanto in Sardegna) per la scarsa remunerativitá dei prezzi. Occorre perciò, come richiesto dall'Amministrazione provinciale, un ulteriore intervento dello Stato ai sensi della legge 30 maggio 1965, n. 574.

Altro problema da prendere in considerazione — e di cui si è fatta autorevole portavoce la Giunta provinciale di Sassari — è la costruzione del caseggiato per l'Istituto tecnico industriale, in atto allogato in un ambiente inidoneo, cadente, malsano. La spesa prevista per detto caseggiato è di oltre un miliardo di lire.

La situazione della viabilità è sempre scarsa quantitativamente ed inadeguata qualitativamente. La viabilità ha un'importanza enorme in quanto è parte sostanziale di tutto il sistema dei trasporti, particolarmente importante ai fini dello sviluppo economico di una qualsiasi regione, importantissimo per la Sardegna e a motivo della sua insularità e a motivo dell'abbandono secolare anche in tale settore.

Si sollecita perciò la statizzazione della strada « innesto SS. 134 Caollaruina-Viddalba-Aggius-innesto SS. 127 estesa Km. 58 — 701 ».

Uguale sollecito si rivolge per ottenere il contributo richiesto dall'Amministrazione provinciale allo scopo di poter procedere alla sistemazione ed all'asfalto di almeno 10 strade provinciali di maggiore interesse pubblico. Si sottolinea in proposito che su 1.300 chilometri di strade soltanto 300 chilometri risultano asfaltati.

Fra i problemi di fondo che interessano la Sardegna, la strada n. 131, « Carlo Felice », costituisce il più determinante ai fini della valorizzazione economica e sociale dell'Isola. La grande arteria che attraversa longitudinalmente il territorio sardo, che collega Cagliari a Sassari-Porto Torres e, attraverso le sue diramazioni, a Nuoro, Olbia e Iglesias-Carbonia, è la struttura più importante su cui scorre la vita stessa della Sardegna e le cui condizioni di agibilità costituiscono il presupposto alla evoluzione economica e civile di tutta la regione.

Bastano questi accenni a dare l'idea di quanto sia importante la trasformazione della dorsale sarda e quanto danno arrechi la lentezza con cui si procede nella esecuzione dei lavori di ammodernamento e di ampliamento. Ma la ultimazione dell'opera in sè ben pochi vantaggi arrecherebbe alla Sardegna del nord, particolarmente alla città di Sassari, qualora non si eseguisse, e in un tempo ragionevolmente rapido, la proposta variante del rio Mascari, che valga a disimpegnare dal grosso traffico il grande centro urbano, a raccordare col capoluogo i paesi della sua fascia agricola e del suo *hinterland* (Ossi, Usini, Ittiri, Tissi, Alghero, Almedo, ecc.), ed immettere nel circolo regionale la area di sviluppo industriale Sassari-Alghero-Porto Torres, fino a collegarsi nuovamente con la superstrada che termina nel Porto di Torres, che è la grande porta d'uscita verso l'Italia del nord e verso i paesi posti nell'area del MEC.

Tecnici ed economisti sono ormai d'accordo sulla necessità della « variante » e sulla sua convenienza economica. Stando così le cose, la spesa preventivata di 5-7 miliardi non deve impedire e neppure ritardare l'esecuzione dell'opera. La Sardegna ha diritto di beneficiare di una provvidenza di tale portata e per ragioni socio-economiche e perchè è stata esclusa dai programmi autostradali.

Per completezza e per organicità nel sistema viario di grande traffico si appalesa di notevole interesse la costruzione della direttissima Oschiri-Olbia, della lunghezza di chilometri 52, il cui costo si fa ascendere a lire 5.200.000.000.

Nelle condizioni attuali, il tratto di strada indicato costituisce una specie di strozzatura nella via celere verso il grande porto di Olbia. Una visione realistica delle cose, una politica aperta ed economicamente valida non può anteporre una ragione di « cassa » (del resto assai modesta) ad una ragione

di espansione dei traffici e di evoluzione civile di una numerosa comunità umana.

Concludendo questa rassegna — che pure non esaurisce i problemi dell'Isola nel vasto settore dei lavori pubblici — non posso esimermi dal rappresentare uno stato d'animo di apprensione che si è diffuso a Cagliari e nei paesi del Campidano a causa di « voci » circolanti e secondo le quali alcune gravi imperfezioni sarebbero state rilevate nella diga del Flumendosa, tanto da aver costretto gli organi responsaili a ridurre di molto il livello delle acque.

Senza voler pensare a tragedie imminenti, prego l'onorevole Ministro di voler essere su questo punto assolutamente preciso, possibilmente in giornata. L'opinione pubblica attende di essere tranquillizzata. Ne ha il diritto.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Deriu per la sua ampia relazione, tanto più apprezzabile dato lo scarso tempo a sua disposizione.

Il senatore Zannier, svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

considerato che nel quadro della programmazione della grande viabilità il Veneto ha, rispetto alle altre regioni dell'arco alpino, una manifesta deficienza delle vie di comunicazione con i confinanti Paesi dell'Europa e che in particolare il problema del collegamento delle Province orientali con l'Austria, attraverso il transito di Tarvisio, non trova nemmeno inserimento nel progetto di programma di sviluppo economico per il prossimo quinquennio;

ritenuto, come affermato nel documento programmatico del Governo, che per la Regione Friuli-Venezia Giulia l'intervento dello Stato dovrà essere principalmente rivolto a risolvere la situazione di isolamento in cui versa la Regione, con speciale riguardo alle comunicazioni internazionali;

considerato che l'autostrada Udine-Tarvisio coincide per tale tratto con i tracciati autostradali europei definiti nella Conferenza internazionale di Ginevra del 1950 e precisamente con la « E 7 » Roma-Vienna-Varsavia e con la « E 14 » Roma-Praga-Stettino;

vista l'importanza che il tratto di autostrada Udine-Tarvisio rappresenta per la regione Friuli-Venezia Giulia ed in particolare per il porto di Trieste mancante di una grande via di comunicazione verso i mercati del centro-Europa;

invita il Governo a promuovere lo studio e la progettazione di tale autostrada al fine di renderne possibile l'inizio dell'attuazione nel prossimo quinquennio ed in tale attesa a dar corso ai lavori di sistemazione ed ampliamento del tratto della strada statale n. 13 Chiusaforte-Tarvisio-Valico Coccau e ciò in considerazione all'importanza che la sistemazione riveste anche per il potenziamento dei servizi doganali di confine.

Il Senato,

preso atto che le eccezionali precipitazioni meteoriche che si sono verificate nella prima decade del mese di settembre hanno provocato in Friuli l'ingrossamento e l'esondazione di fiumi e torrenti con conseguenti ingentissimi danni alle opere pubbliche ed alle proprietà private;

che fra i danni provocati dalle esondazioni predette è stata di particolare gravità la sommersione dei centri abitati costituenti il comune di Latisana e parte dei Comuni viciniori con popolazione superiore ai 10.000 abitanti, provocata dalla rottura di un tratto dell'argine sinistro del fiume Tagliamento e che altre zone del Pordenonese, del Cividalese e di altri Comuni montani della Regione hanno subìto danni ingenti;

che tuttavia anche in assenza di precipitazioni eccezionali molti centri abitati della Regione vengono periodicamente allagati per l'esondazione di fiumi o torrenti;

che la causa di tale situazione va ricercata nel fatto che da molti anni non vengono più operati nella Regione adeguati interventi per la regolazione dei corsi d'acqua e ciò malgrado l'esistenza di un piano orientativo, con l'indicazione degli interventi più urgenti, redatto a tale scopo ai sensi della legge 19 marzo 1952, n. 184;

che le vigenti disposizioni di legge, con particolare riferimento al regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, concernenti la classificazione delle opere idrauliche ed i conseguenti relativi interventi si sono dimostrate inadeguate alle effettive necessità;

considerato che, per evitare il ripetersi di tali dolorose situazioni, si rende indispensabile ed urgente:

1) predisporre progetti e studi per la completa, definitiva sistemazione dei più pericolosi corsi d'acqua della Regione al fine di individuare e valutare, con la necessaria concretezza, le opere di indispensabile esecuzione;

2) programmare l'esecuzione delle opere previste dagli studi e progetti di cui al punto 1) entro il più breve periodo di tempo, dando la precedenza alle opere di consolidamento degli argini in prossimità delle zone abitate;

3) assicurare i necessari finanziamenti al Ministero dei lavori pubblici e al Ministero dell'agricoltura e foreste per la esecuzione delle necessarie opere forestali ed opere idrauliche e coordinare altresì la esecuzione delle opere stesse allo scopo di assicurare la loro completa funzionalità;

4) rendere le vigenti disposizioni legislative sulle opere idrauliche rispondenti alle effettive attuali necessità;

chiede l'immediato intervento del Ministero dei lavori pubblici per la definitiva e sollecita risoluzione del problema, come indicato nella precedente motivazione, d'intesa con il Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Z A N N I E R . Ringrazio anche io il relatore per la sua interessante, impegnativa e particolareggiata relazione.

Poichè sono stato chiamato in causa sulla questione dell'organico del Ministero dei lavori pubblici, vorrei precisare che nella mia relazione dell'anno scorso dissi chiaramente che l'organico è ormai superato rispetto alle necessità dei tempi nuovi, e sostenni la necessità di adeguarlo ai servizi essenziali del Ministero, senza attendere lontane riforme burocratiche. Precisai altresì l'esuberanza del personale di alcune categorie attualmente in servizio presso il Ministero dei lavori pubblici rispetto a quello previsto in organico, e misi in evidenza questa particolare situazione, alla quale fa riscontro la deficienza di ingegneri, con particolare riferimento alle prime categorie.

Ritengo quindi che l'impostazione della mia relazione al bilancio fosse chiaramente indicativa della necessità di modificare l'organico. Non entro nel merito dell'argomento, perchè mi riservo di riprenderlo organicamente nell'intervento che farò in Aula. Ma ritengo che il Ministero, proprio per adeguarsi alle moderne esigenze, debba migliorare i suoi quadri al livello tecnico-scientifico.

Noi abbiamo dietro le spalle la dolorosa esperienza del Vajont; questa esperienza deve servire a creare quell'organizzazione strutturale che è essenziale per l'adempimento dei compiti del Ministero.

Onorevole Ministro, limiterò il mio intervento alla illustrazione dei due ordini del giorno che ho presentati. Il primo di essi riguarda la costruzione del tratto di autostrada Udine-Tarvisio, in collegamento con la Trieste-Venezia. Non è un discorso che prescinda da una organica sistemazione della rete autostradale italiana. Nella discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti giustamente è stato accennato al fatto che probabilmente, una volta esaurito l'attuale programma delle autostrade, ogni ulteriore sviluppo dovrà essere ridimensionato in prospettiva di tempo, nel contesto di un accordo con gli altri Ministeri interessati al settore dei trasporti. Vi è stata una pregevole relazione del professor Stabilini, esperto in materia, il quale, in una conferenza intitolata « Sembrare ed essere », ha posto in rilievo che con un quinto della spesa erogata per le autostrade si sarebbero potute raddoppiare le strade esistenti, con un effetto ben più vantaggioso per l'economia nazionale. Un'esperienza professionale recente, sulla strada di Lignano, di cui sono stato progettista, mi ha dimostrato che questa ha comportato una spesa di 40 milioni al chilometro per passare da 7 a 16 metri di larghezza; quindi la sesta parte di quello che comporta, nelle situazioni più favorevoli, la spesa di un'autostrada.

Sono problemi che dovranno essere esaminati in modo approfondito, anche perchè spesso, specie in montagna, queste opere autostradali di grandi dimensioni turbano l'equilibrio morfologico dei terreni e provocano quelle drammatiche situazioni di cui siamo stati spettatori proprio in questo periodo.

Per quanto riguarda il primo ordine del giorno, io credo, onorevole Ministro, che il ministro Tremelloni le abbia comunicato qualcosa in merito alla necessità dell'ammodernamento dell'attuale strada statale n. 13. Ci si riferisce al valico di confine di Coccau, che è il più basso valico di tutto il sistema alpino, per cui non c'è bisogno nè di trafori, nè di opere costose. Questa strada ha le caratteristiche per diventare una grande via di comunicazione con il Centro Europa. Attualmente abbiamo un transito di circa 120 mila mezzi pesanti in comunicazione con l'Austria e con i Paesi con essa confinanti. Vi sono colonne che raggiungono i 4 chilometri di lunghezza, arrivando a Tarvisio città, in una strada che ha la larghezza di sei metri e cinquanta; per cui il traffico (che, specie nel periodo estivo, è triplicato in quest'ultimo anno) trova l'intasamento totale. I servizi doganali sono pressochè insostenibili; pertanto vi è l'interesse anche del Ministero delle finanze a che, in attesa della predisposizione dell'autostrada, si disponga la spesa di circa 5 miliardi per il completamento della sistemazione dell'ultimo tratto che va da Chiusaforte al Passo di Coccau.

Questa è un'esigenza immediata. Ecco perchè sottolineo in modo particolare questo aspetto, che è esposto nel secondo punto dell'ordine del giorno, in attesa che si predisponga anche uno studio per la valorizzazione dell'attuale strada ampliata, così com'è avvenuto nel tratto sino a Chiusaforte.

Lo studio del problema e la progettazione dell'opera non comportano grandi spese. Si tratta di permettere alla pubblica Amministrazione e agli enti locali di studiare le soluzioni tecnicamente più idonee ed anche economicamente più adatte. Sono convinto che lei, signor Ministro, consapevole che quest'opera non ha un carattere strettamente regionale, ma si inquadra nell'ambito dello sviluppo e dell'organizzazione dei grandi trasporti e delle grandi vie di comunicazione internazionali, vorrà accogliere l'invito che faccio al Governo ed in modo particolare al Ministero dei lavori pubblici.

L'altro ordine del giorno si commenta da sè: riguarda la situazione disastrosa che si è verificata nel Friuli in seguito alle recenti precipitazioni atmosferiche.

Passando ad illustrare brevemente questo secondo ordine del giorno, desidero rilevare che la legge in esso citata deve essere senz'altro riveduta, poichè è impensabile continuare ad attribuire — come avviene attualmente — ai privati gli oneri per la sistemazione dei fiumi della quarta e quinta categoria.

Comprendo che la definitiva soluzione dei problemi di sistemazione idraulica, che dovrebbe investire l'intero territorio della regione friulana, comporterebbe una spesa eccessiva, che non potrebbe essere sopportata dal bilancio. Ritengo, però, che sia assolutamente necessario fare almeno degli studi organici per conoscere le condizioni del territorio ai fini idraulici, il che permetterebbe agli organi politici, che devono intervenire in determinati momenti, di stabilire quali sono gli indici di pericolosità per le popolazioni. Al contrario, quando, per esempio, si deve progettare un ponte su certi fiumi, neppure il Magistrato alle acque è in grado di fornire i dati relativi ai quantitativi di portata dei fiumi stessi.

Sono convinto, inoltre, dell'assoluta necessità che l'Ispettorato dell'agricoltura non proceda autonomamente alla sistemazione di determinate opere idrauliche, che spesso si rivelano del tutto inutili: sono state eseguite, ad esempio, opere per bonificare decine di ettari di terreno, che sono improduttivi sotto tutti gli aspetti. Da qui la necessità che questi lavori dell'Ispettorato forestale vengano eseguiti sotto la responsabilità dell'Ufficio del Genio civile, la necessità cioè di un coordinamento, che dovrebbe essere posto in essere, onorevole Ministro, proprio dal suo Ministero. Il decreto del 1904 deve essere, quindi, necessariamente riveduto ed aggiornato.

Si tratta peraltro di problemi di studio, con interventi limitati solo là dove più urgenti si manifestano le necessità.

Mi riservo inoltre di illustrare e di puntualizzare in Aula, in termini concreti, alcune proposte che intendo opportuno aggiungere ad integrazione del superdecreto per quanto riguarda la contabilità, le procedure di carattere tecnico del Ministero dei lavori pubblici ed anche per cercare di eliminare quelli che sono stati gli inconvenienti che il superdecreto ha determinato relativamente all'*iter* amministrativo e burocratico.

P R E S I D E N T E . Data l'ora tarda, riterrei opportuno sospendere la seduta e riprenderla nel pomeriggio alle ore 17.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

(*La seduta, sospesa alle ore 13,10, riprende alle ore 17*).

P R E S I D E N T E . Il senatore Crollalanza, svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

consapevole della tradizione e vocazione mercantile della città di Bari;

convinto che la crisi che ha caratterizzato, nel dopoguerra, i traffici del suo porto, come di tutti i porti del versante adriatico, debba ricercarsi prevalentemente, sia nella mutata situazione geopolitica, che ha precluso per molti anni i rapporti commerciali con le nazioni dell'altra sponda e con alcuni mercati del Medio Oriente, sia nella drastica riduzione operata nei servizi marittimi di linea, tuttora inadeguati;

considerato, peraltro, che, a seguito di riallacciati rapporti economici con alcune nazioni della Penisola Balcanica e di istituiti traghetti, a carattere anche turistico, nonchè di nuovi sbocchi che si schiudono nel bacino del Mediterraneo, a seguito dell'avviato processo di industrializzazione in atto nella Regione, il porto di Bari è destinato a riprendere la sua storica funzione;

mentre invita il Governo a dare sollecito inizio ad alcune opere ed attrezzature, per le quali è stato da tempo assicurato il finanziamento da parte della Cassa per il Mezzogiorno;

prospetta la necessità che le ulteriori esigenze di opere e di attrezzature trovino adeguato riconoscimento e possibilità di soluzione nel primo piano quinquennale della programmazione nazionale.

Il Senato,

considerata la preminente funzione riservata all'autostrada adriatica ed all'autostrada Napoli-Bari per lo sviluppo economico e l'incremento turistico della Regione pugliese, nonchè delle altre Regioni che vi sono interessate;

considerato che mentre la prima costituirà l'agevole e rapido collegamento sul versante adriatico, tra il polo di sviluppo industriale Bari-Brindisi-Taranto, la valle Padana e l'Europa centro-orientale; la seconda collegherà la Puglia, in modo rapido, a Napoli ed a Roma e, allacciandosi all'autostrada del Sole, renderà più agevoli i traffici da tale Regione a tutto il versante tirrenico;

considerato che la costruzione delle predette autostrade non procede con il ritmo corrispondente alle convenzioni ed agli atti aggiuntivi stipulati con la Società concessionaria;

invita il Governo a disporre l'acceleramento dei lavori, ed in modo particolare a sollecitare l'appalto del tronco terminale dell'autostrada adriatica da Canosa a Vasto e di quello centrale della Bari-Napoli da Canosa ad Avellino.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Ministro, non ritengo di intervenire nella discussione generale sullo stato di previsione del suo Dicastero in questa sede, in quanto mi riservo di farlo in Aula.

Mi limiterò, pertanto — come ho fatto ieri in occasione dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti — ad illustrare due ordini del giorno.

Mi sembra che il primo ordine del giorno non abbia bisogno di molte parole per essere illustrato. Devo soltanto ricordare che il porto di Bari, il nuovo porto, — iniziato nel 1924 ed in gran parte completato, nelle sue strutture principali, prima della dichiarazio-

ne di guerra — cessato il conflitto, ha visto i propri cantieri inerti per anni ed anni, nonostante che gli avvenimenti bellici avessero devastato le sue attrezzature, distrutto completamente i capannoni ed i magazzini, danneggiato le banchine. Per oltre un decennio quello scalo non ha ricevuto che irrisori stanziamenti di fondi da parte del Ministero dei lavori pubblici, se si eccettuano quelli destinati unicamente a liberare e bonificare lo specchio d'acqua dalle bombe inesplose e dalle carcasse dei piroscafi affondati in seguito al bombardamento, da parte dei tedeschi, della flotta alleata che vi si era ricoverata.

Dopo molte insistenze e sollecitazioni, solo la comprensione del Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, onorevole Romita, assicurò al porto circa un miliardo, che servì in gran parte per affondare dei cassoni di cemento di 370 tonnellate ciascuno, già allestiti prima della guerra che valsero ad effettuare il prolungamento del molo foraneo.

Soltanto in questi ultimi anni, dopo sollecitazioni invano rivolte al Ministero dei lavori pubblici, si sono ottenuti dalla Cassa per il Mezzogiorno 1 miliardo e 200 milioni di lire, che peraltro non hanno ancora trovato la relativa trasformazione in opere, neanche in quelle più urgenti, quali la stazione marittima e l'allargamento del molo Pizzoli ed il potenziamento di quella scarsa attrezzatura, che fu possibile rimettere in efficienza nel passato. Ho al riguardo sollecitato il ministro Pastore, nel corso di una riunione della Giunta per il Mezzogiorno del Senato, tenutasi a Bari, affinchè fossero superate eventuali difficoltà che potessero frapporsi per l'appalto almeno delle opere più urgenti, i cui progetti — a quanto mi risulterebbe — sono già pronti. Eguale sollecitazione, onorevole Ministro, rivolgo a lei.

Ma, indipendentemente da questi lavori, onorevole Ministro, ella è certo a conoscenza che nel piano generale di sviluppo, cioè di ammodernamento e potenziamento dei porti, predisposto dal Ministero della marina mercantile e concordato con il suo Ministero, sono previsti 13 miliardi per fronteggiare le altre esigenze del porto, costituite dall'allargamento di alcune banchine, dal completamento del molo foraneo e dalla costruzione della darsena per le petroliere, il cui traffico ha superato i 4 milioni di tonnellate di carburante. Attualmente lo scarico delle petroliere si svolge a ridosso della Fiera del levante, a ridosso quindi della città, in condizioni quanto mai pericolose. È da aggiungere poi che al molo S. Cataldo non vi sono attraccaggi sufficienti, per cui spesso i piroscafi sono costretti a rimanere al largo e a scaricare nei serbatoi della « Stanic » il petrolio per mezzo di cavi sottomarini. Giustamente è stato rilevato che le altre attività commerciali nel bacino non possono essere poste anch'esse in condizioni di pericolosità, a causa di questa situazione quanto mai incresciosa.

Nel mio primo ordine del giorno chiedo quindi al Governo che nell'ambito del piano quinquennale di sviluppo, indipendentemente dai fondi messi a disposizione dalla Cassa per il Mezzogiorno, e che dovrebbero senz'altro trasformarsi in opere, sia prevista una graduale assegnazione di fondi per rimettere in efficienza il porto, il quale — come l'ordine del giorno specifica — oltre ad essere, per fortuna, in fase di ripresa relativamente a quello che era il traffico marittimo tradizionale della città, vede aprirsi nuovi sbocchi e nuove prospettive. Esso rappresenta, infatti, lo sbocco naturale del triangolo — del qudrilatero, anzi, se vi comprendiamo anche Ferrandina — industriale Brindisi-Bari-Taranto, che ha già richiamato l'attenzione della Comunità economica europea, la quale vede in esso ciò che per l'Italia settentrionale è il triangolo Milano-Genova-Torino, ed il cui sviluppo avrà evidentemente favorevoli ripercussioni anche nei confronti delle regioni limitrofe.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, ella, onorevole Ministro, molto cortesemente, nel corso della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il 1965, ebbe a darmi degli affidamenti al riguardo, assicurandomi che i lavori per le due autostrade indicate, così come per la Salerno-Reggio, sarebbero stati continuati regolarmente ed ultimati nei termini previsti dalle convenzioni e dagli atti aggiuntivi. Ora, io ritengo che ella, dan-

domi tali affidamenti, non abbia fatto altro che ripetere le assicurazioni a sua volta ricevute dalla società concessionaria, convinto, peraltro, quanto meno della funzione indispensabile delle autostrade nel Mezzogiorno, la cui rinascita, per essere una cosa concreta, presuppone infrastrutture tali da rendere economicamente utile l'opera di avvaloramento agricolo e di industrializzazione.

Senonchè, nonostante le assicurazioni che ella avrà avuto dalla società concessionaria, la realtà è diversa: la realtà è che il tratto centrale dell'autostrada Bari-Napoli, che rappresenta la prosecuzione dell'autostrada del sole, verso la parte orientale meridionale della Penisola, non è stato ancora appaltato, nonostante che i relativi progetti esecutivi — a quanto mi risulta — siano già pronti. Ed evidentemente non è stato ancora appaltato perchè la società concessionaria, dovendo collocare le obbligazioni, per finanziare i lavori preferisce forse collocarle per alcuni tronchi di altre regioni, anzichè per quelli dell'Italia meridionale: essa, infatti, probabilmente agisce in tal modo convinta che una volta ultimato un tronco di autostrada, ad esempio, nella Valle Padana, si sarà assicurata, sin dal primo momento, un reddito notevole, mentre nel Mezzogiorno ciò si realizzerà man mano che si svilupperanno i vari fattori di carattere economico. Questo spiegherebbe certe inadempienze e certi rallentamenti che, se hanno trovato per il passato giustificazione nelle varianti ai tracciati, richieste dalle autorità locali, oggi non l'hanno più.

Per quanto riguarda poi l'autostrada adriatica, si verifica — in contrasto con quanto è avvenuto ed avviene per la costruzione di tutte le altre autostrade, comprese la Salerno-Reggio Calabria e la stessa Bari-Napoli, i cui lavori sono stati iniziati dai due capilinea — che mentre il tratto iniziale da Bologna sta scendendo con i suoi cantieri lentamente lungo il versante adriatico, quello terminale viceversa non è stato ancora appaltato. Ora, tutto ciò è quanto mai illogico ed ingiusto, anche in considerazione del fatto che, essendo oramai prossima l'ultimazione del tronco della Bari-Napoli, quindi della Bari-Canosa, se si costruisse il tratto Canosa-Foggia e l'altro per Vasto, si assicurerebbe un mezzo rapido ed agevole di comunicazione, alleggerendo la strada statale numero 16, dove il traffico è troppo intenso, sia per le centinaia di autocisterne che da Bari risalgono lungo il versante adriatico, sia per le centinaia di autopullman e di autocarri che vi transitano. Si pensi che il solo traffico Bari-Milano assorbe giornalmente colonne di autotreni per il trasporto di materie prime e di collettame.

Una situazione così incresciosa deve essere senz'altro modificata.

Onorevole Ministro, io so con quanto impegno ella considera i problemi delle comunicazioni nel Mezzogiorno. Ebbene, con la stessa sollecitudine, con la quale va pungolando gli organismi preposti ai lavori dell'autostrada tirrenica fino a Reggio Calabria (più che giustificata, perchè in tal modo si completa l'autostrada del sole e la si collega con la Sicilia), spinga la società concessionaria a stringere i tempi ed a realizzare, entro i termini fissati dalle convenzioni e dagli atti aggiuntivi, i lavori della Bari-Napoli e dell'autostrada adriatica, ottenendo per quest'ultima l'inizio delle opere anche dal capolinea meridionale.

P R E S I D E N T E . Il senatore Vidali, svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno, firmato anche dai senatori Giacomo Ferrari, Guanti, Fabretti, Vergani e Adamoli.

Il Senato,

riconosciuta l'importanza che per Trieste e per la regione Friuli-Venezia Giulia ha il loro collegamento ferroviario e stradale con le regioni nazionali limitrofe e con la rete di comunicazioni internazionali,

considerata l'esistenza di precisi impegni e di stanziamenti da tempo previsti nonchè di opere pubbliche già iniziate a tale scopo,

impegna il Governo a:

1) disporre il sollecito completamento dell'autostrada Trieste-Venezia-Palmanova-Udine-Tarvisio;

2) accelerare il completamento della galleria di circonvallazione ferroviaria di Trieste;

3) completare il raddoppiamento del binario ferroviario da Quarto d'Altino a Trieste;

4) predisporre il rinnovamento della linea ferroviaria « Pontebbana ».

V I D A L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, vi sono due ordini di ragioni per cui mi sono deciso ad intervenire nell'attuale discussione sullo stato di previsione dei lavori pubblici, per insistere ancora una volta sulle necessità della Regione Friuli-Venezia Giulia. Mi rendo conto che i problemi cui accennerò non sono esclusivamente inerenti alla competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma si tratta in sostanza di opere pubbliche, anche se in parte investono la competenza del Ministero dei trasporti e, indirettamente, anche di altri Ministeri.

Il primo ordine di ragioni si riferisce alla sempre più urgente necessità, per il porto di Trieste e per l'intera economia regionale, di uscire dall'attuale situazione di emarginamento dalle principali vie di comunicazione terrestri rispetto all'entroterra nazionale e rispetto alle reti internazionali.

Noi tutti sentiamo continuamente rilevare, anche da autorevoli uomini di Governo, che i nostri porti hanno necessità assoluta di migliori collegamenti terrestri ed è facile rendersi conto che ciò vale particolarmente per un porto come quello di Trieste, la cui attività principale è quella consistente nei traffici commerciali da e per l'estero. Attualmente invece Trieste, e con il suo porto l'intera Regione, appare sempre più isolata materialmente dal territorio nazionale nel suo complesso e dal suo retroterra centroeuropeo, ed è a questa materiale difficoltà di comunicazioni che si deve, in massima parte, la sua progressiva decadenza. Per merci e per persone è difficile l'arrivo e la partenza, per strada e per ferrovia; e ciò avviene mentre ad ovest, ad est e a nord della Regione Friuli-Venezia Giulia le reti stradali, autostradali e ferroviarie vengono continuamente migliorate, ammodernate, rinnovate.

Da Venezia a Trieste si arriva stentatamente in treno perchè ancora non è stato integrato il binario doppio; vi si arriva pericolosamente e faticosamente su automezzi per l'inadeguatezza della strada n. 14 e per la lentezza con cui procedono i lavori per l'autostrada. Da Trieste via Udine si va male in treno verso l'Austria, per l'inadeguatezza della linea ferroviaria Pontebbana, e si va male per strada, data l'altrettanto grave inadeguatezza delle comunicazioni dalla Carnia al valico di Coccau.

Recentemente la società « Autovie Venete » ha approvato il progetto di massima per l'autostrada Udine-Tarvisio ed ha già avanzato la richiesta di concessione al Ministero dei lavori pubblici limitatamente al tratto da Udine a Stazione della Carnia con un preventivo di 16 miliardi; il secondo tratto però, per il quale il costo sarà, dato il percorso di alta montagna, molto più elevato (35 miliardi, si dice), lo Stato dovrebbe assumersi completamente l'onere, anche in considerazione del fatto che si tratta di un raccordo, di importanza essenziale, della rete nazionale con quella estera. Il Governo austriaco ha già approvato la costruzione della superstrada Villaco-Salisburgo e con ciò si dovrebbe rapidamente arrivare ad un efficiente collegamento fra Trieste e la Baviera.

Risulta però non soltanto che ancora non si è provveduto a finanziare, neanche parzialmente, l'ampliamento del tratto Chiusaforte-Tarvisio-Coccau, ma anzi si è disposta la sospensione dei lavori, a tempo indefinito, anche tra Stazione della Carnia e Chiusaforte.

Tutto ciò determina tremendi ingorghi nel traffico di merci e di turisti attraverso l'intera Regione, e non può che determinare gravissime conseguenze all'andamento generale dei traffici, con la perdita di considerevoli possibilità commerciali ed il prevalere inevitabile di altri porti e di altre vie di transito terrestre delle zone viciniori e anche, specie per le merci, delle zone portuali più lontane.

Il secondo ordine di ragioni che mi hanno indotto ad insistere su questi argomenti riguarda il fatto che tutte le opere pubbliche di cui Trieste e la regione Friuli-Venezia Giulia hanno più urgente necessità non rappre-

sentano esigenze nuove, sconosciute al Governo e che pertanto esso dovrebbe appena dare giudizi e prendere delle decisioni. Nella massima parte si tratta di rivendicazioni già accolte, già studiate, già elaborate e in cospicua parte già previste nei bilanci nazionali da parecchi anni. In parte non indifferente si tratta di opere già iniziate ed in vari stati di esecuzione, ma tutte più o meno gravemente inceppate.

Pochi mesi fa il Ministro dei trasporti, nella discussione alla Camera dei deputati sul bilancio di previsione per il 1965, esprimeva la sua convinzione che « è sommamente dannoso non completare delle opere iniziate, anche perchè, una volta sospese, il loro completamente in un secondo tempo richiederà una maggiore spesa di quella che oggi si può sostenere ».

A dimostrare la fondatezza di questa opinione potrei citare tutta una serie di esempi, molto dolorosamente concreti, nella mia Regione e nella mia città. Il Ministro dei lavori pubblici conosce molto bene, certamente, le dolorose peripezie del famoso molo VII di Trieste e credo sia stato anche recentemente informato di quanto sta succedendo con la altrettanto tristemente nota vicenda della linea di circonvallazione ferroviaria di Trieste che, stando alle previsioni iniziali, avrebbe dovuto essere prossima alla sua ultimazione, mentre purtroppo ne è ben lontana. Anzi, a causa di infiltrazioni di falde acquee, qualora i cantieri venissero abbandonati, si corre il rischio che gli investimenti effettuati vadano perduti.

Per questa come per parecchie altre delle opere pubbliche urgenti per Trieste, la costruzione risale alla decisione ed al finanziamento della legge 21 marzo 1958, la cosiddetta « legge dei 45 miliardi ». Da allora, sui 5 lotti previsti, ne sono stati appaltati soltanto tre, di cui uno è ancora in corso di completamento. Il finanziamento, che si prevedeva in sei miliardi di lire per l'opera completa, è ormai completamente esaurito con i primi tre lotti. Si rende pertanto ormai indispensabile un ulteriore finanziamento di altri 5-6 miliardi. Le infiltrazioni verificatesi durante le lunghe soste dei lavori mettono in pericolo anche i lavori già eseguiti e si sta correndo il rischio di ulteriori aumenti di spesa.

Per altre opere infrastrutturali necessarie all'economia regionale, e di grande valore anche nell'interesse dell'economia nazionale, la situazione appare aggravata anche dai recenti allagamenti che hanno messo in luce, fra l'altro, anche la precarietà delle comunicazioni tra Trieste ed il restante territorio nazionale.

Sia che si considerino le esigenze effettive di garantire a Trieste ed al Friuli-Venezia Giulia quelle possibilità di ripresa economica che tutti, almeno a parole, auspicano (nella convinzione che si tratta con ciò di portare un concreto vantaggio all'intero Paese), sia che si voglia considerare l'assurdità dal punto di vista economico che si crea con i rinvii e con gli arresti nell'attuazione di opere decise, promesse, iniziate e finanziate, non credo che si possano ritenere sufficienti le vaghe assicurazioni o giustificazioni da parte dei vari Dicasteri, come in genere si fa da tempo nei confronti dei parlamentari o degli esponenti politici od economici che incessantemente fanno presenti questi argomenti.

La nuova Regione Friuli-Venezia Giulia ha incontrato ed incontra molti e gravi ostacoli al suo funzionamento ed ha iniziato la sua vita, molto relativamente autonoma, in condizioni di gravi difficoltà per la sua vita economica, anzichè essere incoraggiata nei suoi primi passi da quelle realizzazioni che dal Governo erano state promesse molto prima della sua nascita. L'opinione pubblica triestina e regionale è vivamente amareggiata da queste mancate realizzazioni, da questi intralci e procrastinamenti di opere che sono da tutti considerate indispensabili. Ancora più grave risulta lo stato d'animo generale quando si diffondono notizie allarmanti come quelle da me già citate in altra occasione pochi mesi fa, secondo le quali un gruppo di economisti francesi ha previsto che nel 1970, nell'ambito della dinamica del MEC, l'asse industriale europeo si sposterà secondo una linea che partendo dall'Adriatico e dal Tirreno terminerà nei porti del Nord, lasciando fuori da questa direttrice proprio la regione Friuli-Venezia Giulia.

In questo senso, cioè verso questa prospettiva, vengono interpretate anche le più recenti notizie riguardanti la costruzione di altra autostrada verso la Baviera, mentre si accantonerebbe la costruzione di quella che da Udine a Coccau dovrebbe confluire all'incontro della « E-7 » e della E-14 », le grandi direttrici Vienna-Roma e Stettino-Trieste, alle quali prima ho fatto cenno.

L'ordine del giorno che ho presentato, e che ho voluto qui solo brevemente illustrare, non è certamente il primo che ho presentato su questi argomenti, ma spero che possa essere accolto e tradotto finalmente in un serio impegno che porti alla realizzazione, al completamento di quelle opere da tempo attese, di cui Trieste e la Regione hanno urgente necessità.

In occasione della risposta del Governo alle nostre interrogazioni in merito alle alluvioni recenti ed alle loro disastrose conseguenze, mi ero dichiarato insoddisfatto perchè il Sottosegretario non aveva risposto alla mia interrogazione, perchè nel suo dire aveva ignorato ogni critica, ed infine perchè non aveva accennato a nessuna responsabilità quando ce n'erano tante!

La nostra Regione — tutti lo sanno — è stata fra le più colpite dalle calamità naturali ed atmosferiche. Abbiamo sofferto dai 30 ai 35 miliardi di lire di danni. Solo la Carnia — lo dice la « Comunità Carnica » — ha avuto 500 milioni di danni alle opere pubbliche. Nel Pordenonese ci vorranno centinaia di milioni per ripristinare le comunicazioni stradali, i pozzi artesiani, gli impianti di illuminazione, le scuole, gli asili, eccetera.

Voi sapete che la Carnia per molti giorni è rimasta isolata e così il Vajont, dove nessuno si sente sicuro, specialmente in prossimità dell'autunno e dell'inverno.

Io insisto nell'affermare che negli interventi, nella difesa civile, negli atteggiamenti delle autorità c'è stata incertezza, confusione, difetti di vigilanza ed organizzazione. Oggi si pone il problema più drammaticamente che nel passato. Non basta dare sistemazione ed assistenza, per tutto il periodo di tempo necessario, alle famiglie costrette ad abbandonare le loro abitazioni e provvedere al ripristino delle stesse.

Non basta risarcire adeguatamente e prontamente tutti i produttori colpiti dalle recenti calamità con disposizioni che riguardino le abitazioni, le botteghe artigiane, i negozi ed esercizi pubblici, le colture, i prodotti, in proporzione ai danni subìti e con particolare riguardo alla piccola azienda contadina, all'artigianato ed alla piccola economia.

Non sono sufficienti le misure che si devono prendere per salvaguardare i salari ed i posti di lavoro dei lavoratori (impiegati ed operai) dipendenti da stabilimenti costretti dalle calamità a sospendere la loro attività.

Non bastano tutte queste misure, giuste, necessarie, urgenti, che peraltro non sono state ancora prese. Sono necessari rapidi ed organici interventi che non solo riportino la normalità nelle zone colpite, ma garantiscano l'avvenire delle popolazioni.

E ciò non può che derivare da una legge organica atta a far fronte al ripetersi ormai costante di calamità naturali e atmosferiche, per integrare i provvedimenti governativi sempre insufficienti e inadeguati. Soprattutto — ecco il problema principale — ci vogliono leggi e piani di lavoro, organici, che affrontino il problema della sistemazione idrologica della montagna e dei corsi d'acqua.

P R E S I D E N T E . Il senatore Adamoli, svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno, firmati anche dai senatori Gaiani, Giacomo Ferrari, Guanti, Fabretti, Vidali e Vergani.

Il Senato,

constatato che gli impegni ripetutamente presi dal Governo davanti al Parlamento per la presentazione della nuova legge urbanistica fin dal tempo del primo Governo Moro non sono stati mantenuti;

rilevato che l'aggravarsi della crisi edilizia, del problema delle abitazioni per le grandi masse lavoratrici, del disordine dell'espansione nelle città ha ancor più fatto emergere l'improrogabile esigenza di una profonda riforma del settore riguardante la sistemazione del territorio nazionale;

impegna il Governo a sottoporre al Parlamento con urgenza un disegno di leg-

ge sulla riforma urbanistica fondato sui seguenti criteri:

a) esproprio generalizzato di tutti i suoli necessari all'espansione ed alla trasformazione degli insediamenti, impedendo la formazione di rendite parassitarie a vantaggio dei privati;

b) indennità di espropriazione che annulli la rendita fondiaria urbana e sollevi le future regioni, i comprensori ed i Comuni da oneri di esproprio insostenibili dalla collettività;

c) immediata operatività dei criteri informatori della nuova legge che, in attesa di costituire le regioni su tutto il territorio nazionale, senza limitazioni ed esoneri, sia attuata attraverso norme transitorie.

Il Senato,

in riferimento alla gravità dei lutti e dei disastri causati dal cedimento dell'autostrada del Sole nella zona di Fabro-Orvieto;

considerata l'emozione della pubblica opinione, che e rimasta profondamente colpita, anche perchè i tragici fatti si sono verificati per la mancata resistenza di una opera modernissima;

impegna il Governo a compiere una rigorosa inchiesta, comunicandone i risultati al Parlamento, per accertare:

1) i criteri di progettazione e di costruzione dell'autostrada in una zona di cui era nota la complessità e la pericolosità del sistema idro-geologico, sistema rimasto nella situazione preesistente nonostante le allarmanti denuncie degli Enti locali interessati;

2) i motivi per cui, nonostante le ripetute segnalazioni da parte di organi responsabili quando la minaccia dell'alluvione si era resa manifesta, non si è provveduto all'attuazione delle necessarie misure di sicurezza.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, neanche io ritengo di dover affrontare in questa sede tutte le questioni inerenti al bilancio dei lavori pubblici, perchè in Commissione è forse più produttivo mettere a punto alcuni aspetti non certo particolari, ma settoriali, sui quali si estende l'opera di questo Ministero.

Dobbiamo anche noi esprimere il nostro accordo con alcune affermazioni fatte dal collega Deriu, la cui relazione ci ha molto interessati, anche per alcune osservazioni critiche molto giuste e valide. Con questo non vogliamo cogliere l'occasione per auspicare incontri fra partiti opposti: sarebbe troppo meschino da parte nostra. Dobbiamo però rilevare come, di fronte a certe situazioni, pur partendo da punti di vista diversi, non si possa non esprimere giudizi convergenti e concordanti.

Non c'è dubbio che la discussione sul bilancio dei lavori pubblici mostri le carenze del Ministero, perchè non solo la documentazione che ci è stata fornita è insufficiente, ma manca di molti elementi che lo stesso Ministero dovrebbe fornire per disposizioni di legge. Il collega Gaiani ricorderà tra poco che, ad esempio, non abbiamo la relazione su quanto è stato compiuto nel campo della sistemazione idrogeologica del Paese, relazione che la legge prescrive. L'ultima relazione che abbiamo, a questo proposito, risale al 31 ottobre 1963. Il Ministero non compie, quindi, neanche gli atti che dovrebbe compiere a termini di legge: è evidente che in questa situazione la discussione diventa difficile, perchè incompleta. Che poi il Parlamento, a sua volta, non abbia gli strumenti, le possibilità, vorrei dire l'organizzazione elementare per affrontare discussioni di questo tipo, soprattutto nei confronti del Ministero dei lavori pubblici che, come è noto, tocca i campi più vari, è un vecchio rilievo. Se davvero il Ministero dei lavori pubblici deve occuparsi di problemi marittimi, scolastici, stradali, di ogni tipo di problema che richieda un'edificazione — ed ora non discutiamo se ciò sia giusto o non — dobbiamo avere tutti gli elementi concernenti la politica portuale, aeroportuale, edilizia, scolastica, e via dicendo. Ma non è così. C'è un'evidente sfasatura.

Ecco perchè siamo in imbarazzo nell'affrontare in modo serio ed utile la discussione di un bilancio di questo tipo. Cercheremo tuttavia di farlo ugualmente.

Quando si passa ai problemi concreti, si incontrano le contraddizioni. Il collega Deriu ha fatto alcune considerazioni, poi ha cominciato ad esaminare il bilancio e si è posto tre giuste domande. In primo luogo, questo bilancio è legato alla programmazione nazionale? È un bilancio che risponde alla politica del Governo di centro-sinistra? È un bilancio adeguato alle attuali esigenze?

Ed il collega Deriu ha risposto affermativamente a tutte e tre le domande. Questa è davvero una clamorosa contraddizione, nella sua stessa impostazione; perchè vi è contraddizione anche nell'attività del Governo, fra le sue enunciazioni e la realtà, fra le sue velleità programmatiche e quello che viene a prospettarci in questo bilancio. L'onorevole relatore afferma che questo bilancio è un bilancio che si inserisce perfettamente nel programma di sviluppo economico che dobbiamo ancora discutere: ma, da quanto si legge nella nota preliminare, si può rilevare che le previsioni di spese per l'anno 1966 sono rimaste, nel complesso, sostanzialmente immutate rispetto a quelle del 1965. E ciò è stato rilevato dallo stesso senatore Deriu.

Ora, non si riesce a capire come, dopo aver fatto un'affermazione di questo tipo, si possa poi dire, addirittura, che il presente bilancio è il primo anello della catena della programmazione. Questo non è assolutamente vero, mentre è verissimo che esso risponde alla politica di centro-sinistra: l'attuale politica di centro-sinistra, infatti, che è una politica di rinuncia a qualsiasi riforma, che vuole soltanto continuare sulla vecchia strada e limitarsi all'ordinaria amministrazione, in questo bilancio è perfettamente rispettata!

Se il senatore Deriu intende dire questo, allora ci troviamo senz'altro d'accordo, ma se intende dire che il bilancio attuale corrisponde ai programmi del primo e del secondo Governo Moro, dobbiamo ribattere che non è vero neanche questo, ammesso che quei programmi siano programmi accettabili e sufficienti.

Vi è inoltre da fare una considerazione, che non vale soltanto per il Ministero dei lavori pubblici, circa l'inadeguatezza dell'attuale bilancio. Recentemente il nostro Paese è stato sconvolto da una catastrofe senza precedenti, di dimensioni colossali, che ha arrecato danni talmente gravi che incideranno sul reddito nazionale: ma di questo, nel bilancio, non si tiene alcun conto! Si può dire, infatti, che il bilancio sia adeguato alle esigenze che sono emerse così tragicamente nel corso di queste ultime settimane? Basti pensare che il Veneto e l'Umbria hanno subìto danni rispettivamente per 35 miliardi e per 10 miliardi.

È evidente che vi è una staticità, un distacco assoluto rispetto a quello che avviene o è avvenuto nel Paese, per cui è necessario — a nostro avviso — in questa discussione qualcosa che modifichi questo stato di cose e venga ad adeguare il bilancio alla realtà del Paese, quale si è manifestata anche attraverso la recente catastrofe nazionale; se vogliamo che le nostre discussioni non siano soltanto discussioni contabili o pure polemiche verbali, è necessario che il bilancio si innesti, si plasmi sulla realtà del Paese. Preannuncio, quindi, sin da ora, che noi presenteremo degli emendamenti in tal senso.

Vi è poi da affrontare il problema dei residui passivi, che sta emergendo con una gravità forse insospettata. Avviene, insomma, che il Parlamento approva un bilancio ed il Governo ne esegue un altro. Il fatto che vi siano dei residui che ammontano ad oltre 4.000 miliardi (più della metà di un bilancio annuale) sta a significare che il Parlamento ha deciso di fare certe spese ed il Governo non le ha fatte o ne ha fatte altre diverse. Ora, poichè il bilancio è un insieme di autorizzazioni e di limitazioni poste dal Parlamento, il Governo dovrebbe limitarsi a effettuare le spese previste. Questo deve essere il bilancio per l'esecutivo: in realtà invece il Governo fa le sue scelte e non effettua le spese stabilite, in misura tanto rilevante da dare luogo in pratica — ripeto — ad un bilancio diverso da quello approvato dal Parlamento. Per quanto si riferisce in particolare al Ministero dei lavori pubblici, la cosa è ugualmente enorme: nel bilancio dello Stato nel suo insieme, come ho detto, il rapporto residui-stanziamenti è di metà; qui abbiamo 450 miliardi nel bilancio dei lavori pubblici, compresa la parte che figura nel bilancio del tesoro ma si riferisce ad opere pubbliche, ed i residui sono 222 mi-

liardi per i due bilanci. È necessario quindi che il Ministro fornisca spiegazioni a questo riguardo, perchè altrimenti i nostri discorsi sarebbero puramente formali!

Vorrei toccare il caso specifico dell'edilizia, senza peraltro affrontare questo tema in tutta la sua ampiezza, perchè ci riserviamo di farlo quando verrà al nostro esame il recente decreto-legge: rilevo soltanto che tale decreto prevede uno stanziamento di 6 miliardi per la parte che riguarda l'edilizia popolare finanziata attraverso la legge Tupini, stanziamento del quale non si vede la necessità dal momento che nel conto dei residui, proprio per la legge Tupini, risultano 2 miliardi e mezzo non spesi! E tutti sanno quanto sia difficile spendere questi soldi! Questa è una delle critiche che faremo al provvedimento che ho poc'anzi ricordato.

Se guardiamo poi a tutti i finanziamenti che si riferiscono all'edilizia vediamo che i residui ammontano a 132 miliardi. Che cosa è successo? Perchè il meccanismo non funziona? Noi vogliamo che sia chiarito tutto questo, altrimenti è inutile continuare a mettere nuova acqua in una botte che non ha spina, da cui non esce fuori niente!

Non mi soffermo sui residui passivi riguardanti gli altri settori...

Molti colleghi hanno parlato dei porti. Ci torneremo al momento opportuno. Mi soffermo soltanto a richiamare brevemente l'attenzione sugli ordini del giorno che con altri colleghi ho presentato.

Uno di essi riguarda la legge urbanistica; l'altro riguarda gli accertamenti per quanto è accaduto in Umbria.

Per la legge urbanistica il relatore Deriu ha parlato di « spiacevole ritardo »; ma qui non siamo di fronte a spiacevoli ritardi, qui siamo di fronte alla manifestazione di una politica che appare definitiva, di abbandono definitivo di ogni azione che riguardi la riforma dell'attuale sistema giuridico ed economico del suolo edificabile. Lo dimostra l'ultimo decreto, del quale parleremo a suo tempo.

L'onorevole Moro, quattro giorni fa, ha fatto un discorso a Bari, perchè adesso si usa fare i discorsi che decidono, che incidono, che fissano la politica economica del Paese, fuori del Parlamento: è un'abitudine che abbiamo conosciuta in altri tempi; ricordiamo il discorso di Pesaro ed altri. Allora non c'era il Parlamento, adesso il Parlamento c'è e questo è ancora più grave. Non è possibile che il Presidente del Consiglio se ne vada in una città e faccia un discorso che incide, che decide e che cambia tutta la prospettiva della politica economica del Paese. È una cosa molto grave: egli avrebbe dovuto parlare qui. E invece noi discutiamo il bilancio e non abbiamo la relazione previsionale, ignoriamo documenti di questa importanza, e il Capo del Governo fa altrove il suo discorso che decide sulla politica del Paese.

In questo discorso, come del resto in tutti i discorsi che si vanno facendo, di legge urbanistica non si parla. Non ne parla più nessuno; ne parla invero il compagno Nenni, nella sua lettera ai compagni, quando dice che bisogna fare la legge urbanistica, ma non aggiunge altro, e non dice neppure che cosa ci sia dentro questa specie di involucro. Non se ne parla più!

Questo, secondo noi, è uno degli elementi politici che caratterizzano l'attuale attività del Governo e che hanno gravi riflessi sulla vita economica del Paese, perchè a nostro giudizio la crisi edilizia, la questione delle abitazioni, ha questo fondamento. È stata dimenticata la legge urbanistica, si vuole seppellire la legge n. 167; ogni rinnovamento è stato accantonato.

Che cosa significa questo per l'attuale situazione dell'urbanistica in Italia, per gli effetti sulla vita economica e sociale? Oggi tutto questo è ignorato, e si danno incentivi con i decreti e i provvedimenti che vengono portati avanti. Ora speriamo di avere una risposta. C'è un vecchio impegno del Governo che non abbiamo voluto ricordare per carità di patria: l'onorevole Pieraccini aveva detto che entro il 30 giugno 1964 sarebbe stata presentata la legge urbanistica. Siamo nel 1965, e non se ne parla affatto. C'è un impegno approvato dal Senato!

Il secondo ordine del giorno riguarda l'autostrada del sole. Io non voglio fare scandalismi, signor Ministro, però la pubblica opinione è stata fortemente colpita da quello che è accaduto in Italia in occasione di que-

ste grandi pioggie. Noi non ci abbandoniamo ad allarmismi e respingiamo quello che l'onorevole Taviani ha definito un complesso d'inferiorità. Pare che noi italiani ci impressioniamo troppo: dappertutto accadono alluvioni, dappertutto accadono allagamenti: chi sa perchè noi strilliamo sempre. Ma noi non abbiamo i tifoni, quei tifoni che portano sempre bei nomi di donna. Non si tratta di quei fatti veramente tremendi: qui siamo di fronte a fatti stagionali, più o meno gravi.

Sulla questione dell'autostrada il Governo deve dare una risposta alla popolazione: Non si tratta di qualunquismo, ma di giudizi dettati dal buon senso. Com'è possibile che una strada nuova non regga? Bisogna dare una risposta, perchè la gente osserva che il ponte Milvio, costruito dai Romani, è ancora lì pronto ad affrontare chi sa quali altri eventi storici, oppure parla dei bocchettoni del Granduca di Toscana che continuano a svolgere la loro funzione. Come è possibile che l'acquedotto del Peschiera non sia stato sufficientemente protetto dalle infiltrazioni di acqua inquinata? Sono domande che la gente si pone.

Per l'autostrada del sole c'è qualche cosa di più. Gli enti locali avevano avvertito che la situazione della zona, per quanto riguarda il Tevere ed i suoi affluenti, imponeva non soltanto certe misure di prudenza, ma la soluzione integrale di questo problema; altrimenti l'autostrada sarebbe stata messa in una grande avventura. C'erano i piani, in base ai quali la spesa sarebbe stata di tre miliardi. I danni sono ben maggiori di tre miliardi! Perchè, quindi, l'autostrada è stata progettata a quel modo, in quel posto? E, soprattutto, perchè sono mancate del tutto le misure di sicurezza? Giacchè risulta (è stato scritto da numerosi giornali) che, quando ha cominciato a manifestarsi la minaccia — anche se nessuno poteva pensare che un torrentello diventasse una furia scatenata della natura, nessuno poteva pensare che portasse via l'autostrada e le automobili — non vi è stato alcuno che abbia bloccato l'ingresso all'autostrada.

Bisogna dare una risposta. Perchè non si sono ascoltati gli enti locali? Che cosa si fa oggi? Si rappezza l'autostrada del sole? Si lascia inalterata la minaccia? Si fanno gli accertamenti fino in fondo? Perchè l'autostrada non è stata chiusa a tempo debito?

Non voglio parlare della marrana di Prima Porta, che ha assunto aspetti incredibili. Questa marrana ogni sei mesi mette migliaia di famiglie sul lastrico. È accaduto quando eravamo a Roma per l'elezione del Presidente della Repubblica: anche allora le comunicazioni si sono interrotte, e adesso, di nuovo, la Capitale è stata tagliata fuori dal resto della Nazione. Evidentemente, c'è qualche difetto di fondo, e non bisogna rispondere dando la colpa ad eventi imprevedibili.

Con il nostro ordine del giorno chiediamo un'inchiesta. La faccia pure il Ministero, e ne informi la pubblica opinione, ne informi il Parlamento, perchè la gente vuol sapere perchè l'autostrada del sole è stata al centro di una tragedia così spaventosa. Dobbiamo dare una risposta: in questo modo rafforziamo i pubblici poteri e davvero facciamo credere alla gente che siamo qui per intervenire quando si manifestano lacune gravi nella vita dei pubblici istituti.

F L O R E N A . Onorevole Ministro, forse rischio di diventare noioso con i miei interventi ripetuti su un argomento del quale ci occupiamo oramai da molti anni, senza, tuttavia, aver realizzato nulla; mi riferisco alla possibilità di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

Si cominciò a parlare di questo problema fin dal 1954, ma ancora non è stato approntato nessuno studio in proposito.

In occasione della discussione del bilancio dello scorso anno, richiamai l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici sul fatto che si sarebbe dovuta riunire una speciale commissione, composta da persone specializzate nella materia delle ricerche geofisiche e geologiche, per stabilire se l'attraversamento dello Stretto si poteva fare e, in caso di soluzione positiva, quale tipo di opera si poteva realizzare.

Tuttavia, per quel che mi risulta, nel bilancio dei lavori pubblici non vi è alcuna indicazione di stanziamenti destinati a questo scopo. Pertanto, allo stato delle cose, non sappiamo ancora se l'attraversamento

stabile dello Stretto si possa fare, ed in che modo, mentre sarebbe quanto mai utile che una decisione venisse presa, in un senso o nell'altro, per le conseguenze che essa determinerebbe sull'impostazione generale della politica dei trasporti e sui mezzi di collegamento tra la Sicilia ed il Continente.

Mi sembra quasi inutile ripetere quanto già detto molte altre volte; che cioè l'incremento del traffico impone la necessità di poter disporre di mezzi idonei quali autostrade, raddoppi di linee ferrate, collegamenti aerei, al fine di consentire che il traffico stesso si svolga nelle migliori condizioni possibili.

Sarei dunque grato al Ministro se volesse fornirmi indicazioni su quella che potrà essere l'azione del Governo in questo campo; e parlo di azione del Governo, e non del Ministero dei lavori pubblici, in quanto il problema è così importante che deve necessariamente interessare non soltanto i lavori pubblici ma anche i trasporti e, principalmente, la programmazione. Infatti, la realizzazione di un'opera quale l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina non può essere avulsa da quella che sarà l'impostazione della programmazione.

Non presento ordini del giorno; mi basta, ripeto, richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su questo problema che, fino ad oggi, non è stato ancora affrontato con i mezzi necessari, tanto che non si è potuto ancora stabilire se quest'opera si possa effettivamente realizzare oppure no.

Mi pare non ci sia molto da aggiungere a quanto detto; tutti sanno quali disagi comporti, in certi periodi dell'anno, l'attraversamento dello Stretto. Ci sono colonne lunghissime di automezzi fermi da una parte e dall'altra, e pertanto, qualora si arrivasse alla conclusione che è impossibile realizzare l'attraversamento stabile, bisognerà rivedere tutta la politica dei trasporti in quella zona; non è infatti pensabile che, nel porto di Messina, si concentrino solamente i mezzi per le navi traghetto, perchè le esigenze commerciali della città e della zona vanno salvaguardate.

Affido dunque questo problema alla sensibilità del ministro Mancini, affinchè gli studi per la realizzazione di quest'opera vengano realizzati. Naturalmente, occorreranno cospicui stanziamenti e uomini specializzati in questa materia; ma ritengo che il Governo debba affrontare con fermezza il problema, in modo da impostare tutto un piano di lavori per lo Stretto di Messina.

M A S S O B R I O . Onorevole Ministro, onorevoli senatori, nella mia breve esposizione tratterò solo problemi particolari senza fare riferimento alla situazione preminente del Ministero dei lavori pubblici. Del bilancio si è infatti finora detto molto e, pertanto, inevitabilmente finirei per ripetere cose già dette da altri oratori.

Mi soffermerò quindi su taluni problemi particolari che interessano le popolazioni dei piccoli centri della mia provincia, Alessandria, problemi che possono trovare soluzione, a mio avviso, senza eccessivo onere per lo Stato. Mi riferisco alle strade di circonvallazione che, specie nei piccoli centri di campagna, sono diventate indispensabili; alla situazione di alcuni torrenti che, in occasione delle grandi pioggie, straripano e allagano campi e case, ed inoltre alle case di riposo per persone anziane. Richiamo anche la sua attenzione, signor Ministro, sulla situazione che si è venuta a determinare nell'ambito dell'Istituto per le case popolari di Torino, cioè sulla vertenza in atto tra l'Istituto ed i propri inquilini, circa il prezzo relativo al riscatto degli alloggi da questi ultimi occupati, fissato in due tempi, a distanza di 3 anni circa l'uno dall'altro. La seconda valutazione, evidentemente maggiorata, ad opera del Genio civile, nei confronti della prima, non è stata accettata dall'Istituto case popolari, il quale ha inoltrato un ricorso al Consiglio di Stato per la definizione del caso, definizione che non si sa quando potrà avere luogo.

Ho abitato 20 anni nelle case popolari di Torino, ed in considerazione di ciò sono continuamente bersagliato dai suddetti inquilini con domande di questo genere: siamo stati invitati a prenotarci per l'acquisto dell'alloggio a riscatto, ci siamo impegnati sottoscrivendo le condizioni stabilite; ora che la questione è davanti al Consiglio di Stato, che cosa succederà?

Tra l'altro, pare che l'Istituto case popolari abbia scritto agli inquilini interessati comunicando loro che l'affitto pagato verrà accantonato in conto acquisto alloggio, facendo con ciò nascere negli stessi la convinzione o l'illusione che la questione sia oramai definita.

Questi inquilini hanno diritto — quanto meno — di conoscere, in merito, notizie circa la validità dell'impegno assunto a suo tempo. Trattasi di inquilini che, in considerazione di detto impegno, non hanno aderito ad altre soluzioni per l'acquisto dell'alloggio. Pertanto la prego vivamente, signor Ministro, di volersi occupare della questione affinchè il Consigilo di Stato risolva nel più breve tempo possibile il problema da me espostole.

Mi sia permesso, onorevoli colleghi, di ritornare ancora un momento sulla necessità di costruire case di riposo per persone anziane. Quotidianamente si assiste, in questo campo, a scene dolorose di persone che devono abbandonare i paesi d'origine, costretti a trascorrere gli ultimi giorni della loro vita nelle case di riposo di altri paesi. Questo è il caso del mio paese, Solero in provincia di Alessandria, ma certamente il problema interesserà moltissimi altri piccoli comuni. Si tratta dunque di un problema sociale, che desidero raccomandare alla sua autorevole considerazione, signor Ministro.

Un altro problema è quello che riguarda i piccoli centri, nel cui abitato la via principale congiunge strade di grande traffico, con tutte le conseguenze che ciò determina per le popolazioni locali.

Esempio: la strada principale di Solero è inserita nella Torino-Genova, lungo la quale scorre un enorme traffico, con la conseguenza che la strada non è più utilizzata dagli abitanti locali, per la sua pericolosità costante, come dimostrano due incidenti mortali.

L'Amministrazione comunale ha presentato circa 10 anni or sono un progetto per la variante della strada statale n. 10. all'ANAS, ma finora nulla è stato fatto. Sarebbe pertanto auspicabile che lei, signor Ministro, volesse intervenire a favore di detto progetto, che risolverebbe un grave problema per la popolazione locale.

Per finire, Solero necessita della regolazione del torrente che divide in due parti l'abitato. In proposito è stato predisposto un progetto per la sua deviazione che, quanto prima, giungerà all'esame del Ministero dei lavori pubblici. Le rivolgo, signor Ministro, una preghiera perchè detto progetto venga tenuto nella debita considerazione, in quanto lo stato di disagio in cui la popolazione di Solero vive, a causa degli straripamenti del torrente, è rilevante.

Nella mia esposizione, come avevo detto nella premessa, mi sono limitato ad esporre problemi di ordine secondario nel quadro della discussione del bilancio dei lavori pubblici, che però rivestono grande importanza per le popolazioni interessate.

Per le ragioni esposte, signor Ministro, la prego quindi di voler prendere in benevola considerazione quanto da me trattato, intervenendo in modo tempestivo ed autorevole.

P R E S I D E N T E . Il senatore Gaiani svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno, firmati anche dai senatori Adamoli, Giacomo Ferrari, Vidali, Guanti, Fabretti e Vergani:

Il Senato,

in riferimento alle disastrose conseseguenze derivate dai recenti nubifragi che si sono abbattuti su quasi tutto il territorio nazionale e che hanno provocato la dolorosa perdita di decine di vite umane e gravissimi danni alle opere pubbliche, all'agricoltura, alle case di abitazione civile e alle attività produttive commerciali;

constatato che lo stato di dissesto idrogeologico del territorio nazionale e la inefficienza delle difese idrauliche, dovute all'inadeguata e frammentaria politica delle acque praticata dal Governo, sono la causa prima del ripetersi di disastrose alluvioni;

impegna il Governo:

1) a promuovere una nuova politica per l'uso delle acque pubbliche, predisponendo ed attuando un piano generale ed organico di difesa del suolo e di sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali ai fini della coordinata utilizzazione delle

acque per l'agricoltura — bonifiche e irrigazioni —, per gli usi civili, per la navigazione interna, per la produzione dell'energia elettrica e per lo sfruttamento industriale. Tale piano dovrà essere inserito nella programmazione economica nazionale e i relativi finanziamenti dovranno essere considerati, nelle scelte di politica economica, fondamentali e prioritari.

Intanto occorre aggiornare e rivedere il piano orientativo predisposto a norma della legge 19 marzo 1952, n. 184, adeguandone la strutturazione agli obiettivi e le previsioni ai criteri suesposti e allo stato attuale delle condizioni idro-geologiche e delle strutture idrauliche, per una effettiva difesa del suolo per la pubblica incolumità. Alla elaborazione del piano generale, all'aggiornamento del piano orientativo e alla elaborazione di piani più limitati ma coordinati per singoli bacini idrografici, dovranno essere chiamate le regioni, gli enti locali interessati e, ove le regioni non esistono ancora, i rappresentanti degli attuali Comitati regionali per la programmazione;

2) a predisporre, nel quadro del piano generale, urgenti e coordinati interventi nei bacini idrografici più importanti, unitariamente intesi, ai fini della sicurezza delle popolazioni e delle più impellenti necessità economiche, tenendo conto dei tempi tecnici occorrenti e della successione delle opere secondo obiettivi criteri di priorità.

Il Senato,

in considerazione delle gravi difficoltà in cui si trova il sistema di rifornimento idrico delle nostre città, a cominciare da Roma, ove si sono rivelate profonde carenze, e di centinaia e centinaia di località e paesi, specialmente nel Mezzogiorno, che sono tuttora privi di regolare rifornimento di acqua potabile;

invita il Governo a voler accelerare lo studio per predisporre, nel più breve tempo possibile, il piano regolatore generale degli acquedotti per tutto il territorio dello Stato a norma della legge 4 febbraio 1963, numero 129.

G A I A N I . Onorevoli senatori, il mio intervento non ha lo scopo di affrontare un discorso d'insieme sul bliancio dei lavori pubblici — discorso già abbozzato dal senatore Adamoli e che potrà essere ripreso in Aula — ma quello più limitato, anche se a mio avviso molto importante, di illustrare un ordine del giorno sul problema, quanto mai attuale, della difesa del suolo e della politica del Governo a proposito della regolazione dei fiumi e dell'uso delle acque pubbliche. A questo problema il senatore Deriu, nella sua relazione, ha infatti dedicato poco tempo, ma io lo ritengo importantissimo ed urgente.

A soli due anni di distanza dalla tragedia del Vajont ed a qualche giorno da quella di Mattmark, eventi che hanno gettato nel lutto tante famiglie italiane, si sono abbattuti in molte regioni italiane nubifragi e temporali, che hanno provacato la perdita di altre vite umane e danni gravissimi alle opere pubbliche, all'agricoltura, alle case di abitazione, eccetera.

Infatti, ben 115.000 ettari di terreni coltivati sono stati allagati; strade e ferrovie sono state interrotte e, tra queste, linee ferroviarie di interesse nazionale e l'autostrada del sole. Si sono avuti allagamenti di paesi e di città, come Latisana e perfino Roma, dove anche l'acquedotto è stato danneggiato, per cui si è dovuta sospendere o limitare l'erogazione dell'acqua potabile.

Non è certo la prima volta, onorevoli senatori, che ci troviamo di fronte a situazioni di questo genere.

Ora, c'è da chiedersi: come mai tutto questo è potuto accadere? Come mai disgrazie come queste accadono in Italia tanto di frequente?

Si dirà che è piovuto molto, e questo è vero, ma non abbiamo avuto dei cicloni: solo precipitazioni più abbondanti!

P R E S I D E N T E . In tre giorni, è piovuto quanto normalmente avviene nei due mesi più piovosi dell'anno.

G E N C O . Di fronte a tali precipitazioni atmosferiche non c'è opera di arginatura o di sbarramento che possa tenere, senatore Gaiani!

G A I A N I . Riconosco, come ho già detto, che sono cadute quantità d'acqua notevoli in un periodo di tempo ristretto, ma alla fine non si è trattato di tifoni!

La realtà è questa: che il nostro Paese è esposto quasi indifeso alle perturbazioni atmosferiche, così che solo una pioggia più abbondante del solito provoca disastri.

La « Voce Repubblicana » ha scritto, nei giorni in cui più drammatica era la situazione, che « L'Italia è un Paese costruito male, nell'impreparazione, nell'affarismo, nella retorica ».

Giudizio molto severo e generico, ma che corrisponde in gran parte alla realtà, anche se non individua le cause reali e le responsabilità dello stato in cui si trova il nostro Paese.

In realtà, ciò che è fatto male — e sta alla base sia della catastrofe del Vajont, come delle innumerevoli e disastrose alluvioni che hanno colpito il nostro Paese — è la politica delle classi dirigenti italiane, che hanno sempre subordinato e sacrificato all'espansione monopolistica gli interessi e la stessa incolumità delle popolazioni.

Tutta la politica circa l'uso delle acque pubbliche è stata intesa a soddisfare le esigenze e gli interessi di privati monopoli, sacrificando a tali interessi un razionale uso delle risorse idriche, trascurando le necessarie opere per la difesa del suolo e per un'organica sistemazione delle acque dei nostri fiumi.

Siamo di fronte al più pauroso abbandono della montagna, al decadimento di tutte le opere di difesa idrauliche ed idraulico-forestali, al dissesto idrogeologico del nostro territorio.

Così, quando piove un po' più del solito, le acque dei torrenti scendono a precipizio erodendo le nostre montagne e portando a valle valanghe di fango. I nostri fiumi si ingrossano improvvisamente, le deboli arginature cedono e le acque devastano le nostre campagne.

Purtroppo, nonostante la fine dei monopoli elettrici, le cose vanno avanti press'a poco come prima.

La politica delle acque attuata dal Governo, nonostante tutto il parlare che si fa di programmazione, resta una politica inadeguata, frammentaria e scoordinata.

Non si è provveduto e non si provvede in modo organico alla sistemazione idrogeologica del territorio nazionale, non si dedica a questo problema l'attenzione necessaria (lo dimostra anche il modo come la questione è affrontata nel programma quinquennale), nè si pensa ai necessari stanziamenti, lasciando andare le cose come prima con gran danno dell'interesse nazionale.

È vero che dopo la grande alluvione del Polesine del 1951 si comincio ad interessarsi maggiormente ai problemi dei fiumi e, sotto la spinta dell'immane disastro, il Parlamento votò la legge 19 marzo 1952, n. 184, in base alla quale il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con quello della agricoltura, veniva incaricato di presentare al Parlamento un piano orientativo per tutto il complesso delle opere di difesa dei corsi d'acqua naturali nell'intero territorio della Repubblica.

Ma, in realtà, con l'attuazione parziale del piano orientativo, non si è avuta una vera svolta nella politica delle acque.

Si sono avuti maggiori interventi finanziari, questo è vero, ma ciò è avvenuto nell'alveo della vecchia politica, al di fuori di un vero e proprio programma organico che tendesse a dare soluzione, oltre che ai problemi della difesa del suolo, a quelli relativi ad un uso razionale delle nostre risorse idriche.

Il piano orientativo è stato elaborato dagli Uffici tecnici senza alcun contatto con gli enti democratici, Comuni e Provincie, e consta di un'elencazione di opere, senza alcuna indicazione della successione di esse nè di alcuna priorità, e senza un collegamento organico fra opere di difesa e uso delle acque.

Il Piano orientativo, credo che tutti lo conoscano e si rendano conto della realtà di quanto ho affermato, non voglio dire che non sia pregevole, ma ha gravi difetti. Il piano prevedeva la spesa complessiva di 1.454 miliardi, 848 dei quali da spendere nei primi 10 anni: è stato aggiornato il 31 ottobre 1963 ed è stato portato a 1.556 miliardi complessivi. Le somme previste dal pia-

no sono state stanziate con diverse leggi. Le due più importanti sono: la legge n. 638 del 1954 per 120 miliardi di lire in dieci anni e la legge n. 11 del 1962 per altri 122 miliardi in cinque anni. Ora, quale è lo stato di attuazione del piano? Sono stati spesi, al 31 ottobre 1963, 231 miliardi dal Ministero dei lavori pubblici, in luogo dei 739 previsti dal piano aggiornato. Restano da spendere 584 miliardi del Ministero dei lavori pubblici al 31 ottobre 1963, e per completare il piano, complessivamente 1.287 miliardi di lire in opere idrauliche, idraulico-forestali e idraulico-agrarie. I dati che cito si fermano al 1963 perchè il Ministro dei lavori pubblici non ha allegato al bilancio la relazione sui progressi compiuti nell'attuazione del piano orientativo, prevista dall'articolo 3 della legge n. 184. Vorrei pregarla, signor Ministro, di voler disporre perchè gli organi tecnici del Ministero mettano a nostra disposizione, il più presto possibile, questa relazione, per farci conoscere i progressi compiuti dal piano anche nel 1964. Sappiamo, però, che nel bilancio dell'anno scorso erano stati stanziati 30 miliardi. Nel bilancio al nostro esame si prevedono 16 miliardi per la legge n. 11 e 5 miliardi per la legge n. 638.

Siamo agli sgoccioli, signor Ministro, presto non vi sarà più un soldo. La legge n. 11 prevedeva appunto un periodo di 5 anni per l'investimento di 122 miliardi; quindi lei ha a disposizione per i lavori idraulici su tutto il territorio nazionale solo 21 miliardi, una cifra assolutamente irrisoria che non le consente in alcun modo di affrontare il problema della sistemazione dei fiumi e della difesa del territorio nazionale, che è uno dei compiti più importanti del Ministero.

D'altra parte, nonostante la spesa globale di 526 miliardi, la situazione della difesa del suolo, per gli avvenimenti che purtroppo hanno sconvolto i nostri fiumi e le nostre montagne, non è migliorata.

È stata, in sostanza, una politica frammentaria, disorganica: si è corsi dietro alle alluvioni, si sono spese somme enormi per riparare argini, per tamponare situazioni di emergenza, per vuotare bacini allagati, per soccorrere decine di migliaia di cittadini che erano rimasti danneggiati; si sono fatte opere incomplete, che successivamente sono decadute.

Ricordo che il ministro Zaccagnini, quando presentò in Parlamento la legge per la sistematica regolazione dei fiumi, nella relazione che l'accompagnava, con estrema chiarezza, disse che molte opere erano state fatte a metà e abbandonate: perciò erano decadute. Si sono fatte e si fanno opere che in avvenire non serviranno più e per le quali si spendono somme enormi, a volte superiori a quelle che sarebbero state spese per fare lavori completi nel quadro di un piano organico.

Un altro esempio del metodo disorganico e frammentario con cui si è proceduto nella politica dei fiumi è dato dal modo con cui furono ripartiti i 122 miliardi su tutto il territorio nazionale. La ripartizione è stata fatta stanziando il 40 per cento della somma per il Mezzogiorno ed il resto per il rimanente territorio nazionale, senza tener conto delle reali esigenze dei singoli bacini idrografici. Il ministro Sullo mi accusò di essere antimeridionalista: aveva torto, bisognava tener conto dell'effettiva condizione dei diversi bacini idrografici. Se il Po, per esempio, aveva bisogno di 50 miliardi, non si poteva dargliene 16, come invece si è fatto.

C R O L L A L A N Z A . Per il Sud, non era neanche sufficiente quel 40 per cento stanziato.

G A I A N I . Non discuto su questo. Se il Mezzogiorno aveva bisogno di maggiori investimenti, bisognava assegnarli. Comunque la ripartizione doveva essere fatta tenendo conto delle reali esigenze in rapporto alla pericolosità dei fiumi e dei torrenti. Senz'altro, anche la Calabria ha bisogno di grandi opere idrauliche, soprattutto di opere idraulico-forestali per arrestare i terreni che franano, sotto l'impeto dei torrenti in piena.

Vorrei dire poche parole sul Po. Il Po è il fiume più importante del nostro Paese ed il più pericoloso: i fatti, purtroppo, lo hanno dimostrato. Attualmente le arginature di questo grande fiume, nel suo corso verso il

mare e nel Delta, sono molto precarie. Le mie non sono affermazioni fatte a caso: mi riferisco ad una riunione ufficiale tenutasi nello scorso autunno presso il Genio civile di Rovigo ove è stato fatto il punto della situazione. L'ingegner Rinaldi, allora Presidente della IV Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'ingegner Baldin, dirigente del Genio civile di Rovigo, e l'ingegner Piccoli hanno fatto un'esposizione chiarissima sulla situazione del Po. L'ingegner Baldin ha mandato una lettera al Ministro in cui denunciava il gravissimo pericolo corso dal Polesine per una piena inferiore ai 6.000 metri cubi, verificatasi nell'autunno scorso. È stato detto che una piena di poco superiore avrebbe fatto saltare tutto il sistema difensivo. Se si tiene conto che nel 1951 la massima piena all'idrometro di Pontelagoscuro raggiunse 12.000 metri cubi d'acqua al secondo, risulta chiaro che la situazione è assai peggiorata e desta gravi preoccupazioni. Le arginature sono oggi in condizioni di resistenza inferiori a quelle esistenti nel 1951, perchè il territorio del Delta è stato influenzato dal noto fenomeno del bradisismo negativo, che ha determinato un abbassamento dei terreni, in media, di un metro e mezzo rispetto al livello del 1951· quindi i sovralzi arginali e i rafforzi sono stati praticamente annullati dall'abbassamento del terreno. Le arginature del Delta, nonostante tutto quello che è stato fatto fino ad oggi, non danno la sicurezza che davano nel passato.

Questo è stato detto chiaramente da tecnici qualificati del Ministero dei lavori pubblici e del Genio civile.

Attualmente il fenomeno è cessato perchè sono state chiuse tutte le centrali di metano, a seguito dell'accertamento che l'estrazione delle acque metanifere era la causa dell'abbassamento dei terreni. Infatti, una volta cessate tali estrazioni, è cessato anche questo fenomeno del bradisismo, anche se è vero che in certe località il terreno continua ad abbassarsi di qualche centimetro all'anno.

Nella riunione che ho ricordato, il presidente Rinaldi enunciò un piano di sistemazione del Delta padano il cui costo sarebbe stato di 238 miliardi. Questo generico piano non è stato mai preso concretamente in considerazione.

Il 1° luglio 1961 venne costituita, per iniziativa del ministro Zaccagnini, una Commissione di tecnici internazionali per esaminare il problema della sistemazione del Po e del Delta. Essa ha lavorato un paio di anni approfondendo le varie questioni senza giungere a una conclusione definitiva circa la sistemazione del Delta.

La Commissione non si è pronunciata circa la sistemazione del Delta perchè i terreni continuavano ad abbassarsi e perchè la Commissione stessa riteneva necessario costruire un modello del Delta padano su cui eseguire esperimenti che dessero determinate indicazioni, prima di procedere alla elaborazione di un piano organico di sistemazione del territorio deltizio.

La costruzione di tale modello venne iniziata nel 1960; ora siamo nel 1965 e ancora non è stata portata a termine. È mai possibile?

Se vogliamo fare qualcosa di serio, lo dobbiamo fare con rapidità; non possiamo aspettare cinque anni per costruire un modello sul quale fare poi esperimenti in base ai quali procedere infine alla elaborazione di un piano per la sistemazione del Delta!

Io, signor Ministro, denuncio questo fatto per chiederle di intervenire in modo energico affinchè questo modello sia ultimato al più presto e siano eseguiti gli esperimenti che consentano ai tecnici di trarre i dati necessari per elaborare il piano di sistemazione.

Signor Ministro, la prego di esaminare attentamente questo problema e di dirci il più presto possibile a che punto sono i lavori per il modello. Naturalmente so che non è possibile avere una risposta entro domani; perciò mi riservo di presentare una interrogazione, per lasciarle il tempo necessario per informarsi.

Ritengo che sia necessario elaborare un piano organico di difesa e, al tempo stesso, di utilizzazione delle acque, perchè nel Polesine ci troviamo in una strana situazione: abbiamo un'infinità di acqua quando vi sono le alluvioni, ma non abbiamo acque

per l'irrigazione! Il Polesine che è attraversato dal Po, dal Canal Bianco, che è costeggiato dall'Adige, non ha acqua per l'irrigazione!

Ora, questo accade perchè il fiume non è sistemato e le derivazioni già esistenti sono tali da impedire di prendere altra acqua dal Po, dal Canal Bianco e dall'Adige.

Le acque, pertanto, vanno regolate. Se facciamo un piano di difesa che al tempo stesso consenta l'uso delle acque a scopo di sviluppo economico, facciamo degli investimenti produttivi utili al nostro Paese. Naturalmente si tratta di fare un piano non solo per il Po, ma per tutto il territorio nazionale. Anzi, occorre una nuova politica delle acque, occorre una scelta chiara, tenendo conto che il problema della regolazione e dell'uso delle acque è un problema nazionale che va inserito nella programmazione economica.

A questo proposito abbiamo presentato un ordine del giorno nel quale chiediamo appunto questa nuova politica. Ne do nuovamente lettura:

« Il Senato, in riferimento alle disastrose conseguenze derivate dai recenti nubifragi che si sono abbattuti su quasi tutto il territorio nazionale e che hanno provocato la dolorosa perdita di decine di vite umane e gravissimi danni alle opere pubbliche, all'agricoltura, alle case di abitazione civile e alle attività produttive commerciali, constatato che lo stato di dissesto idro-geologico del territorio nazionale e la inefficienza delle difese idrauliche, dovute all'inadeguata e frammentaria politica delle acque praticata dal Governo, sono la causa prima del ripetersi di disastrose alluvioni, impegna il Governo:

1) a promuovere una nuova politica per l'uso delle acque pubbliche, predisponendo ed attuando un piano generale ed organico di difesa del suolo e di sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali ai fini della coordinata utilizzazione delle acque per l'agricoltura — bonifiche e irrigazioni —, per gli usi civili, per la navigazione interna, per la produzione dell'energia elettrica e per lo sfruttamento industriale. Tale piano dovrà essere inserito nella programmazione economica nazionale e i relativi finanziamenti dovranno essere considerati, nelle scelte di politica economica, fondamentali e prioritari.

Intanto occorre aggiornare e rivedere il piano orientativo predisposto a norma della legge 19 marzo 1952, n. 184, adeguandone la strutturazione, gli obiettivi e le previsioni ai criteri suesposti e allo stato attuale delle condizioni idro-geologiche e delle strutture idrauliche per una effettiva difesa del suolo per la pubblica incolumità. Alla elaborazione del piano generale, all'aggiornamento del piano orientativo e alla elaborazione di piani più limitati ma coordinati per singoli bacini idrografici, dovranno essere chiamate le regioni, gli enti locali interessati e, ove le regioni non esistono ancora, i rappresentanti degli attuali Comitati regionali per la programmazione;

2) a predisporre, nel quadro del piano generale, urgenti e coordinati interventi nei bacini idrografici più importanti, unitariamente intesi, ai fini della sicurezza delle popolazioni e delle più impellenti necessità economiche, tenendo conto dei tempi tecnici occorrenti e della successione delle opere secondo obiettivi criteri di priorità ».

Con questo, praticamente, diciamo quali sono gli orientamenti che, a nostro avviso, dovrebbe avere una politica nazionale delle acque.

Per quanto riguarda l'aggiornamento del piano orientativo, penso che sia necessario suggerire di tenere in considerazione il problema della navigazione e quello della sistemazione del Delta padano. In definitiva, il piano che noi proponiamo deve prevedere, oltre alle opere idrauliche, idraulico-forestali, idraulico-agrarie, una serie di altre opere intese ad una razionale utilizzazione delle acque pubbliche ai fini dello sviluppo economico del Paese. In altre parole, chiediamo un piano di difesa del suolo nazionale, che al tempo stesso sia un piano di sviluppo inserito nel piano quinquennale di sviluppo economico.

Per quanto riguarda il bilancio, come ho già detto, in esso sono stati stanziati 21 mi-

liardi per i fiumi, quindi una somma irrisoria che non può servire ad affrontare problemi come questi.

Vorrei aggiungere che concordo con molte cose che il senatore Deriu ha detto, ma non con l'affermazione secondo la quale il nostro bilancio esprime veramente una politica di programmazione e si inquadra nel programma quinquennale di sviluppo. Io ritengo, invece, che questo bilancio sia di completa ordinaria amministrazione.

Durante la discussione del bilancio dell'anno scorso, il Sottosegretario onorevole De' Cocci fece un ottimo discorso a questo riguardo, parlando delle funzioni del Ministero dei lavori pubblici che dovevano essere di preminente interesse per quanto riguardava gli investimenti.

Ora, se andiamo a leggere questo bilancio, che differenza c'è rispetto a quello dell'anno passato? Troviamo solo qualche differenza quantitativa, ma non ci sono differenze sostanziali.

Questa è la realtà: siamo di fronte ad un bilancio di ordinaria amministrazione.

Per quanto riguarda il settore idraulico, nel piano quinquennale si parla di un investimento di complessivi 300 miliardi. Ora, ritengo che il modo in cui è impostata nel programma la questione dei finanziamenti a questo settore riveli un'assoluta sottovalutazione del problema. Dico di più: è stupefacente pensare che nel programma quinquennale si prevedano solo 10 miliardi di lire in cinque anni per spese di manutenzione di tutte le opere idrauliche del Paese. Ecco perchè dico che, in fondo, chi ha redatto questo programma di sviluppo economico ha sottovalutato completamente il problema dell'uso delle acque e della difesa del suolo. Per questa ragione, presentiamo un emendamento inteso ad aumentare il limite di spesa previsto in bilancio per la manutenzione di opere idrauliche da 2 miliardi 500 milioni a 10 miliardi di lire.

Prima di concludere, desidero dire che questo piano per l'uso delle acque pubbliche e per la difesa del suolo dovrà essere elaborato democraticamente con il consenso degli enti locali e delle Regioni, e dovrà essere inserito nel programma di sviluppo economico nazionale.

Per fare questo è chiaro che occorrono massicci investimenti, che dovranno essere considerati prioritari rispetto ad altre scelte. Ed allora, che cosa intende fare il Ministero dei lavori pubblici? Occorre presentare subito un disegno di legge di finanziamento di nuove opere, in cui sia indicato anche quali siano le priorità che dovranno essere rispettate ed i tempi di attuazione. Se, infatti, si continua a spendere male il danaro, come è stato fatto finora, è chiaro che il problema non verrà risolto.

Per quanto riguarda la navigazione interna, consentitemi di fare qualche considerazione.

Siamo tutti d'accordo, mi pare, sull'economicità e sull'utilità dei trasporti fluviali e fluvio-marittimi. Bisogna però precisare come devono essere fatti. Secondo noi, si tratta di realizzare una serie di opere che consenta la costituzione di un organico e coordinato sistema idroviario: ciò al fine di poter utilizzare, intanto, le vie d'acqua esistenti — praticamente il Po —, poi costruire le opere idroviarie necessarie per rendere navigabili canali e fiumi già adatti, infine pensare a costruire quelle opere nuove che sono necessarie a creare un sistema organico di comunicazioni fluviali. Parlo, naturalmente, della Valle padana, perchè non so dove potremo trovare le condizioni per la creazione di un'altra rete idroviaria.

Il Po è navigabile; è necessario costruire l'alveo di magra, così come è previsto nel piano quinquennale di sviluppo; ma è chiaro che sarebbe vano costruirlo se al tempo stesso non si provvedesse a fare tutte le opere di regolazione del corso del fiume dalla sorgente alle foci.

Vi è, poi, un altro problema che nessuno ha preso in considerazione (non se ne parla neppure nel piano quinquennale di sviluppo economico): quello, cioè, del Canal Bianco. Ora, questo Canale può essere reso navigabile da navi di 1.350 tonnellate con una modesta spesa di 15-16 miliardi di lire. Con la legge n. 11 sono stati stanziati 22 miliardi, destinati, però, unicamente ad opere idrauliche, mentre erano escluse le opere di na-

vigazione. Se oggi stanziamo altri 15-16 miliardi, creiamo le condizioni perchè un altro fiume sia per tutto il suo corso, dalla foce al Mincio ed al Po, navigabile per navi da 1.350 tonnellate. Qui bisogna parlare chiaro e non prospettarsi cose impossibili o troppo costose solo per favorire certe provincie o certi gruppi economici.

C'è qualcuno che pensa che si possa arrivare da Venezia a Milano scavando un nuovo grande canale che da Padova, passando per Vicenza e Verona, si colleghi al Mincio e al Ticino. Questo canale non esiste e non esiste neppure un progetto; potrà anche essere realizzato fra dieci, venti anni, quando lo sviluppo delle comunicazioni renderà utile affrontare una spesa così grande. Per ora è meglio finanziare le opere a più vicino rendimento, come quelle per rendere navigabile il Canal Bianco. Il Po deve essere la dorsale di questo sistema, gli altri canali possono integrare e costituire tutto il sistema idroviario, che può consentire una grande economia dei trasporti e creare le condizioni per uno sviluppo maggiore della vita economica nelle provincie che essi attraversano.

Prego, quindi, il signor Ministro di tenere conto di questo problema, che è molto importante e che è stato largamente esaminato dal senatore Lombardi, il quale, se non erro, è presidente di un ente che si occupa in modo particolare della navigazione interna.

Perciò il Po, il Canale Cremona-Milano, il Tartaro-Canal Bianco, il Canale Padova-Venezia (che mette in comunicazione la zona industriale di Padova con quella di Mestre) debbono avere, secondo me, la precedenza.

Ho presentato un altro ordine del giorno. Ne do lettura:

Il Senato, in considerazione delle gravi difficoltà in cui si trova il sistema di rifornimento idrico delle nostre città, a cominciare da Roma, ove si sono rivelate profonde carenze, e di centinaia e centinaia di località e paesi, specialmente nel Mezzogiorno, che sono tuttora privi di regolare rifornimento di acqua potabile; invita il Governo a voler accelerare lo studio per predisporre nel più breve tempo possibile il piano regolatore generale degli acquedotti per tutto il territorio dello Stato a norma della legge 4 febbraio 1963, n. 129.

Non credo sia necessario spendere parole a questo riguardo, abbiamo visto quel che è successo a Roma, vediamo le deficienze dei rifornimenti idrici, e sappiamo come si trovano centinaia e forse migliaia di località meridionali prive di acqua. La legge n. 129 è stata prorogata per altri tre anni, ma il Ministero non deve aspettare la scadenza dei termini, deve procedere subito agli adempimenti della legge n. 129! Prego il Ministro di voler fare uno sforzo perchè questo piano sia elaborato rapidamente.

Due parole ancora sul problema dei danni. Ho letto sui giornali e nei resoconti parlamentari che il Governo ha intenzione di andare incontro ai danneggiati dalle recenti alluvioni con le leggi vigenti. Voglio ricordare ai componenti di questa Commissione che nel 1951 furono fatte delle leggi speciali, con finanziamenti speciali, per indennizzare coloro che avevano subìto gravi perdite nell'alluvione del Polesine. Per compiere un'opera di giustizia non bisogna aiutare soltanto coloro che hanno avuto i terreni devastati e le case distrutte, ma anche coloro che hanno perduto i raccolti: sapete benissimo che cosa vuol dire, per i nostri contadini, perdere un raccolto. Con la legge del 1957, n. 595, che era stata fatta per i colpiti dall'alluvione del Po di Goro, si prevedeva l'indennizzo per i frutti pendenti: bisognerebbe, se si fa una nuova legge, tener conto anche di questo; inoltre ci sono i beni mobili, bisognerebbe tenerne conto, come è stato fatto nel caso del Vajont.

P R E S I D E N T E . Credo che convenga concludere la discussione nella seduta di domattina. Se non vi sono osservazioni, il seguito della discussione è rinviato a tale seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 19,50.

SEDUTA DI VENERDI' 17 SETTEMBRE 1965

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Martinez, Massobrio, Spezzano e Vergani.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Zannini.

Interviene il Ministro dei lavori pubblici Mancini ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero de' Cocci.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Il senatore Giacomo Ferrari svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno, firmati anche dai senatori Vidali, Fabretti, Adamoli, Vergani, Guanti e Gaiani:

Il Senato,

tenuta presente l'importanza della navigazione interna come rete di traffico, sia considerata a sè, sia considerata nei confronti della rete ferroviaria e della rete stradale;

vista la consistenza dei nostri percorsi navigabili e del complesso dei natanti in servizio;

tenuta presente la possibilità di sviluppare industrie purchè esistano condizioni favorevoli dei trasporti;

considerata la necessità di alleggerire il carico ormai non più sopportabile delle strade;

vista la situazione della pianura padana, percorsa da ovest a est dal fiume Po, che costituisce una naturale strada di traffico, nonchè la sua peculiare fisionomia economica;

visto lo stato dei lavori del canale Milano-Po, del porto di Cremona, del canale Milano-Mincio;

considerata l'urgenza di dare comunicazione col mare alle industrie della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia;

invita il Governo

a dare il massimo impulso alla navigazione interna assumendo tutte le iniziative utili e gli oneri conseguenti;

a dare completa e rapida realizzazione alla dorsale del Po da Piacenza al mare.

Il Senato,

visto il permanere in tutto il Paese di « case malsane » che costituiscono un doloroso e grave problema sociale non più dilazionabile;

considerato che numerose famiglie sono oggi e saranno per lungo tempo ancora nella impossibilità di sopportare oneri di locazione al di sopra di un certo limite non congruo al costo delle costruzioni;

tenuta presente la dimostrata efficacia della legge n. 640 e la non idoneità allo scopo di tutte le leggi successive;

visto che gli stanziamenti a suo tempo fissati per la « 640 » sono da anni esauriti;

invita il Governo

a considerare la gravità e l'urgenza del problema;

a rimettere in concreta validità la legge n. 640, stanziando fondi che assicurino la completa eliminazione delle « case malsane ».

Il Senato,

visto che gli addetti ai vari servizi automobilistici dei lavori pubblici nonchè i dattilografi e stenodattilografi non sono inquadrati in un ruolo;

viste le ripetute e giuste richieste avanzate dal detto personale;

considerato che esso ha bisogno e diritto di lavorare in completa tranquillità e che soltanto così il lavoro riesce efficace e coordinato;

invita il Governo ad eliminare la lamentata carenza istituendo regolari ruoli per tutti i dipendenti.

F E R R A R I G I A C O M O . Noi abbiamo presentato tre ordini del giorno, che riproducono gli ordini del giorno presentati l'anno scorso: uno sulla navigazione interna, uno sul rinnovo dei finanziamenti per la legge n. 640 sull'edilizia popolare e uno che riguarda il personale del Ministero.

Sul primo non mi soffermo perchè l'argomento è già stato non soltanto toccato, ma illustrato da tutti coloro che sono intervenuti; e prima di tutti dal relatore Deriu. Si tratta di una spesa, che noi riteniamo molto modesta, per rendere navigabile il Po, approntando due canali, già ricordati dal senatore Gaiani, e cioè Milano-Cremona-Po e Mincio-Po.

Da notizie fornitemi dal Ministero competente, credo che con 30 miliardi di lire si possa mettere a posto definitivamente l'alveo del Po, e con altri 20 miliardi si possano approntare i due canali. Il corso d'alveo dovrebbe partire da Piacenza fino allo sbocco nel mare.

Questa è la sostanza dell'ordine del giorno: non dico una parola di più perchè ormai gli argomenti sono a conoscenza di tutti. Nelle nostre zone c'è una grande attesa da parte di tutti gli interessati, Camere di commercio, cooperative, organizzazioni, autorità, eccetera, per la realizzazione di questo progetto.

Il secondo ordine del giorno riguarda la legge n. 640, che si è dimostrata di un'efficacia straordinaria. Nessuna legge ha avuto un esito così favorevole come questa che passa sotto il nome di legge Romita. In verità devo precisare che la sua elaborazione era già stata impostata dal defunto senatore Merlin, con molto senno e con molta preveggenza. Romita la trovò e la portò alla formulazione definitiva; fu approvata e cominciò subito a operare.

Nella mia città noi abbiamo i cosiddetti « capannoni », che sono stati demoliti in parte soltanto. Circa 600 famiglie sono state alloggiate in nuove costruzioni, in base alla legge n. 640. Ne rimangono ancora più di 500.

C'è una categoria di persone che non può assolutamente sopportare un canone d'affitto corrispondente al costo dei fabbricati. Ecco la necessità dell'intervento dello Stato, perchè gli enti locali non possono fare assolutamente nulla, salvo quanto occorre per i servizi. Da noi la legge n. 640 è stata applicata come ho detto, per una parte; noi abbiamo assicurato i servizi, acqua, gas, energia elettrica, fognatura. Ebbene, gli inquilini passati nelle nuove case sono i più corretti, i più soddisfatti, e rendono soddisfatto l'ente gestore (l'Ente autonomo delle case popolari). Non vi sono inquilini così celeri nel pagare e così disciplinati.

L'ultimo ordine del giorno riguarda una necessità a nostro avviso assolutamente improrogabile. Il Ministero dei lavori pubblici ha ancora tutti gli autisti fuori ruolo. Così dicasi dei dattilografi e degli stenodattilografi. Mi pare che non sia possibile continuare così, perchè si tratta di dipendenti i quali effettivamente meritano di essere posti nelle stesse condizioni degli altri. Dirò che per gli autisti non c'è nemmeno la tutela assicurativa, per cui, se capita loro qualche incidente, non so proprio come se la caveranno. Quindi bisogna assolutamente provvedere. Vi è una lettera, onorevole Ministro, scritta dal suo predecessore, onorevole Pieraccini, ad un rappresentante degli autisti: in essa egli assicurava che avrebbe messo in discussione una proposta per sistemare la posizione di tale personale. Però non abbiamo più saputo niente in proposito e gli autisti, giustamente, si lamentano. Perciò vorrei pregarla, onorevole Ministro, di riesaminare il problema — vedrà che vi sono molte lettere in proposito dirette al ministro Pieraccini — e di dargli una soluzione.

Vorrei poi dire una cosa che non si riferisce al bilancio. Abbiamo avuto l'alluvione, nei primi di luglio, con danni enormi; alluvione che è andata dal Piemonte al mare Adriatico. La mia provincia è stata una delle più colpite, perchè non soltanto sono andati perduti tutti i prodotti e danneggiate tutte le attrezzature e l'alberatura, ma sono anche state distrutte molte case. Abbiamo avuto una frazione del comune di Sissa dove circa 400 famiglie sono rimaste senza casa o con casa inabitabile.

È stato un evento veramente impressionante. Adesso si è già cominciato a fare qualcosa, ma il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe intervenire attraverso la legge che noi abbiamo approvata in luglio. Il Ministero dei lavori pubblici ha assegnato in essa un importo di due miliardi e mezzo. Io non discuto se siano molti o pochi; costituiscono comunque una cifra che permette di affrontare la situazione.

Il Genio civile ha portato degli aiuti, ma al di fuori della legge sulle alluvioni, li ha portati con la legge n. 508, mettendo a disposizione 50 milioni, 35 per il comune di Sissa e 15 per quello di Busseto, erigendo case prefabbricate, che sono costruzioni simpatiche e sufficienti, almeno per qualche anno. Però per i danni che questa gente ha subìto, e che dovrebbero rientrare nelle provvidenze dei due miliardi e mezzo, non è stato ancora fatto niente. Ecco la preoccupazione nostra. Noi credevamo, onorevole Ministro, che tale legge interpretasse un concetto fondamentale: l'urgenza, la rapidità dell'intervento. Si tenga conto, infatti, che nelle nostre zone i lavori di muratura, se non vengono ultimati entro novembre, devono essere poi interrotti fino quasi alla primavera.

Ebbene, il Genio civile di Parma non ha ancora ricevuto disposizioni, non dico assegnazioni perchè ciò compete al Provveditorato di Bologna, per l'accertamento dei danni; almeno fino a lunedì scorso ciò non si era verificato. Il Genio civile di Parma, onorevole Ministro, secondo me è stato dinamico e rispondente alle necessità della situazione verificatasi, perchè ha già dato, mi risulta, istruzioni ai paesi interessati perchè facciano fare le perizie (esse non competono al Genio civile). Ritengo che quasi dappertutto tali perizie siano state approntate; ma al di fuori di questo, non si è avuto alcun altro intervento.

Tenga presente questo richiamo, onorevole Ministro, e veda se può far subito qualcosa, tenendo presente che i lavori possono essere eseguiti ancora in ottobre e novembre; poi, durante dicembre e almeno per i due mesi successivi, tutte le opere murarie resteranno sospese.

P R E S I D E N T E . Il senatore Focaccia, svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerata la necessità inderogabile di approvvigionare sufficientemente di acqua, per usi potabili, agricoli, industriali e per la navigazione, tutti gli agglomerati urbani e rurali del Paese;

impegna il Governo

a) a sviluppare e completare, al più presto possibile, il piano regolatore degli acquedotti, così come è stabilito dalla legge n. 129 del 4 febbraio 1963;

b) a promuovere e sviluppare gli studi e le ricerche per rendere economiche le operazioni di desalinizzazione delle acque marine e quelle di purificazione delle acque inquinate, chiamando a collaborare la Cassa per il Mezzogiorno, il Consiglio nazionale delle ricerche ed il Comitato nazionale per l'energia nucleare;

c) a richiedere, in sede di progettazione di impianti idrici per rifornimenti costieri, che sia fatto il confronto tra il costo unitario dell'acqua desalinizzata e quello dell'acqua dolce naturale;

d) a proporre, fin d'ora, la progettazione e la costruzione di impianti desalinizzatori là dove appare netta la convenienza economica rispetto al costo dell'acqua dolce naturale, come già si verifica in alcune zone meridionali ed in alcune isole.

F O C A C C I A . Sarò molto breve nello illustrare il mio ordine del giorno, il quale tratta, onorevole Ministro, del noto problema dell'approvvigionamento idrico sia dal punto di vista potabile, che da quelli agricolo e industriale, nonchè per la navigazione, relativamente a tutti gli agglomerati urbani e rurali del Paese. L'ordine del giorno si richiama un po' alla legge n. 129 di cui ha parlato il collega Gaiani. Tale legge porta la data del 4 febbraio 1963 e non so che cosa finora sia stato fatto in proposito: perciò prego il signor Ministro di dirci qualcosa in merito.

Il punto secondo dell'ordine del giorno si riferisce alla promozione e allo sviluppo degli studi e delle ricerche per rendere economiche le operazioni di desalinizzazione delle acque marine e quelle di purificazione delle acque inquinate, chiamando a collaborare la Cassa per il Mezzogiorno, il Consiglio nazionale delle ricerche e il Comitato nazionale per l'energia nucleare.

C R O L L A L A N Z A . Già la Breda a Bari ha fatto un primo impianto-pilota.

F O C A C C I A . Sì, già è stato fatto qualcosa; so che la Cassa per il Mezzogiorno e gli altri due enti che ho citato si sono occupati del problema. Però occorre intensificare tali studi e ricerche, perchè oramai siamo giunti al punto giusto per l'utilizzo delle acque marine.

Il punto terzo si occupa di richiedere, in sede di progettazione di impianti idrici per rifornimenti costieri, che sia fatto il confronto tra il costo unitario dell'acqua desalinizzata e quello dell'acqua dolce naturale. Oramai, è necessario che ci si incominci ad orientare in questo senso; perciò, prima di fare dei progetti per rifornire alcune zone di acqua dolce, prima di tradurre in atto quelli per il trasporto delle acque a decine o addirittura a centinaia di chilometri, sarà il caso di valutare se non sia più economico l'uso di acqua desalinizzata. Ciò dicasi per città come Napoli, Palermo, Brindisi, Bari, eccetera, e per la stessa Roma, città cioè molto vicine alla costa. Potrebbe, infatti, darsi che risulti più economico e conveniente desalinizzare l'acqua del mare, purificare quella dei fiumi, e così via. È bene perciò che tali progetti vengano esaminati con molta attenzione.

Con il quarto punto dell'ordine del giorno propongo fin d'ora la progettazione e la costruzione di impianti desalinizzatori là dove appare netta la convenienza economica rispetto al costo dell'acqua dolce naturale, come già si verifica in alcune zone meridionali e in alcune isole. Basterà citare alcuni esempi: l'isola di Lipari, ove il costo dell'acqua è di 2.500 lire al metro cubo; Pantelleria, 11.000 al metro cubo; Lampedusa, 20.000.

Naturalmente, tutte queste spese sono attualmente poste a carico dello Stato. Si tratta di spese enormi.

Basterebbe fare degli impianti di desalinizzazione come quelli esistenti in alcune isole della Grecia, nei quali si utilizza addirittura l'energia naturale, l'energia del sole.

E importante prendere in considerazione questo problema per ragioni di economia generale.

Quanto poi all'opinione che l'uso della acqua di mare desalinizzata trovi qualche difficoltà dal punto di vista igienico, ciò non è esatto. In America esistono già impianti di addolcimento e purificazione delle acque naturali, che presentano un forte grado di durezza, come quella di Roma. L'acqua di Roma ha una durezza di 34 gradi francesi; quella di Napoli di 25, quella di Firenze di 36. Queste qualità di acque dure sono nocive alla salute. Quindi, anche dal punto di vista igienico, l'acqua desalinizzata è certamente più consigliabile dell'acqua naturale dura.

Queste le ragioni per cui propongo al signor Ministro di studiare e far studiare a fondo il problema, e di accettare quindi l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Il senatore Genco svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

esaminati i risultati di un recentissimo Convegno, che ha avuto luogo nei giorni scorsi alla Fiera del Levante in Bari, sulla realizzazione di una arteria a scorrimento veloce, che, collegando Bari e la Puglia a Roma attraverso il Molise, porti tutta la vasta zona fra l'Adriatico e il Tirreno ad un elevato livello di sviluppo economico,

invita il Governo a studiare rapidamente e porre in atto la predetta relazione, tenendo presenti i voti espressi dalle Amministrazioni interessate ed i suggerimenti tecnici scaturiti dal Convegno, che prevedono l'utilizzazione dell'autostrada adriatica da Bari oltre Foggia e dell'autostrada del Sole da S. Vittore a Roma e di strade statali e secondarie nella zona intermedia con op-

portune rettifiche e varianti, in modo da non tagliare fuori dal progresso economico ed industriale, che si va realizzando in Puglia e nel Lazio, la giovane Regione del Molise, finora poco favorita dalle provvidenze per le regioni meridionali.

Il Senato,

considerato lo sviluppo delle relazioni tra la Puglia e la Basilicata con la Calabria, che vengono necessariamente svolte attraverso la litoranea jonica,

considerata la progressione dei lavori lungo l'autostrada del Sole, in particolare nella tratta da Cosenza verso Salerno,

considerata l'avvenuta esecuzione dei lavori di sistemazione della litoranea jonica statale 106, da Taranto a Nova Siri,

invita il Governo a realizzare con la necessaria urgenza un collegamento rapido tra l'autostrada nel tratto Cosenza-Falde del Pollino e la costa jonica con una trasversale da realizzare o lungo la Valle del Crati o lungo la Valle del Coscile, utilizzando in gran parte strade esistenti, sia statali che secondarie, per una lunghezza, nell'uno e nell'altro caso, compresa fra i dieci e i venti chilometri ed a sistemare in modo conveniente il tratto tra Nova Siri e la Piana di Sibari, lungo meno di 50 Km. ora avente sede stradale appena sufficiente e con i due terzi, da Nova Siri a Trebisacce, dal piano viabile accidentato e sconnesso e quindi pericoloso per l'attuale volume di traffico.

Il Senato,

considerata l'importanza della strada statale 100, Bari-Taranto, le cui tortuosità di tracciato danno luogo a frequentissimi incidenti mortali,

preso atto dei lavori in corso nel tratto Bari-Massafra-bivio Palagiano, per una ventina di chilometri, mentre nulla è stato fatto nella tratta da Bari verso Taranto,

invita il Governo a realizzare subito la circonvallazione di Casamassima (Bari) già progettata e promessa e vivamente attesa da quella popolazione, il cui centro abitato è diviso in due dalla statale predetta, con tutti gli inconvenienti ed i pericoli connessi al detto attraversamento.

Il Senato,

considerato il traffico esistente sulla Statale 96 Bari-Altamura (Km. 45) ed Altamura-Gravina-Potenza (Km. 105), con diramazione da Altamura per Matera (statale n. 99, Km. 18) ed oltre,

considerato che il tratto Bari-Toritto, lungo 22 Km., è stato sistemato da circa un decennio, mentre non è stata allargata la rimanente sede stradale,

considerata la pericolosità dell'attraversamento dell'abitato di Altamura (città con 45.000 abitanti) specialmente a causa dei molti carichi pesanti, come autotreni trasportanti tufi,

invita il Governo a continuare la sistemazione della strada da Toritto verso Altamura e Gravina e da Altamura verso Matera, dove è in corso di esecuzione la superstrada da Matera fino alle Valli del Bradano e del Basento.

La detta sistemazione deve ovviamente realizzare la circonvallazione dell'abitato di Altamura.

G E N C O . Signor Presidente, io cercherò di essere breve, anche perchè mi riservo di intervenire in Aula sul problema della edilizia popolare e su quello delle infrastrutture nell'Italia meridionale. La nuova legge per la Cassa del Mezzogiorno parte dal presupposto che le infrastrutture nell'Italia meridionale siano in gran parte realizzate. Viceversa vi sono dei grossi problemi che vanno affrontati, per esempio il problema dell'acquedotto pugliese, il problema degli acquedotti e delle fognature nei singoli abitati. La maggior parte dei nostri abitati sono dotati di questi impianti solo per la metà o peggio, come nella mia città, Altamura, per un terzo. La ragione c'è, ed è questa. La mia è l'unica città della Puglia che si trovi su un cocuzzolo di pietra — la chiamano « pietra livida » dalle mie parti. — Comunque, è una pietra dolomitica, durissima. Per cui lo scavo per gli acquedotti e le fogna-

ture è particolarmente oneroso. Tutte le ditte che hanno intrapreso lavori di questo tipo sono fallite, quindi non si trova più nessuno disposto a dar corso a queste opere. C'è il metanodotto che passa a fianco dell'abitato. La SNAM, Società nazionale metanodotti, ha messo a disposizione dai 6 ai 7 mila metri cubi di metano al giorno, ma occorre un miliardo e mezzo per fare la rete di distribuzione e non so come potrebbe, il nostro Comune, sopportare una spesa di questo genere. La SNAM in un primo tempo aveva detto che avrebbe fatto la rete a sue spese, ma poi ha fatto macchina indietro, e se ne comprende il perchè. Comunque, non è di questo che ora desidero parlare.

Il mio intervento è basato su pochi argomenti, soprattutto relativi alle comunicazioni stradali.

Ha avuto luogo nei giorni scorsi a Bari, alla Fiera del Levante, un convegno ad iniziativa delle Camere di commercio di Roma, Campobasso, Foggia, convegno inteso a mettere a punto il problema della realizzazione di un'arteria di rapida comunicazione tra Bari e Roma attraverso il Molise.

Questa arteria, che ha dei precedenti che risalgono a poco meno di un secolo, tende ad avvicinare alle grandi linee di traffico il Molise, una regione di nuova formazione, che altrimenti si troverebbe tagliata fuori. Essa sarà fiancheggiata, infatti, da un lato dalla autostrada adriatica, ma dall'altro lato non sarà nemmeno lambita dall'autostrada Bari-Napoli, della quale si è occupato diffusamente il collega Crollalanza.

Il convegno è stato presieduto dall'onorevole Sammartino; ad esso hanno partecipato l'onorevole Sedati, il senatore Magliano ed altri autorevoli parlamentari della zona. Le conclusioni sono state riportate da due giornali che ho qui davanti a me.

Io non penso che si tratti di un piccolo problema di facile soluzione, anche tenendo conto delle richieste di miliardi che da ogni parte sono giunte al Ministro, miliardi che non so come si potranno reperire.

Comunque, io presento un ordine del giorno che tende ad invitare il Ministro a mettere allo studio il problema. L'arteria, che gioverà anche alla nostra regione, può essere realizzata utilizzando strade già esistenti, l'autostrada adriatica, che è stata costruita già fino a Canosa, oltre Foggia, e, sul versante tirrenico, l'autostrada del Sole per cento e più chilometri. Si tratterà di realizzare il tratto intermedio, apportando le opportune modifiche.

Ho presentato, poi, un secondo ordine del giorno. E chiedo scusa all'onorevole Ministro se, non essendo calabrese, mi ingerisco nei problemi della Calabria.

Io sono stato nella scorsa estate tre volte in Calabria e debbo dire che sono entusiasta della Sila, che visitai la prima volta da studente, che è una delle zone più belle non solo dell'Italia meridionale, ma di tutta la Italia. Mi meraviglia, anzi, che molti italiani non la conoscano. Ne parlavo stamane con alcuni colleghi dell'alta Italia, molti dei quali non hanno varcato, non dico il Rubicone, ma nemmeno il Tevere, e quindi non conoscono l'Italia meridionale se non per sentito dire.

Io sono stato in Calabria, nei giorni scorsi, e ho fatto una visita ai lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, poichè come ingegnere me ne interesso, mi piace vedere quanto si sta facendo. Sono stato quindi a visitare la trasversale per Paola ed ho constatato come i lavori siano abbastanza avanti. Mi auguro che questa strada possa essere collegata al Tirreno piuttosto rapidamente; ma mi sono accorto — e chiedo scusa agli uomini politici calabresi, ai quali non intendo certo muovere un appunto — che nel corso di un secolo nessuno ha pensato che si sarebbe potuta realizzare una strada di primissimo ordine lungo la valle del Crati, da Cosenza allo Jonio, rapida e con percorso pianeggiante.

Una quindicina di anni fa era direttore dell'Azienda stradale l'ingegnere Gra. Io andai in Calabria e mi accorsi che invece di fare la salita di Terranova di Sibari, il bivio di Tarsia, si poteva dallo Jonio giungere a Cosenza, seguendo la valle del Crati, senza essere costretti a fare una salita e una discesa che sono tremende. Io mi ci sono trovato durante un furioso temporale, e per fortuna trovai una casa cantoniera dove potei rifugiarmi ...

L'autostrada, dunque, è in avanzata fase di costruzione, lungo la valle del Crati. Lo onorevole Ministro ha inaugurato i 12 chilometri da Cosenza al bivio di Rose; e colgo l'occasione per chiedergli, in occasione delle prossime inaugurazioni, che inviti quantomeno i membri delle Commissioni dei lavori pubblici del Senato e della Camera, che possono avere intenzione ed interesse di assistere. Naturalmente non voglio fargli carico per non averlo fatto nella predetta occasione, anche perchè l'inaugurazione ha avuto luogo rapidamente. Desidero solo rivolgergli questa richiesta per il futuro, perchè così si darà modo anche ai colleghi della Italia settentrionale di visitare la Calabria.

Allora, l'autostrada da Cosenza verso il nord fino al massiccio del Pollino segue la valle del Crati e poi quella del Coscile, e dalla valle del Crati o dalla valle del Coscile si può, con un percorso di una dozzina di chilometri, fare la congiunzione fino al mare Jonio, in modo da mettere Puglia e Basilicata in immediato contatto con la Calabria. Vi sono già delle strade, e basterà un breve nuovo tracciato — si tratterà di sette od otto chilometri — per far sì che l'autostrada si congiunga con la Puglia e con lo Jonio piuttosto rapidamente.

Inoltre, devo dire che sono stato tre volte in Calabria nell'estate scorsa, e ho constatato che la superstrada jonica, che parte da Taranto e percorre tutta la litoranea jonica, è magnifica fino a Nova Siri, con ponti nuovi sui cinque fiumi della Basilicata; è magnica, ripeto, anche se oggi, arrivando, non si ha più la fortuna di ammirare il magnico bosco, che l'Ente riforma espropriò a Berlingieri abbattendolo e costruendo case, agrumeti, pescheti: opera notevole, che però ha distrutto uno stupendo bosco di alto interesse turistico. Però, appena si giunge al limite della provincia di Cosenza, anche se non vi fosse il cartello indicatore, il passaggio da una provincia all'altra sarebbe egualmente palese. La strada da 10,50 metri si riduce a 6 e da larga e pianeggiante diventa tormentatissima, non perchè il tracciato sia molto difficile, ma perchè, essendo in zona argillosa, il fondo stradale è pessimo e tutto ciò è aggravato dal fatto che vi è un traffico notevole.

Ora, si tratta di un percorso di 43 chilometri...

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Le dico subito che accetterò il suo ordine del giorno.

G E N C O . La ringrazio, perchè veramente noi abbiamo bisogno di invitare i nostri conterranei a trascorrere le loro vacanze in Sila, anzichè andarsene, ad esempio, in Svizzera poichè si tratta di luoghi stupendi, che vale veramente la pena di visitare. È assai facile sistemare la strada statale 106 in quel tratto, dopo Trebisacce. Verso Villapiana lido le cose vanno un po' meglio, perchè il tracciato è migliore, anche se la strada è sempre stretta.

Questo per quanto riguarda il secondo ordine del giorno.

Veniamo adesso alla strada Bari-Taranto. La strada da Bari, nel primo tratto, attraversa l'abitato di Casamassima, tagliando in due la piazza principale del paese; il che pone i cittadini nella condizione di non poter attraversare se non molto difficilmente tale piazza, dato il notevolissimo traffico di transito. Tale traffico in alcuni giorni supera le diecimila unità, e la strada è larga appena 6 metri!

Ora, quando due anni fa discutemmo il bilancio dei lavori pubblici, io presentai in Aula la pianta dell'abitato di Casamassima, sulla quale erano segnati, con cerchietti in rosso, in blu e in bianco, gli incidenti stradali avvenuti nell'abitato. Il Ministro di allora era l'onorevole Sullo. La pianta metteva in evidenza gli incidenti: in rosso, quelli mortali (una trentina); in blu, quelli con feriti (molti) ed in bianco gli altri, con danni alle sole cose. Il ministro Sullo fu molto impressionato da questo quadro e mi chiese la pianta; mi domandò subito quanto potesse costare la variante esterna. Io gli dissi che sarebbe costata circa quattrocento milioni. Fu allora dato l'ordine all'Azienda stradale di studiare il progetto della variante esterna all'abitato. L'Azienda ha fatto il progetto, che è stato anche esaminato dal Consiglio di am-

ministrazione. Allora il costo sarebbe stato di 400 milioni, ripeto, ora forse ce ne vorrebbe qualcuno di più; ma fino a questo momento non se ne parla.

La strada Bari-Taranto viene sistemata a cura dell'Azienda della strada, ed è in corso il lavoro di sistemazione del tratto da Taranto verso Bari per i primi 24-25 chilometri, fino al bivio di Palagiano. Giunti a questo bivio, c'è la salita di Mottola, una salita notevolissima e pericolosissima, tanto è vero che tre o quattro anni fa una cisterna con rimorchio uscì di strada, trascinando con sè nella scarpata sottostante una « millecento » che saliva in senso contrario, e solo quando si sollevò la cisterna ci si accorse che sotto s'era una macchina con due morti dentro.

Certamente la sistemazione di quella strada richiede alcuni miliardi; probabilmente è molto più facile passare sotto, senza sfidare la « protuberanza » di Mottola e senza scendere, o salire, per i tornanti dopo Gioia del Colle. Ma questo è un problema che ho prospettato alla Cassa per il Mezzogiorno e per cui mi sono anche preso il gusto di redigere, l'anno scorso, un progetto di variante, per il tratto da Gioia del Colle sino al bivio di Palagiano, presentato alla stessa Cassa.

Il mio terzo ordine del giorno si sofferma soltanto sul problema dell'attraversamento di Casamassima, che è il più urgente.

Infine il quarto ordine del giorno che ho presentato invita il Governo a continuare la sistemazione della strada da Toritto verso Altamura e Gravina e da Altamura verso Matera, dove è in corso di esecuzione la superstrada da Matera fino alle valli del Bradano e del Basento.

Nel 1949 o 1950 fu approvato in questa Commissione un disegno di legge che assegnava 40 miliardi all'ANAS per miglioramenti della rete stradale del Mezzogiorno. Chi vi parla ebbe l'onore di essere il relatore di quella legge, che fu approvata pur con contrasti da parte dell'opposizione, che bloccò la discussione per tre o quattro settimane. Appena passata la legge io chiesi al ministro Aldisio che fosse realizzata la strada da Modugno a Toritto sulla Bari-Altamura, lungo la quale si trovavano — e si trovano ancora — 5 o 6 Comuni (Modugno, Bitetto, Binetto, Grumo e Toritto). La strada statale 96 attraversava quei paesi, e quando c'era la festa del Santo patrono, soprattutto durante il periodo delle vacanze, non si poteva passare, e bisognava fare lunghi giri, passando per vicoli e viottoli. Si può immaginare con quali conseguenze, con un traffico come quello che c'era e c'è su quella strada! Io mi domandai come mai nessuno si fosse sio allora reso conto che ciò si poteva evitare con una piccola variante. Studiai la possibilità di questa variante e la proposi all'Azienda stradale, e ottenni dal ministro Aldisio, alla cui memoria va un ringraziamento anche ora, i fondi per una variante, che ha avuto il risultato di escludere i 5 paesi. La variante è di 15 chilometri, lunga come la strada precedente: i due percorsi si equivalgono. La variante esclude anche sei passaggi a livello, di cui due erano doppi, intendendo per doppi che vi passavano le due linee, la ferrovia dello Stato e la ferrovia Calabro-Lucana. Per percorrere i 45 chilometri da Bari ad Altamura si impiegava un'ora e mezzo, perchè i passaggi a livello ricorrevano a catena, come le disgrazie, e, quando se ne trovava chiuso uno, si trovavano successivamente chiusi anche tutti gli altri. Oggi si va da Bari ad Altamura e Matera con l'esclusione dei predetti sei passaggi a livello, non dico per merito mio, ma per mia iniziativa.

Senonchè, giunti a Toritto, cioè a 22 chilometri da Bari, la strada riprende la sua sede, anche se con pochissime curve, alcune delle quali ho ottenuto di far rettificare, con reiterate e continuate pressioni. C'è un traffico notevole; giunti ad Altamura, la strada attraversa l'abitato, e dopo Altamura c'è l'abitato di Gravina, nella cui periferia si trovano delle cave di tufo molto importanti, per cui giornalmente passano dentro la città di Altamura da 80 a 100 autocarri con rimorchio, carichi di tufo, con grave pericolo per la popolazione.

Che cosa accade? Un tratto di strada, esposto a nord, d'inverno è fangoso, quando non è ghiacciato (ma questo accade di rado); sono accaduti molti incidenti. Biso-

gna evitare che gli autotreni attraversino una città come quella di Altamura per oltre un chilometro. E poichè dietro si trova Matera e la strada da Bari continua verso Matera, e poichè da Matera verso le valli del Bradano e del Basento è in corso di realizzazione la superstrada, che valorizzerà la zona industriale di Ferrandina, dove il ritrovamento del metano ha portato veramente qualcosa di nuovo, io chiedo che questo problema stradale sia affrontato e risolto. Noi non pensiamo ad autostrade o superstrade, ma ci accontentiamo che la strada eviti l'attraversamento del centro abitato.

Credo di aver sufficientemente illustrato il problema, del quale, onorevole Ministro, potrò venire a parlarle in privato dopo la discussione dei bilanci, con planimetrie che dimostrino la validità di quanto ho esposto.

Avrei finito, se non dovessi dire un'altra cosa, che non ho voluto mettere per iscritto in un ordine del giorno per il fondato timore di gettare un'ombra sull'Azienda stradale, che io stimo come un'organizzazione tecnica delle migliori di cui disponga l'Italia, che sta facendo dappertutto lavori notevolissimi ma che, in un piccolo caso — i pugliesi si renderanno conto di che cosa parlo — è veramente deficiente.

Si tratta di una strada i cui lavori sono impantanati da oltre 15 anni, una strada che potrebbe servire ottimamente da variante alla strada Foggia (e quindi Bari)-Ariano Irpino-Benevento, nel tratto Savignano-Benevento, e che porta il numero di strada 90-*bis*, cioè di variante alla strada n. 90.

Questa strada 90-*bis* appare come completa su tutte le carte stradali, perchè è stata eseguita 15 anni fa, ma non è mai stata aperta al traffico, in quanto l'ANAS non ha provveduto a mettervi i cantonieri, ma soprattutto perchè il fondo, essendo argilloso, si sconvolge e si riempie di grosse buche, non appena piove. Durante tutti questi anni sono stati appaltati lavori per centinaia di milioni, ma tutto è stato inutile, perchè la strada è tuttora impraticabile.

Ne ho fatto personalmente l'esperienza l'anno scorso quando, assieme ad alcuni amici, mi ci avventurai. Disgraziatamente, durante la notte aveva piovuto e ad un certo momento ci siamo trovati in un tratto pieno di argilla, impossibilitati a spostare la macchina. Aggiungo che i miei tre compagni di viaggio, che scesero dalla macchina per vedere di riuscire a fare qualcosa, rimasero a tal punto impantanati nella melma da essere costretti a lasciare lì le scarpe! (*Viva ilarità*). Per fortuna, ad un certo momento passò una *jepp*, che faceva servizio di trasporto di cemento, e, con il suo aiuto, riuscimmo a tirarci fuori dal fango ed a raggiungere quindi Benevento, dove i miei amici, tra la generale meraviglia dei presenti, entrarono scalzi in un negozio di calzature a comprarsi le scarpe! (*Commenti*).

Per questa strada 90-*bis* viene ogni anno spesa una somma notevole, ma, ripeto, non si approda mai a nulla, perchè essa rimane sempre dissestata. Concludo con un fatterello, sempre a questo proposito: anni fa, era direttore generale dell'ANAS l'ingegner Fraschetti, il quale nel mese di agosto mi disse che per il Natale la strada sarebbe stata transitabile e che, se così non fosse stato, egli mi avrebbe pagato un pranzo. Purtroppo quel Natale è passato e ne sono passati altri, la strada è intransitabile e il pranzo non è stato pagato. (*Ilarità*).

Non ho voluto scrivere un ordine del giorno in proposito, perchè questa strada 90-*bis* getta un'ombra di discredito sul lavoro svolto dall'ANAS, ma ritengo sia ora di provvedere e di fare uno sforzo per chiudere definitivamente la questione. In ogni caso una decisione deve essere presa e, se sarà negativa, allora si metta un cartello nel quale si dica che l'ANAS ha definitivamente abbandonato al suo destino quel tratto di strada. Grazie, signor Ministro!

P R E S I D E N T E . Il senatore Zannini, svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno:

Il Senato

impegna l'onorevole Ministro dei lavori pubblici a far sì che tutti i lavori stradali già iniziati siano portati a termine nel più breve tempo possibile; in particolare impegna l'onorevole Ministro dei lavori

pubblici a voler impartire le opportune disposizioni affinchè:

1) sia ultimata al più presto l'autostrada Bologna-Rimini-Canosa unitamente all'anello di raccordo di Bologna;

2) siano portati a termine, finalmente, i lavori per l'ampliamento e la sistemazione definitiva della statale 16 nel tratto Cesenatico-Rimini, della variante alla stessa statale 16 nei pressi dell'abitato di Rimini, nonchè della Marecchiese Rimini-S. Sepolcro;

3) siano completati i lavori inerenti al sistema di difesa degli arenili e degli abitati dalle erosioni delle correnti marine lungo la costa romagnola.

Z A N N I N I . Desidero illustrare brevemente l'ordine del giorno che ho avuto lo onore di presentare e nel quale si chiede l'impegno, da parte del Ministro dei lavori pubblici, a terminare nel più breve tempo possibile i lavori già iniziati.

Mi sembra ovvio chiedere a questo, perchè succede spesso che quando i lavori vengono iniziati e non terminati, alla fine costano di più.

In secondo luogo, nel mio ordine del giorno chiedo l'accelerazione della costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Canosa e in particolare del tratto Bologna-Rimini, con l'anello di congiunzione di Bologna.

Il qui presente sottosegretario de' Cocci sa perfettamente che la realizzazione di quel tratto di autostrada costituirebbe una vera fonte di guadagno, perchè l'IRI in brevissimo tempo realizzerebbe tali incassi da essere spinto a costruire altre autostrade. Inoltre, mi sia concesso di dire che fino a questo momento non sono stati rispettati i tempi di costruzione e che si è molto in ritardo sul previsto. Ritengo che la realizzazione di questa opera sia importante anche sotto un altro punto di vista.

I colleghi del Mezzogiorno insistono giustamente sul fatto che nel Sud d'Italia occorrono molte strade, ma a loro mi permetto di obiettare che il traffico arriva nel Sud passando prima per il Nord e, pertanto, se non si costruissero le strade partendo dal Nord, sarebbe quasi inutile pensare alle autostrade del Sud. Infatti il traffico non viene dal mare, ma sempre dal Nord.

C R O L L A L A N Z A . E perchè non si pensa di far salire le strade dal Sud al Nord?

Z A N N I N I . Certamente sarebbe bene fare le cose contemporaneamente, ma l'importante è fare presto.

Vi sono poi due questioni di interesse particolare che desidero segnalare. È da molto tempo in corso di completamento una variante alla statale n. 16 nei pressi dell'abitato di Rimini, dove il ponte di Tiberio, costruito ben duemila anni fa, è l'unico mezzo di comunicazione dal Nord verso Rimini. Potete, dunque, immaginare quali file di macchine si formino in questo tratto e potete anche immaginare gli improperi che gli automobilisti mandano ai responsabili di questo stato di cose.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La variante è stata fatta!

Z A N N I N I . Ma il ponte non è ancora stato costruito.

L'altro problema che desidero sottolineare riguarda il tratto della statale n. 16 Cesenatico-Rimini, che dev'essere ultimato negli ultimi 15-16 chilometri prima di Cesenatico; bisognerebbe dunque terminare anche quest'opera, per consentire la comunicazione più rapida tra i due centri. Inoltre, la nuova strada Rimini-San Sepolcro è bloccata nella zona di Badia Tedalda dove si sta costruendo un tunnel e, in proposito, penso che il traforo del Monte Bianco abbia proceduto più celermente di quest'opera.

Un'ultima raccomandazione al Ministro, al quale do volentieri atto che l'anno scorso è intervenuto con sollecitudine per effettuare i lavori di difesa del litorale contro le erosioni delle correnti marine nella zona romagnola. È tuttavia necessario che questi lavori siano terminati, altrimenti anche quanto è stato fatto sarà inutile.

Queste opere sono anche necessarie per conservare quel patrimonio turistico che

porta tanto vantaggio alla nostra bilancia dei pagamenti.

Le sarò molto grato, quindi, onorevole Ministro, se vorrà accettare questo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Il senatore Fabretti svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno, firmato anche dal senatore Giacomo Ferrari:

Il Senato,

considerata la precarietà della rete stradale nelle Marche e la sua inadeguatezza rispetto alle necessità economiche e sociali della regione, e lo stato preoccupante, rispetto al traffico, della statale 16 che attraversa tutti i centri turistici della riviera, con grave danno al turismo stesso,

impegna il Governo a dare inizio entro l'anno ai lavori per l'autostrada nel tratto Rimini-Porto d'Ascoli, già progettati, appaltati, finanziati, stando a quanto risulta ai sottoscritti.

F A B R E T T I . Il lungo parlare, che si è fatto sui problemi dell'autostrada del versante adriatico, mi ha posto l'obbligo morale di presentare un ordine del giorno al riguardo ed interessante in modo particolare il tratto Rimini-Porto d'Ascoli. Non starò qui a parlare della precarietà della rete stradale marchigiana: il sottosegretario di Stato de' Cocci e l'illustre rappresentante di quella regione e, quindi, sa perfettamente in quale stato di inadeguatezza, sia quantitativa che qualitativa, essa si trovi.

Vorrei anzi rivolgergli la raccomandazione di passare, durante uno dei suoi giri nella regione, per la strada provinciale che dalla statale n. 76 congiunge poi Montecarotto-Serra de' Ponti alla strada « Arceviese ». Avrà così la dimostrazione dello stato di decadenza della rete stradale e della inadeguatezza degli interventi anche degli organi locali, nonostante che io stesso abbia sollecitato la Provincia in tal senso.

Non parliamo poi delle numerosissime frane esistenti: non vi è tronco — si può dire — di strada che va dagli abitati alle strade di raccordo, che non sia tormentato e ostacolato da frane ricorrenti. L'onorevole de' Cocci, inoltre, sa anche quanto sia inadeguata e precaria la situazione della statale n. 16. Anche in questo caso esiste una strozzatura, per così dire, storica: la famosa frana Balducci, che nei pressi di Ancona obbliga a continue soste colonne intere di automezzi, nonostante i costanti lavori dell'ANAS.

E credo proprio che l'attuale situazione della strada statale n. 16, che attraversa tutti i comuni rivieraschi, provochi durante l'estate danni incalcolabili alla nostra economia: i turisti stranieri, infatti, per tale ragione disertano sempre quelle zone.

Ora, il tratto autostradale Rimini-Porto d'Ascoli, a quanto ci risulta, è già stato appaltato e definito non solo tecnicamente, ma anche per quanto riguarda il finanziamento: vi era l'impegno anzi ad iniziare i lavori nella scorsa primavera, ma ormai ci avviamo rapidamente verso la fine dell'anno e questo non si è verificato.

Questi sono i motivi per i quali ho presentato l'ordine del giorno, del quale il Presidente ha dato lettura, nella speranza di avere da parte dell'onorevole Ministro una risposta in merito.

P R E S I D E N T E . Il senatore De Unterrichter, svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

tenuti presenti molti gravissimi incidenti stradali determinati principalmente da carenze obiettive della rete stradale che possono essere eliminate o ridotte con modesta spesa,

invita il Governo:

a disporre l'applicazione delle barriere di protezione e delle siepi antiabbaglianti, sullo spartitraffico di tutte le autostrade costruite e in costruzione,

a curare un rigoroso aggiornamento della segnaletica stradale in base a norme tecniche uniformi e diligentemente applicate,

a curare il miglioramento della visibilità eliminando o riducendo siepi e altri

ostacoli e facendo rispettare le norme che devono essere seguite nella illuminazione in prossimità delle strade, e curando con estrema cura la protezione e segnalazione dei margini stradali e degli ostacoli prossimi ai bordi stradali.

D E U N T E R R I C H T E R . Il problema che desidero esporre riguarda tutta la rete autostradale nazionale e credo anche sia di facile soluzione. Mi riferisco al problema della sicurezza. Noi lamentiamo continuamente l'enorme numero di incidenti con morti e feriti . . .

G E N C O . È necessario introdurre un limite di velocità!

D E U N T E R R I C H T E R . Del limite di velocità si parlerà in altra sede, non in questa. Vi sono due fattori che determinano gli incidenti: fattori soggettivi, che riguardano la condotta del guidatore e dei quali non mi occupo perchè non costituiscono materia di nostra competenza, e fattori obiettivi, che riguardano le caratteristiche stesse della rete stradale.

A breve illustrazione dell'ordine del giorno dirò che — come è noto — sulle autostrade si verificano continui incidenti di estrema gravità, dovuti allo scavalcamento dello spartitraffico. Altri Paesi, che come noi hanno costruito le autostrade senza nessuna protezione tra i due sensi di marcia, ad esempio la Germania, dopo aver fatto analoga triste esperienza, hanno provveduto a fornire tali autostrade di uno spartitraffico adeguato e funzionale. La questione da noi è ancora in discussione, perchè vi è chi sostiene che, oltre ai vantaggi, lo spartitraffico comporti anche degli svantaggi. Questo, peraltro, si verifica in ogni situazione, ma la esperienza di altri Paesi ci insegna che i vantaggi sono di gran lunga superiori agli svantaggi.

Ritengo quindi che non si debbano costruire più autostrade senza spartitraffico e che quelle già costruite ne debbano essere al più presto fornite. A mio avviso, per l'anno prossimo tutta la nostra rete autostradale dovrebbe essere munita di questo importantissimo strumento di protezione e di limitazione degli incidenti.

Per quanto si riferisce alla segnaletica stradale — mi riferisco a quella orizzontale — vi è da rilevare che essa si deteriora facilmente e che, naturalmente, costa molto mantenerla in efficienza. È necessario quindi che sia applicata una segnaletica stradale con uniformità di criteri e in modo diligente. Bisogna fare largo uso della striscia continua affiancata dalla striscia discontinua: molte volte, al contrario, non ci si accorge, soprattutto alle curve, che da una parte vi è necessità della striscia continua, mentre dall'altra parte è sufficiente e necessaria quella discontinua. Spesso, la linea continua è portata fino in prossimità della curva, e cessa proprio nel punto ove sarebbe particolarmente necessaria.

Specialmente gli stranieri si lamentano di questo stato di cose.

Per quanto si riferisce al miglioramento della visibilità, questo si rende necessario perchè, effettivamente, molte volte vi sono delle luci che disturbano la circolazione e causano molti incidenti. Uno degli elementi che dà sicurezza, inoltre, specialmente quando la visibilità è scarsa, è la segnalazione dei margini stradali, che devono essere resi ben visibili, ad esempio, per mezzo di apposite colorazioni. Ritengo che queste non siano cose irrealizzabili.

Sono del parere, inoltre, che il Ministero dovrebbe suggerire agli ingegneri statali, che si occupano della manutenzione e della costruzione delle strade, di guidare la macchina personalmente o, tutt'al più, di farsi accompagnare da un dipendente dell'ufficio in grado di registrare le eventuali manchevolezze della strada indicate dall'ingegnere guidatore. È evidente, infatti, che solo in questo modo ci si può rendere conto esatto delle deficienze varie di ogni singola strada, per quanto attiene al tracciato, al manto stradale, alla segnaletica e alla visibilità.

È una direttiva da raccomandare: che gli ingegneri si facciano accompagnare sì dal personale assistente (per cambiare le ruote ed altro) ma che guidino essi stessi! Grazie.

C O R B E L L I N I . Bisogna anche sottolineare che non sono stabilite nel Codice della strada le lunghezze d'onda dei singoli colori, e tante volte il giallo è molto offeso dalla luce normale; il verde e il rosso non sono stati specificati in base alle norme internazionali, secondo le quali, per esempio, devono avere le stesse caratteristiche dei colori delle ferrovie.

P R E S I D E N T E . Poichè non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Resta inteso che ci rivedremo martedì mattina per ascoltare la replica del collega relatore e l'intervento dell'onorevole Ministro.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 10,45.

SEDUTA DI MARTEDI' 21 SETTEMBRE 1965

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Massobrio, Spezzano, Tomassini, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Mancini ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero de' Cocci.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Se non vi sono osservazioni, do la parola al relatore, senatore Deriu, per una breve replica, prima dell'intervento del Ministro.

D E R I U , *relatore*. Signor Ministro, onorevoli senatori, non avrei nulla da aggiungere e nulla da togliere all'esposizione che ho fatto qualche giorno fa davanti a questa Commissione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1966; infatti, la mia relazione non solo non è stata discussa, ma nemmeno sfiorata — se non casualmente — dagli oratori intervenuti.

Molti senatori hanno parlato, e tutti hanno esposto problemi di carattere locale o di indole, comunque, limitata a particolari zone del Paese; mi rendo conto che tali problemi sono importanti per le popolazioni di cui ognuno di noi è portavoce in Parlamento.

Tali interventi hanno dimostrato e confermato quanto ho detto nella mia stessa relazione: che cioè esistono nel Paese — e fanno capo al Ministero dei lavori pubblici — un'infinità di problemi la cui soluzione, almeno in taluni casi, s'impone con carattere addirittura imperioso.

Pertanto, non essendo stata discussa o contraddetta la mia relazione, dovrei ritenere — se è sempre valido l'adagio che chi tace acconsente — che la relazione stessa è stata fatta propria dalla maggioranza della Commissione o, addirittura, da tutti i suoi componenti.

Desidero tuttavia fare una breve precisazione e rispondere in modo rapido a talune osservazioni di indole politica fatte da taluni degli oratori intervenuti nel dibattito.

La precisazione è questa: i rilievi e le critiche che io ho esposti nella mia relazione non investivano in maniera specifica ed esclusiva il Ministero dei lavori pubblici ed il suo bilancio, bensì si riferivano ad un sistema e ad un metodo, adottati nell'elaborazione, impostazione e discussione del bilancio, che non si può fare a meno di valutare in modo totalmente negativo.

Le mie critiche avevano, dunque, un carattere molto più vasto e generale e, anzi, devo dire che talune di esse — e forse quelle più importanti e che mi auguro non rimangano lettera morta — riguardavano non, o non soltanto, il Governo ma proprio gli organi dirigenti delle due Camere. È la

coscienza dei parlamentari che si ribella di fronte a certe procedure che sono la mortificazione più completa dei parlamentari e del Parlamento.

Questa precisazione ho ritenuto doveroso fare, proprio a scanso di equivoci che potessero ingenerarsi.

Le risposte che desidero dare sono indirizzate ai senatori dell'opposizione di estrema sinistra, in verità gli unici che hanno fatto dei riferimenti alla mia relazione con il garbo che non posso non riconoscere.

In particolare, i senatori Adamoli e Gaiani hanno creduto di rilevare nel mio dire una grave contraddizione di fondo. Che cosa avevo detto io? Io avevo detto, ed effettivamente questo rappresenta la parte centrale del mio discorso, che a proposito del bilancio dei lavori pubblici si potevano porre tre quesiti: primo, se il bilancio che ci stava dinanzi poteva organicamente inserirsi nel documento del piano quinquennale; secondo, se esso era coerente con la politica di centro sinistra; terzo, se il bilancio rispondeva o meno, qualitativamente e quantitativamente, ai molteplici e complessi problemi della Nazione.

A questi tre quesiti, nella mia relazione, ho risposto affermativamente, anche se con molte precisazioni, molte limitazioni.

Parlando di programmazione dissi che il bilancio in esame rispondeva, almeno nelle sue linee di fondo, alle impostazioni generali quali possono presumersi in questa fase preliminare. Nella realtà, infatti, la programmazione è di là da venire; di essa si parla in tutti gli ambienti, e nei nostri in modo particolare, ma a tutt'oggi — all'infuori di un volume che contiene ipotesi di sviluppo e di intervento — noi non disponiamo di un piano di programmazione vero e proprio. Sarebbe stata difficile, se non impossibile, una collocazione organica e specifica del bilancio di previsione 1966.

Inoltre, nel mio intervento sottolineai anche che stavamo discutendo il bilancio di una sola branca dell'Amministrazione e che pertanto, se volevamo inquadralo nel contesto della programmazione, dovevamo esaminare il bilancio dello Stato nella sua globalità. Così facendo ci saremmo resi conto che molte categorie di opere, tra le quali quelle per l'edilizia scolastica, l'edilizia abitativa, eccetera, nonchè altri interventi nei settori tipicamente e specificamente produttivi, sono riferibili alle indicazioni contenute nel documento programmatico che conosciamo.

Ecco perchè non ritengo di poter accettare il rilievo della contraddizione, mossomi dai colleghi comunisti.

Relativamente alla politica del centro-sinistra, c'è da dire che essa tende verso determinati obiettivi, sforzandosi di superare situazioni di difficoltà diffuse nel Paese e che sono veramente gravi, complesse e delicate.

Si tratta di una politica che ha i suoi traguardi, verso i quali tende con ogni mezzo, anche se ogni tanto si rilevano insufficienze e ritardi che sono più che altro dovuti non alla volontà politica degli uomini, ma, come dicevo prima, a quelle necessità e difficoltà che in tutti i Paesi vengono rilevate e che, specialmente nei Paesi verso i quali continuamente si rivolge la simpatia dei colleghi comunisti, portano spesso a fallimenti, anche totali, di tutta una politica economica e sociale che pure sembrava bene impostata sul piano teorico.

Circa la rispondenza dell'attuale bilancio dei lavori pubblici alle molteplici esigenze del Paese, ho precisato che, qualitativamente, tale rispondenza esiste, mentre, dal punto di vista quantitativo, il bilancio ha i suoi limiti che sono notevoli e che mi auguro, per il futuro, possano venire superati.

Del resto, di questo non si può fare nessuna colpa al Ministro dei lavori pubblici in particolare; e la mia critica iniziale nei confronti dell'organo che ha deciso di propria iniziativa, e con una autorità che — almeno in termini così assoluti — non dovrebbe avere, sta a significare quale era precisamente l'oggetto delle mie critiche e delle mie denunce.

Detto questo, devo solo aggiungere che non mi aspettavo, come ha detto il senatore Adamoli (che ringrazio per aver elogiato la mia relazione), che i colleghi dell'opposizione di estrema sinistra passassero dalla nostra parte per il solo fatto che io mi ero reso interprete di certi stati d'animo; anzi, su

questo punto, onorevoli senatori comunisti, dobbiamo intenderci una volta per tutte!

Quando noi, adempiendo ad un dovere di fronte al quale siamo sempre presenti e dal quale non intendiamo assolutamente retrocedere, diciamo determinate cose e facciamo determinati rilievi, lo facciamo con spirito diverso da quello che anima voi e la vostra attività politica; noi non siamo per distruggere, ma per costruire e per dare il nostro apporto alla rinascita di un'Italia nuova, dove democrazia e civiltà non siano nomi astratti ma rappresentino realtà concrete e sostanziali. Mai, in nessuna nostra manifestazione di assenso o di critica, noi intendiamo metterci dalla vostra parte, nè tanto meno riteniamo valida la vostra equazione secondo cui verità, giustizia e democrazia equivalgono a teoria e prassi comunista. Desidererei che questa precisazione valesse anche per l'avvenire, in modo da evitare equivoci interpretativi e ricorrenti smentite e chiarificazioni.

Certo che anche noi nutriamo una speranza; questa: che, a lungo andare, la forza della verità e la suggestione della democrazia operino il miracolo e che siate voi, colleghi comunisti a portarvi dalla nostra parte!

Con questo avrei finito, se non dovessi far presente un certo imbarazzo in quanto si era stabilito che il relatore esponesse, e non poteva che essere così, alla Commissione una relazione che esprimesse il proprio punto di vista sul bilancio affidatogli, e che, al termine della discussione, lo stesso relatore dovesse riassumere, in una sintesi il più possibile organica, il pensiero della maggioranza, qualora l'opposizione non avesse inteso presentare una propria relazione, come previsto dal Regolamento.

Chiedo ora consiglio al Presidente su come comportarmi, in quanto, stando le cose come ho precisato all'inizio della mia replica, io dovrei semplicemente trasformare la relazione in parere, dato che, ripeto, essa non è stata minimamente contraddetta da nessuno degli oratori; pertanto, mi riuscirebbe veramente difficile riassumere i pensieri espressi dalla maggioranza della Commissione sui problemi generali della politica dei lavori pubblici; salvo che non mi si richiedesse di fare l'elencazione delle opere, dei bisogni e dei problemi particolari che sono stati esposti dai vari senatori intervenuti nella discussione.

Chiedo dunque collaborazione al signor Presidente per risolvere questo problema.

Da parte mia, desidero sottoporre all'attenzione del Ministro e della Commissione due emendamenti allo stato di previsione in esame, che riguardano, in modo particolare, il settore dell'ANAS.

Il primo emendamento si è reso necessario in dipendenza di un accordo recentemente stipulato tra la Croce rossa italiana e l'ANAS e tende a consentire l'erogazione di un contributo alla Croce rossa per il potenziamento del servizio di pronto intervento e di assistenza sanitaria agli utenti della strada rimasti vittime di incidenti.

Si dovrebbe pertanto istituire nello stato di previsione della spesa dell'ANAS il capitolo 185 con questa definizione: « Contributo alla Croce rossa italiana o ad altri enti pubblici per il potenziamento del servizio urgente di assistenza sanitaria agli utenti della strada a seguito di incidenti: stanziamento lire 300.000.000 ».

Tale cifra dovrebbe essere detratta dal capitolo 261 del medesimo stato di previsione; pertanto, lo stanziamento di tale capitolo, da lire 15.892.783.575, dovrebbe essere portato a lire 15.592.783.575.

L'altro emendamento che intendo proporre attiene all'erogazione di indennità al personale addetto ai lavori particolarmente gravosi connessi con la costruzione di autostrade.

La legge 31 dicembre 1962, n. 1845, che riguarda la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, all'articolo 2 prevede la corresponsione di un'indennità speciale al personale svolgente mansioni inerenti a tali lavori, la cui spesa di 110 milioni di lire fa carico attualmente al capitolo 113 dello stato di previsione della spesa dell'ANAS.

Il capitolo 113 (che riguarda indennità al personale, eccetera) dovrebbe essere portato da lire 110.000.000 a lire 350.000.000, con un aumento di lire 240.000.000.

A suo tempo, infatti, pare vi sia stata, da parte della Ragioneria, un'errata interpretazione delle norme per cui, mentre la speciale

indennità veniva concessa a un certo numero di personale tecnico, non veniva invece concessa ad un altro gruppo di persone del ruolo tecnico-amministrativo che pure era adibito agli stessi lavori. È sorto pertanto un problema non trascurabile che mi è parso doveroso risolvere per mezzo dell'emendamento che ho proposto.

La Corte dei conti, recentemente, a sezioni riunite, ha espresso l'avviso che l'indennità di cui sopra debba essere corrisposta a tutti quei dipendenti che, in conseguenza diretta delle prestazioni gravanti sull'Azienda per i lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, debbano svolgere lavori eccezionali oltre il normale orario di ufficio.

Uguale parere ha espresso l'Avvocatura dello Stato, dopo alcuni mesi di studio attorno al problema.

Pertanto, in considerazione di questi fatti, e considerando, altresì, che si tratta di un problema di giustizia ed equità, propongo che il Governo accetti l'emendamento sopra citato.

L'aumento da lire 100.000.000 a lire 350 milioni nel capitolo 113 dovrà avvenire diminuendo da lire 7.759.232.000 a lire 7 miliardi 639.232.000 lo stanziamento del capitolo 102 e diminuendo da lire 7.088.512.000 a lire 6.968.512.000 lo stanziamento del capitolo 104.

Il che significa che non si toglie nulla alle somme previste per gli investimenti (costruzione di strade, eccetera), ma si riducono capitoli di spese ordinarie (cioè stipendi, eccetera).

C R O L L A L A N Z A . Gli stipendi sono in rapporto al numero dei dipendenti.

G I A N C A N E . Questa è un'indennità straordinaria, se ho ben capito; quindi, come indennità straordinaria non può incidere sugli stipendi.

D E R I U , *relatore*. Onorevole Ministro, lei comprende che prima che io formulassi gli emendamenti, mi sono informato presso i servizi amministrativi dell'ANAS. Mi è stato detto che il capitolo 102, che prevede appunto stipendi, eccetera, per lire 7.759.232.000 e il capitolo 104, che prevede le indennità, eccetera, per lire 7.088.512.000, sopportano senza inconvenienti la diminuzione proposta. Diversamente non mi sarei permesso di preparare gli emendamenti, senza una base precisa di riferimento.

C R O L L A L A N Z A . Probabilmente si tratta di posti non coperti, che quest'anno daranno luogo a questa disponibilità.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei ringraziare, innanzitutto, i colleghi che hanno preso parte alla nostra discussione. Interverrò adesso nei limiti consentiti, con una riserva che faccio anch'io, come hanno fatto molti oratori, e cioè di intervenire più diffusamente nel momento in cui il bilancio sarà discusso in Assemblea. Devo fare però alcune osservazioni, che spero saranno esaurienti, soprattutto per esprimere il mio riconoscimento per il lavoro svolto dal relatore.

Per parte mia, ho molto apprezzato la relazione del senatore Deriu, sia per la precisione, che per i riferimenti concreti nei confronti dei diversi aspetti della politica generale dei lavori pubblici. Ma vorrei dire di più: l'ho apprezzata anche e soprattutto per gli elementi di critica in essa contenuti. A mio avviso — se mi è consentito dir questo — il compito del relatore sta appunto in ciò. Infatti un relatore che si presenti soltanto per fare l'apologia del Governo o per tributargli encomi, credo non assolva il suo compito. Ritengo che, soprattutto in questo periodo e in questo clima politico, il compito del relatore debba essere appunto di stimolo e di critica, come abbiamo potuto sentire qualche giorno fa nelle parole del senatore Deriu. Infatti, ne consegue che soltanto in questo modo le notevoli lacune che si sono formate nel lavoro e nella struttura del Ministero dei lavori pubblici potranno essere colmate. Credo che, mancando lo stimolo costruttivo della critica, si possa cadere in un periodo di stasi: questo vale per noi tutti ed anche per l'organizzazione del Ministero dei lavori pubblici, ed è appunto per questo che si deve dare atto al senatore Deriu della spinta innovatrice contenuta nelle sue parole.

Condivido, infatti, gran parte delle sue preoccupazioni, per quanto riguarda l'organizzazione dei nostri lavori, che non sempre consente quella riflessione e quell'approfondimento necessari quando si tratti di problemi importanti come quelli citati e sottolineati dalle diverse parti.

È un problema questo che riguarda le Camere, i gruppi parlamentari ed anche il Governo che ha bisogno, d'altra parte, di essere messo in condizione di esporre le linee di una politica e non soltanto di essere presente nel momento in cui si discutono i singoli provvedimenti.

E c'è anche un altro rilievo, fatto dal senatore Deriu, un rilievo però che siamo in condizioni di superare entrando nella fase della programmazione. Si tratta cioè del momento in cui si presentano i bilanci; infatti si può notare la preponderanza di determinati organismi, come la Ragioneria generale dello Stato, che il senatore Deriu ha indicato come una super-potenza. Io ho una esperienza di Governo di un anno o poco più, ma posso dire che si tratta di una esperienza piena. A mio parere, quindi, la via della programmazione è la sola che possa ricondurre su una linea parallela le diverse strutture ministeriali per cercare, cioè, di evitare la prevalenza di un organo sugli altri e la conseguente indifferenza, magari, di un certo organo nei confronti di problemi che invece debbono essere affrontati senza rinvii.

E per parte mia, ai rilievi del senatore Deriu ne aggiungo un altro che è importante per il Ministero dei lavori pubblici. In proposito mi richiamo alla mia esperienza di Ministro in questo periodo: qual'è la difficoltà che si nota nel momento in cui si avvertono determinati problemi e si sente la necessità di intervenire sollecitamente? qual'è la deficienza principale che io noto nel Ministero dei lavori pubblici? È che non siamo in grado, quando si profila una situazione nuova, di intervenire con un ragionamento nostro, perchè a volte non abbiamo la possibilità di elaborare, in maniera autonoma, i dati della situazione economica generale del nostro Paese.

Anche nel campo dell'edilizia, a volte, il Ministero si trova disarmato di fronte a certe impostazioni che vengono dall'esterno, e alle quali non possiamo che opporre concezioni politiche generali, senza che siano confortate da dati da noi elaborati al fine di contrapporli, magari, ad altri dati presentati da coloro che dispongono di maggiore organizzazione.

È questa la principale difficoltà che ho potuto constatare nel mio lavoro di Ministro. Per cui si ravvisa l'opportunità di organizzare questo lavoro con un Ufficio studi che si occupi dell'elaborazione dei dati relativi a tutti i problemi. Perchè è proprio quando manca una tale organizzazione che si notano nell'attività del Ministero quelle lacune che voi giustamente avete rilevato in diversi settori. Certo, se avessimo maggiori possibilità, e uno strumento idoneo nelle nostre mani, credo che potremmo affrontare meglio certe situazioni, magari senza risolverle immediatamente, poichè sappiamo quale sia l'imponenza dei mezzi finanziari necessari per risolvere determinati problemi; potremmo essere però in grado di presentare delle soluzioni autonomamente prese dal Ministero dei lavori pubblici, fuori dall'influenza che molti gruppi, necessariamente, sono portati ad esercitare, appunto perchè più organizzati, di fronte a questo Ministero il quale molte volte, ripeto, è disarmato nei confronti di costoro. Facendo un opportuno sforzo, potremmo ottenere quel Ministero di cui ha parlato anche il senatore Deriu, e di cui hanno parlato parecchi prima di me, come, in altra occasione, l'onorevole de' Cocci che insieme a me osserva i problemi della nostra attività. E vorrei anche dire che in un regime come il nostro, e nella nostra situazione politica in cui sovente, purtroppo, l'opposizione presenta i problemi in modo assolutamente non aderente alla realtà generale, ci deve essere, nell'ambito della nostra maggioranza, chi si sostituisce ad un tipo di opposizione che non rientra in una concezione giusta della vita democratica; ed è questo il rilievo che io mi permetto di fare all'intervento del senatore Adamoli (che mi spiace non sia ora presente), che mi sembra sia stato molto superficiale in diverse sue enunciazioni, specie quando ha impostato la sua critica sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici in modo assolutamente errato,

riferendosi soltanto ai residui passivi, senza darne una motivazione, o ad altri argomenti come quello delle alluvioni, di cui, ad un certo momento, dà la responsabilità al Governo e al Ministero dei lavori pubblici in particolare. Quando questo avviene — e dobbiamo dire che è avvenuto anche se l'opposizione ha parlato poco — io direi che è naturale che nell'ambito della stessa maggioranza ci sia chi, in termini diversi, faccia quest'opera di stimolo che invece, istituzionalmente, spetterebbe soltanto all'opposizione. Si dice che assumere questo atteggiamento sia un po' rischioso, ma è un rischio che possiamo correre: è questa, infatti, la essenza del nostro regime democratico; esiste il pericolo di sentirsi strumentalizzare da altri, ma, a mio avviso, è un pericolo ormai scontato che non preoccupa più nessuno. Ma devo dire anche che non preoccupa quasi più neppure quel tipo di schermaglia che, nello stesso arco politico, avviene tra gruppi, tra partiti, nel senso che un gruppo di questo o quel partito, attraverso una sua enunciazione, cerca di spostarsi a destra o a sinistra di altre formazioni politiche. Queste sono schermaglie, ma non rappresentano certo la giusta posizione democratica. Possono essere manovre; ma, a mio avviso, quello che conta è appunto che si possa apertamente e liberamente dire il proprio pensiero affinchè tutti si possa essere in grado di valutare, apprezzare e far tesoro delle critiche che sono state fatte.

Per parte mia, chiudo questa breve parentesi di carattere politico generale; comunque ho un impegno da prendere nei confronti della Commissione, l'impegno che le cose qui dette, e tutto ciò che risulta dagli atti parlamentari, non saranno destinate ad accrescere la montagna dei rilievi che sono stati fatti in altre occasioni, ma costituiranno la base dei problemi a cui la nostra Amministrazione dovrà immediatamente dedicarsi, riflettendo e meditando, per essere in grado, se possibile, di proporre delle soluzioni o quanto meno di spiegare perchè chè certe soluzioni non possano essere affrontate.

Riconosciuta la validità della critica che viene fatta all'impostazione attuale del nostro bilancio, impostazione che si ritiene — e non torto — sia piuttosto rigida e forse in chiave troppo ragioneristica, dobbiamo anche constatare però che, al momento in cui andiamo a valutare la politica del settore dei lavori pubblici, sarebbe necessario da parte nostra fare uno sforzo per superare le voci singole dei bilanci, per poter dare anche uno sguardo più generale alla materia tutta. Diversamente, nel momento in cui rileviamo che il bilancio ha un'impostazione di tipo ragionieristico, ci lasciamo trasportare da questo modo di considerare e facciamo noi stessi i ragionieri del bilancio.

Per parte mia, direi che forse avremmo potuto dare una valutazione di questo anno di attività, anche in rapporto ai problemi che abbiamo affrontato e discusso insieme e che hanno dato luogo a leggi, dalle quali, adesso, potremmo vedere quali risultati abbiamo ottenuti.

Bisogna dire che nel campo dei lavori pubblici abbiamo avuto un anno difficile. Ci siamo trovati, cioè, di fronte a gravi problemi, sia per quanto riguarda la situazione generale del Paese, sia per quanto riguarda le stesse possibilità di intervento; ci siamo trovati di fronte a leggi che stabilivano la necessità di stanziamenti, ma questi stanziamenti e questi impegni erano congelati e non potevano seguire il loro corso, proprio a causa del determinarsi di situazioni nuove. Durante quest'anno abbiamo messo in movimento molte cose attraverso l'attività del Ministero dei lavori pubblici: abbiamo predisposto la legge per la modifica della « 589 », la qual cosa costituisce un fatto molto importante, perchè in Italia c'è un certo tipo di situazioni che sono ancora congelate, e dobbiamo anche constatare che, a questo fatto, la stessa struttura della « 589 » non era estranea. Abbiamo ora modificato questa situazione: ma non abbiamo ancora i risultati, perchè la legge è stata approvata nel maggio scorso; e siamo altresì in grado di prevedere che entro il 1966 potremo raccogliere i frutti di queste modifiche. E abbiamo anche messo in evidenza problemi notevoli, come quello dell'edilizia scolastica, in cui sappiamo che, proprio per

la situazione alla quale prima mi sono riferito, esisteva il congelamento di molti miliardi.

Abbiamo parlato di 350 miliardi per l'edilizia scolastica e, anche in questo campo, abbiamo messo in movimento leggi e strumenti, per cui stiamo già ottenendo buoni risultati.

In relazione alle leggi per l'edilizia abitativa, posso affermare che abbiamo fatto dei passi avanti; certo, non è stato possibile realizzare quanto, nel suo ordine del giorno, richiede il senatore Giacomo Ferrari, ma ci auguriamo di poter fare nei prossimi anni un massiccio intervento per quanto riguarda le case malsane. Anche in questo campo, devo dire che esistevano dei fondi congelati che abbiamo messo in movimento e, pertanto, qualcosa di nuovo nel settore è stato fatto.

Vi è però una cosa di cui avrei voluto si parlasse per mettere in luce i risultati raggiunti, ma nessuno vi ha fatto cenno. Intendo riferirmi al « superdecreto », del quale non possiamo dimenticarci in sede di discussione del bilancio.

Nel dire questo mi riferisco, soprattutto, al senatore Adamoli, il quale ha diretto le sue critiche sui famosi residui passivi che, in base alle tabelle, risultano ammontare, al 31 dicembre 1964, a 400 miliardi. Vorrei infatti osservare al senatore Adamoli che il Governo ha fatto questi rilievi assai prima dei parlamentari e che ha trovato il modo per risolvere il problema, se non integralmente, tuttavia in modo tale da avviarlo a soluzione. Il « superdecreto », quale fine si proponeva nel momento in cui abbiamo parlato di accelerare le procedure e di superare gli ostacoli di carattere burocratico e amministrativo esistenti? Proprio quello di utilizzare questi fondi immobilizzati!

Pertanto, le somme che il « superdecreto » ha messo in movimento sono ingenti e mi dovete consentire di citare alcuni dati, che sono importanti, non solo per quello che significano, ma anche perchè stanno a dimostrare che la struttura del Ministero dei lavori pubblici, anche se deve essere aggiornata e modificata, è in grado di rispondere in modo soddisfacente alle esigenze ed ai compiti di tale Ministero. A tutti sono note le difficoltà che si incontrano per quanto riguarda il personale, gli uffici del Genio civile, i Provveditorati alle opere pubbliche, eccetera, ma devo dire che i risultati ottenuti hanno dimostrato che, quando tali organi sono ben indirizzati, reagiscono in modo soddisfacente compiendo un ottimo lavoro; non è dunque vero che la struttura del Ministero dei lavori pubblici sia completamente « arrugginita »!

Ritornando ai dati relativi al « superdecreto », ripeto che essi mi sembrano importanti, soprattutto se confrontati con quelli degli anni precedenti, e dimostrano chiaramente la capacità di operare di questo provvedimento.

Nel periodo gennaio-luglio 1964, per opere di conto dello Stato, avevamo appaltato lavori per lire 43.366.160.000, mentre nel periodo gennaio-luglio 1965 tale cifra è salita a lire 58.804.250.000.

Per le opere a contributo, ci troviamo in maggiore misura di fronte ai residui passivi, in quanto la maggiore mole delle opere è costituita proprio da quelle a contributo e non da quelle di conto dello Stato; nel periodo gennaio-luglio 1964 avevamo appaltati lavori per lire 69.873.410.000, mentre nel periodo gennaio-luglio 1965, tale cifra è salita a lire 632.660.000.000, segnando pertanto una notevole differenza rispetto al passato.

È dunque vero che nella tabella, cui ha fatto cenno il senatore Adamoli, c'era un congelamento di 900 miliardi che non si riusciva a far muovere, ma è anche vero che il « superdecreto » ha determinato un tale sommovimento, che attualmente i partiti dell'opposizione ci chiedono di prorogare il termine del « superdecreto », per la parte riguardante lo sveltimento delle procedure. Al riguardo, dirò che stiamo lavorando, per mezzo di una commissione, di cui fanno parte esperti del nostro Ministero, per valutare quanto è stato fatto e, eventualmente, per modificare, accogliendo anche le richieste che sono pervenute, tra le quali, per esempio, quelle del senatore Zannier.

Esaminando i dati relativi alle opere di conto dell'ANAS, vediamo che, nel periodo

gennaio-luglio 1964, sono stati appaltati lavori per lire 30.416.160.000 mentre, nel periodo gennaio-luglio 1965 tali appalti hanno raggiunto la cifra di lire 112.464.845.000.

Aggiungo che l'ANAS è stato l'organismo che più ha avuto bisogno di essere stimolato, in quanto in tale Azienda vi è una certa tendenza ad accentrare i poteri, mentre invece bisogna, a mio avviso, decentrarli il più possibile.

Pertanto, facendo un raffronto tra il periodo gennaio-luglio 1964 e quello corrispondente del 1965 passiamo da lire 143 miliardi 655.730.000 di lavori appaltati a lire 803.929.095.000.

Mi sembra dunque si tratti di dati che meritano di essere ricordati e sottolineati e, in ogni caso, di essere portati a conoscenza della Commissione; sono infatti certo che, quando il senatore Adamoli prenderà visione di questi dati, quanto meno, spunterà qualcuna delle lance che ha puntato contro il Ministero dei lavori pubblici, con l'accusa di inerzia ed incapacità. Bisognerà dunque che il senatore Adamoli ammetta che, nei confronti dei residui passivi, il « superdecreto » ha operato e, secondo quanto stabilito, continuerà ad operare.

C R O L L A L A N Z A . Sarebbe necessario prorogare i termini per il decentramento, che scadono il prossimo 31 dicembre.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Come ho già detto, stiamo lavorando per presentare in tempo utile proposte non solo di proroga ma, eventualmente, anche di modifica e di miglioramento delle norme.

Ci sono, poi, da considerare, e con questo ritorno all'argomento del bilancio, le acute osservazioni del senatore Deriu, che necessariamente devo aver presenti nel mio intervento.

S'inquadra questo bilancio, ha domandato il senatore Deriu, nel Piano? A tale domanda il relatore ha dato una risposta che è stata immediatamente contestata dal senatore Adamoli.

Nell'impostare una discussione sul bilancio noi diciamo, e giustamente, che si tratta di un bilancio rigido; infatti, se non sbaglio, mi sembra che il 40 per cento del bilancio dei lavori pubblici, che si riferisce ad annualità, deve necessariamente essere riprodotto in ciascun bilancio, per il meccanismo stesso sul quale i singoli stasi di previsione della spesa sono impostati.

Pertanto, quando sosteniamo che è necessario fare aderire il bilancio all'impostazione del programma nazionale, dobbiamo per forza ricorrere a nuove leggi di carattere speciale.

Ma, nell'impostazione dell'attuale bilancio, vi è veramente una sfasatura completa tra il bilancio stesso ed il programma? Ritengo che, anche a questo proposito, la cosa migliore sia dire la verità e fare osservazioni oneste, e credo che, in linea generale, il senatore Deriu abbia ragione anche a questo riguardo. Contraddizioni, cioè, non ve ne sono: vi sono però voci che, allo stato, non riproducono quella che è l'indicazione data dal piano.

Altre invece sì. Io mi sono riferito agli ospedali. Se noi vediamo le previsioni del programma nazionale in relazione agli ospedali, troviamo una previsione, per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, di lire 330 miliardi in un quinquennio, cioè una media annua di 66 miliardi. Noi, con le previsioni del bilancio 1966, siamo a 65 miliardi.

Anche ciò che riguarda le abitazioni costituisce un dato che poi qualifica il bilancio e completa, nello stesso tempo, le indicazioni che il relatore ha dato. Per quanto riguarda l'edilizia sovvenzionata, nel programma quinquennale, che previsioni troviamo? Una previsione di 2.200 miliardi di lire per un quinquennio, per cui dovremmo trovare nel nostro bilancio 440 miliardi annuali. Non ne troviamo 440, ma ne troviamo 427. Anche qui è semplice fare previsioni realistiche; a questi 427 miliardi, allora, aggiungiamo i 170 miliardi che dovrà spendere la GESCAL in questo periodo.

G A I A N I . Nel bilancio vi sono 427 miliardi per l'edilizia?

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Si, poi le passerò tutti i dati, voce per voce.

C R O L L A L A N Z A . Evidentemente lei si riferisce ai contributi. Questo per rispondere all'osservazione del senatore Gaiani, naturalmente.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Per quanto riguarda i porti possiamo trovare l'indicazione nello stesso modo; quella del programma nazionale è una cosa da discutere dopo, a parte, se è valida o se dovrà, invece, essere stimolata in aumento. Ma noi abbiamo 220 miliardi, con una media annuale di 44 miliardi; con la legge sui porti, noi praticamente, mi pare, passiamo a 37 miliardi circa (la metà di 75) più 7, che noi abbiamo in bilancio: e ci siamo.

P R E S I D E N T E . Quindi 37 miliardi e mezzo più 7, che sono già in bilancio, sono 44 miliardi e mezzo.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Che noi possiamo spendere nel primo biennio, per quanto riguarda la legge sui porti.

C R O L L A L A N Z A . Però, impegnando in anticipo la somma, evidentemente poi ci troveremo senza fondi.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Lei deve considerare immediatamente che il piano quinquennale consente la possibilità di interventi al fine di conseguire poi, nel quinquennio, quel risultato che vogliamo ottenere.

C R O L L A L A N Z A . Però la sostanza è questa: la legge dei 75 miliardi prevede in un quinquennio stanziamenti di 10 miliardi all'anno sul bilancio dei lavori pubblici, più cinque miliardi all'anno di prestiti da contrarsi con il Consorzio di credito per le opere pubbliche. Quindi, in caso che si dovesse in questo esercizio impegnare i fondi di due esercizi, si arriverebbe al quinto anno senza disponibilità di mezzi finanziari.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ho capito il suo concetto. Certo che se ci fermassimo a quel punto saremmo sicuramente in ritardo, perchè affermiamo che vogliamo avere più di 220 miliardi. In quel caso, che rappresenta un'ipotesi pessimistica, non avremmo più nemmeno i 220 miliardi.

C R O L L A L A N Z A . Poi 40 miliardi vanno alla Cassa per il Mezzogiorno.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Appunto per questo ho enunciato quella cifra. Abbiamo detto 260 miliardi per le voci importanti; non ne siamo molto lontani, però vi sono delle voci che dovranno essere necessariamente rafforzate. E lo dico al senatore Gaiani, che si è molto occupato di questo problema, al fine di poter intervenire in tutte le altre questioni, che riguardano le opere igieniche, la viabilità provinciale e comunale e le opere idrauliche. Nè possiamo necessariamente pretendere che con legge speciale si aderisca alle impostazioni del bilancio, o addirittura, in qualche parte, si vengano a fare delle correzioni.

C R O L L A L A N Z A . Il ragionamento fila; sennonchè non basta dire che si potranno ottenere stanziamenti successivi. La realtà è che la programmazione nazionale, fin da oggi, si rivela, nei riguardi del Ministero dei lavori pubblici, non aderente alle esigenze che si delineano per alcuni settori di opere. Ora, se allo stato attuale il Tesoro non può andare al di là dei mezzi finanziari previsti dal piano quinquennale, che si basa sul prevedibile incremento del reddito, è pacifico che bisogna porsi su un piano di priorità, cioè non si possono fare contemporaneamente tante cose. Bisogna avere il coraggio di dire: per ora limitiamoci a realizzare le opere più urgenti; per esempio, nel campo delle opere pubbliche, diamo la precedenza alle opere idrauliche, sia fluviali che marittime. Ma se vogliamo fare contemporaneamente, sia le scuole, sia le opere idrauliche, sia l'edilizia popolare, sia i porti, eccetera, è pacifico che non è solamente il bilancio dei lavori pubblici, ma anche l'impostazione finanziaria della pro-

grammazione nazionale che risulterà carente, in questo momento, rispetto a una visione organica ed aderente alle necessità della Nazione. Per concludere, il Ministro dei lavori pubblici — che probabilmente si sarà battuto per ottenere di più, in sede di Consiglio dei ministri, quando si è approvato il piano di programmazione — domani, in sede parlamentare, quando ci batteremo perchè la programmazione sia più aderente alle esigenze di alcuni settori, dovrebbe essere nostro alleato.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Vorrei anche dire, a parte questa opera comune che possiamo fare, che quando parliamo del piano quinquennale, per comodità di ragionamento, dividiamo l'importo complessivo per cinque, cioè calcoliamo l'annualità. Ma questa impostazione non esclude l'altra a cui lei si riferisce, e secondo la quale, date certe esigenze di priorità nella fase del quinquennio, si può insistere in direzione di determinati settori che sono considerati urgenti, senza, peraltro, eventualmente modificare la previsione quinquennale che viene fatta per le altre voci, e che potrà essere anche rinviata ad una fase successiva, per dare la possibilità di intervento, attraverso investimenti, agli enti finanziari.

E così credo di aver risposto alle altre due domande, che erano quasi la conseguenza della prima, perchè il programma economico, piaccia o non piaccia, è creatura del centro-sinistra. Per cui, se le impostazioni del bilancio aderiscono — e ho detto in che modo — all'impostazione del piano, mi sembra che ne derivi, come conseguenza, che esse rispondono anche ad una impostazione di politica generale uguale a quella che l'attuale formula vorrebbe raggiungere. Si tratta di stabilire se la stessa politica del centro-sinistra è in grado di dire di sì alle esigenze del Paese: modestamente, siamo in grado di dire di sì.

Però siamo convinti — e questa è la nostra convinzione politica — che la strada sia quella di un esame serio, di una programmazione rigorosa e di una selezione di interventi, che consentano, nel tempo, di arrivare alla soluzione che giustamente la società italiana si attende da noi.

Un'altra questione è quella dei danni provocati delle recenti alluvioni, e qui mi debbo richiamare a quanto ho detto prima circa le richieste dei colleghi comunisti. Ho molto apprezzato l'intervento del senatore Gaiani. Credo però sia necessaria una premessa in questo senso: se vogliamo arrivare a delle conclusioni che siano accettabili ed obiettive, dobbiamo tener conto anche delle dimensioni eccezionali ed imprevedibili degli ultimi eventi naturali, altrimenti faremo solo della propaganda, offriremo la materia per il grosso titolo di un giornale, ma i risultati non potranno essere quelli desiderati.

Il Presidente della 5ª sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici mi ha fornito i dati pluviometrici di questo periodo; quelli più significativi, che si possono citare per caratterizzare l'eccezionalità del fenomeno, sono i seguenti:

Piogge massime di 24 *ore nelle regioni Umbria e Lazio*:

Baccano	mm.	347
Morlupo	»	313
Giustiniana	»	276
Sacrofano	»	260
Stimigliano	»	259
Ladispoli	»	232

Tali altezze di precipitazione rappresentano valori percentuali che vanno dal 35 al 25 per cento delle altezze medie annue normali registrate nelle citate stazioni di osservazione.

Nel Veneto-Venezia Giulia, i bacini maggiormente interessati sono stati quelli del Tagliamento, della Livenza, del Piave e dell'Adige. In essi sono stati registrati i massimi livelli idrometrici, che a volte sono risultati superiori a quelli conosciuti. Infatti, detti corsi di acqua hanno raggiunto i seguenti livelli idrometrici:

Tagliamento a Latisana: metri 10,82, alle ore 19,30 del 2 settembre (massima conosciuta metri 9,88);

Livenza a Motta: metri 6,68 alle ore 17 del 3 settembre (massima nota metri 6,58);

Piave a Ponte Piave: metri 7,03, alle ore 17 del 3 settembre (massima nota metri 6,10);

Adige a Trento: metri 6,05, alle ore 6 del 3 settembre (massima metri 6,11 nel 1882).

G E N C O . Qual'è l'altezza massima di precipitazione?

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. L'altezza massima è mm. 820. Rispetto alle altezze medie annue normali detto valore rappresenta il 42 per cento per Barcis (bacino Livenza).

Così inquadrato il problema, possiamo valutarlo anche diversamente. Non è che il Ministro dei lavori pubblici si tiri indietro, (nel senso che non si debba intervenire per controllare, verificare se tutto è proceduto nel modo giusto) ma pensa che, per onestà, nei confronti di tutti e della stessa opinione pubblica, abbiamo l'obbligo di considerare prima la situazione.

E anche qui mi permetto di dire: se vogliamo fare il processo all'autostrada, che chiamate « l'opera del regime », facciamolo pure! Allora non appartenevo al Governo e forse ho fatto anch'io le mie critiche; ma, onestamente, come possiamo dire che dopo le alluvioni abbiamo un imputato che si chiama « autostrada »? Dobbiamo prima considerare il significato dell'autostrada e degli sforzi di carattere tecnico-finanziario e amministrativo che essa rappresenta. Se potessimo cedere la parola al mio collega Jervolino, egli vi direbbe che ai tanti richiami di carattere naturale che il nostro Paese possiede, per quanto concerne il turismo, oggi si è aggiunta anche quella grande opera tecnica che si chiama « Autostrada del Sole ». Adesso vogliamo mettere sul banco degli accusati i tecnici e i progettisti? È giusto che il Ministro, quando avvengono questi fatti, mediti, verifichi e faccia delle indagini, ma proporre l'inchiesta — come l'avete proposta — non mi sembra cosa opportuna, perchè non ci consentirebbe neppure di fare quella verifica che invece è necessaria nei confronti di eventi di dimensioni certamente eccezionali, ma che giustamente debbono richiamare l'attenzione dei tecnici, senza nascondersi dietro l'alibi del fatalismo o dell'impossibilità di intervento.

L'ultima questione di carattere politico che vorrei trattare — con la riserva di intervenire ulteriormente in Assemblea — è quella relativa alla legge urbanistica. Io sono, di solito, abbastanza chiaro: non ho fatto, nè faccio mai dichiarazioni delle quali non sono perfettamente sicuro. Non appena sono stato nominato Ministro dei lavori pubblici ho preso l'impegno, insieme con il CNEL, di presentare al Parlamento, nell'ambito dell'attività di Governo, il progetto di legge urbanistica. C'è chi dice o ritiene che questo progetto avrebbe dovuto essere il primo punto del programma del Governo. Non mi considero colpevole se l'impegno assunto non è stato il primo ad essere mantenuto; l'importante è che venga mantenuto, ed io, parlando alla Camera nel momento in cui si discuteva sulla modifica alla legge n. 167, ho detto appunto che, alla ripresa dell'attività parlamentare, il progetto relativo alla legge urbanistica sarebbe stato presentato al Consiglio dei ministri e successivamente al Parlamento. Ho preso questo impegno e lo mantengo! Siamo appena entrati nella fase di ripresa dell'attività parlamentare; prima di giudicare, quindi, o di elevare proteste nei confronti di un impegno non rispettato, si aspetti che questo periodo venga concluso.

Consentitemi, tuttavia, di rilevare che è molto facile scrivere ordini del giorno usando frasi anche molto vivaci per l'inadempienza di un documento, di un programma, eccetera, ma dopo bisogna fare sempre i conti con la realtà. Io ho avuto modo di dire, parlando in Senato, non ricordo in quale occasione, che l'esperienza della legge numero 167 doveva, non dico consigliare prudenza in materia di urbanistica, ma consigliare, quanto meno, di inquadrare il nuovo progetto nella realtà del nostro sistema politico e costituzionale, dal quale non è lecito prescindere. In altri termini, avrem-

mo potuto anche concepire una legge urbanistica molto avanzata, ma poi ci saremmo potuti trovare nella stessa situazione in cui ci siamo trovati con la legge n. 167 — ritenuta una legge avanzatissima — che è rimasta ferma per otto mesi alla Corte costituzionale, non per colpa del Governo, ma perchè viviamo in questo sistema che dobbiamo accettare.

Certamente la legge n. 167 ci ha fatto tribolare molto; però non vorrei che avvenisse — e questo lo dico ai colleghi comunisti i quali, soprattutto al Ministro socialista dei lavori pubblici, fanno l'appunto di non aver portato avanti la legge urbanistica — quanto è avvenuto con la modifica della legge n. 167. Siete partiti dicendo che avrei dovuto fare chissà che cosa e poi, al momento del voto, vi siete astenuti, perchè voi stessi avete ritenuto che la proposta che il Ministro dei lavori pubblici faceva, non era in fondo tale da servire ad impinguare le tasche degli speculatori, ma, al contrario, veniva incontro alle stesse esigenze dei Comuni, i quali considerano ancora meno oneroso il sistema proposto da noi che non quello originario della legge n. 167.

Comunque, per quanto riguarda il progetto di legge urbanistica, confermo l'impegno già assunto di presentare tale progetto durante il periodo dei lavori parlamentari attualmente in corso.

Vi sono poi delle questioni particolari, e vorrei quindi rispondere brevemente ai colleghi che mi hanno sollecitato in proposito.

Il senatore Giacomo Ferrari ha fatto presente che non sono state ancora trasmesse le disposizioni agli uffici periferici del Genio civile, per quanto riguarda i danni provocati dalle alluvioni. Posso tranquillizzarlo, nel senso che, tra la fine di agosto e i primi di settembre, le istruzioni sono partite ed è stata fatta anche la distribuzione dei fogli.

Per quanto riguarda le questioni sollevate dal senatore Massobrio, penso che ne dobbiamo discutere a parte, soprattutto in merito a quella dell'Istituto case popolari di Torino.

Il senatore Florena ha parlato dello stretto di Messina: a questo riguardo dirò che è nata l'iniziativa di costituire un consorzio con la partecipazione del Ministero dei lavori pubblici attraverso l'ANAS, del Ministero dei trasporti con l'Azienda ferroviaria e del Ministero delle partecipazioni statali, e la relativa proposta si trova ormai dinanzi al Comitato interministeriale della programmazione economica, che deve esaminarla.

Darò poi un appunto al senatore Deriu con dati precisi circa la questione della diga del Flumendosa. Darò l'assicurazione verbalmente, sulla base del rapporto che mi ha fatto il presidente della sezione che sta seguendo il problema, nel senso che non esistono motivi di allarme: non vi è necessità di interventi. Per quanto riguarda le altre questioni che interessano la Sardegna, posso tranquillizzare il senatore Deriu dicendo che, nei confronti delle regioni che più hanno bisogno, più sollecito è l'intervento del Ministero dei lavori pubblici.

Al di fuori degli ordini del giorno, c'è anche la questione della statale 92-*bis*. Mi si assicura che sono stati programmati lavori per un ammontare di 110 milioni, per la fine del corrente anno, in modo da consentire nel 1966 la normale transitabiiltà della strada, sul conto della quale però si fanno molte riserve circa il particolare delle « scarpe ».

P R E S I D E N T E . Ringrazio l'onorevole Ministro per le notizie e gli schiarimenti forniti sui particolari problemi trattati nel corso del dibattito.

Passiamo, ora, all'esame degli ordini del giorno.

I primi due ordini del giorno sono stati presentati dal senatore Zannier. Il primo invita il Governo a promuovere lo studio e la progettazione dell'autostrada Udine-Tarvisio e a dar corso, nel frattempo, ai lavori di sistemazione ed ampliamento del tratto di strada statale Chiusaforte-Tarvisio-Valico Coccau. Col secondo ordine del giorno si invita il Ministero dei lavori pubblici ad intervenire rapidamente per la definitiva soluzione dei problemi di sistemazione idraulica della regione friulana.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Sono pronto ad accettare questi due ordini del giorno come raccomandazioni, però con la premessa che, per quanto concerne lo studio e la progettazione dell'autostrada Udine-Tarvisio, la competenza non è nostra; noi possiamo intervenire per sollecitare la società e solo in questo senso sono in grado di poter accogliere l'ordine del giorno.

Z A N N I E R . La società ha esclusivamente in concessione il tratto Trieste-Venezia e la diramazione sino a Palmanova-Udine; l'altro tratto è impregiudicato, nè è pensabile che la società possa eseguire una opera così costosa.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Per non pregiudicare il problema, la cosa migliore è di accettare l'ordine del giorno come una vostra raccomandazione, con l'aggiunta che si riconosce da parte nostra l'importanza dell'opera.

P R E S I D E N T E . Servirà per fare conoscere un po' l'importanza nazionale dell'opera. Essa coincide con l'attuazione di due strade di comunicazione previste nella Conferenza internazionale di Ginevra del 1950, e poi presenta un ultimo tratto di 45 chilometri che collega tutta la rete autostradale italiana con quella dell'Europa centrale. È inammissibile che su questo tratto — sia pure costruito con caratteristiche ampie — venga ammesso il traffico misto; bisogna arrivare al traffico selezionato.

Z A N N I E R . È un problema di coerenza con la programmazione economica, nella quale, a proposito delle Regioni, si dice che il punto essenziale è quello dei collegamenti. Mi sembra, quindi, che la nostra sia una legittima richiesta sul piano nazionale delle comunicazioni.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ho detto che accolgo i due ordini del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Anche il senatore Crollalanza ha presentato due ordini del giorno. Il primo invita il Governo a provvedere, oltre che all'attuazione delle opere già finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno, alla sistemazione del porto di Bari con i lavori più urgenti, nell'ambito del primo piano quinquennale della programmazione nazionale.

Il secondo ordine del giorno invita il Governo a provvedere affinchè sia accelerata la costruzione dell'autostrada adriatica e di quella Napoli-Bari, specialmente nei tratti Canosa-Vasto e Canosa-Avellino, nei quali i lavori non sono stati ancora appaltati.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Posso accettarli senz'altro, per il fatto che corrispondono alle iniziative che sono già in atto. Infatti, per quanto concerne le opere finanziate dalla Cassa del Mezzogiorno, che, in base ai dati che possiedo, ammontano ad 1 miliardo e 90 milioni, più 180 milioni per la messa in opera di cavi elettrici, sono in corso le gare di appalto.

C R O L L A L A N Z A . Si riferiscono alla stazione marittima?

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Si riferiscono all'allargamento e prolungamento della sporgente S. Vito; costruzione della stazione marittima e della scogliera di contenimento del terrapieno di mare Isabella: per un importo complessivo di 1 miliardo. Per quanto concerne la sua richiesta di considerare Bari nella distribuzione dei fondi, non le preciso l'ammontare perchè non sono in grado di farlo, ma le confermo che Bari certamente sarà considerata.

C R O L L A L A N Z A . Prendo atto che le gare di appalto sono in corso per la stazione marittima e forse anche per l'allargamento del molo Pizzoli, ma per quanto si riferisce all'interramento di mare Isabella, il problema ha trovato impedimento — in questo caso giustificato —, da parte

della soprintendenza ai monumenti, per cui l'opera non viene appaltata. Comunque, lei accoglie per il resto l'ordine del giorno?

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Accolgo senz'altro sia il primo che il secondo. Sono quanto mai fermo nel sostenere che la politica delle autostrade deve anche investire il Mezzogiorno; aggiungo che le percentuali fissate per legge non sono state finora rispettate, perchè avremmo dovuto ottenere il 40 per cento e siamo molto lontani da questa percentuale. Pertanto è giusto intervenire, per lo meno per le autostrade iniziate, affinchè vengano portate a termine nei tempi previsti, se non prima.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Vidali ed altri, col quale s'impegna il Governo a potenziare, mediante il completamento delle opere già iniziate, il sistema delle comunicazioni stradali e ferroviarie della regione Friuli-Venezia Giulia.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Lo accolgo in tutti i punti, naturalmente con la solita riserva per quanto riguarda l'autostrada.

V I D A L I . L'unico tratto che non è stato definito col doppio binario è quello Quarto d'Altino-Trieste; quindi mi permetto di sollecitare vivamente l'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Bisogna vedere se si tratta di una linea da costruire o da ricostruire, se la competenza è dei lavori pubblici o dei trasporti. Al Ministero dei lavori pubblici competono solo le nuove costruzioni: quindi questo è un punto che va discusso tra i Ministeri.

Due ordini del giorno sono stati presentati dai senatori Adamoli ed altri. Il primo riguarda il disegno della nuova legge urbanistica; il secondo invita il Governo ad accertare i criteri seguiti nella progettazione e nella costruzione dell'autostrada del sole, nonchè l'adeguatezza delle misure di sicurezza adottate, sulla stessa autostrada, in relazione ai recenti luttuosi eventi.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Non posso accogliere i due ordini del giorno per i motivi già esposti nel mio discorso di replica.

P R E S I D E N T E . Altri due ordini del giorno sono stati presentati dai senatori Gaiani ed altri. Il primo ordine del giorno impegna il Governo a promuovere una nuova politica per l'uso delle acque pubbliche e a predisporre, nel quadro del piano generale, urgenti e coordinati interventi nei bacini idrografici più importanti.

Il secondo ordine del giorno del senatore Gaiani invita il Governo ad accelerare lo studio per il piano regolatore generale degli acquedotti, a norma della legge 4 febbraio 1963, n. 129.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Accolgo entrambi gli ordini del giorno come raccomandazioni.

P R E S I D E N T E . Il senatore Giacomo Ferrari ha presentato — unitamente ad altri senatori — tre ordini del giorno riguardanti, rispettivamente, il potenziamento della navigazione interna del sistema padano, la soluzione del problema delle case malsane, l'istituzione, presso il Ministero dei lavori pubblici, di ruoli per alcune categorie di personale attualmente fuori ruolo.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Accolgo come raccomandazione gli ordini del giorno del senatore Giacomo Ferrari sul potenziamento della navigazione interna, sulla sistemazione in ruolo di alcuni dipendenti del Ministero dei lavori pubblici e sul finanziamento della legge n. 640 per l'eliminazione delle case malsane, a proposito del quale, però, faccio tutte le riserve necessarie sulle possibilità del Tesoro.

F E R R A R I G I A C O M O . Finora non c'è stato un finanziamento.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Abbiamo fatto un finanziamento di 17 miliardi per completare programmi, mi pare, sull'ordine di 40 miliardi. Al momento non abbiamo più fondi sulla legge n. 640.

Non respingo la richiesta, ma bisogna tener presente che, almeno per i dati che abbiamo, la soluzione completa del problema comporterebbe un impegno, mi pare, di oltre 700 miliardi.

F E R R A R I G I A C O M O . Almeno incominciamo!

P R E S I D E N T E . Il fatto che si dica « la completa eliminazione.. », disturba un po' il Ministro, perchè comporterebbe un impegno di 700 miliardi. Diciamo almeno « la graduale eliminazione ».

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno sulla sistemazione in ruolo di alcuni dipendenti del Ministero dei lavori pubblici, posso dire che il mio Dicastero ha elaborato un apposito disegno di legge — che in questi giorni si trova all'esame del Ministro per la riforma della pubblica Amministrazione — per risolvere questo annoso problema.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Focaccia, che invita il Governo a promuovere gli studi relativi alla desalinizzazione delle acque marine, provvedendo all'approvvigionamento idrico con questo sistema, nei casi in cui esso si riveli più economico.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione. Si prevede infatti che, nella nuova legge sulla Cassa per il Mezzogiorno, siano riservati dei fondi per il Ministero dei lavori pubblici al fine di attuare queste opere. Vi è una commissione, presieduta dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che sta studiando il problema.

C R O L L A L A N Z A . La « Breda », finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno, ha già effettuato un primo impianto pilota a Bari.

P R E S I D E N T E . Il senatore Genco ha presentato quattro ordini del giorno, mentre un ordine del giorno ciascuno hanno presentato i senatori Zannini, Fabretti e De Unterrichter.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Dichiaro di accogliere come raccomandazioni i due ordini del giorno del senatore Genco, sulla costruzione di una strada diretta Roma-Bari, attraverso il Molise, e sui collegamenti tra la Puglia, la Basilicata e la Calabria.

Accolgo invece senz'altro altri due ordini del giorno dello stesso senatore Genco riguardanti la sistemazione della strada statale n. 96 e la circonvallazione dell'abitato di Casamassima sulla strada Bari-Taranto.

Accetto poi l'ordine del giorno del senatore Zannini, sull'autostrada Bologna-Rimini-Canosa (ad eccezione del punto 3, riguardante i lavori per la difesa dalle erosioni lungo le coste romagnole, che accolgo soltanto come raccomandazione), e l'ordine del giorno del senatore Fabretti sull'autostrada adriatica.

Come raccomandazione accolgo l'ordine del giorno del senatore De Unterrichter sulle barriere spartitraffico nelle autostrade. In proposito dirò che su questo problema si sta ancora discutendo; ad ogni buon conto l'urgenza di una soluzione sarà tenuta in debita considerazione al fine di evitare la perdita di altre vite umane.

F E R R A R I G I A C O M O . Si ha già un'idea del tipo di spartitraffico da adottare sulle nostre autostrade?

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Abbiamo costituito una Commissione che ha già iniziato i lavori e credo che nella Conferenza di Stresa sul traffico

autostradale verrà presentato un film per mostrare gli esperimenti sinora fatti in questo campo. Nel centro di Cesano, infatti, sono stati sperimentati i diversi tipi che si vogliono adottare, ma non si sono ancora raggiunte conclusioni definitive.

P R E S I D E N T E . Abbiamo esaurito l'esame degli ordini del giorno.

Dobbiamo ora portare la nostra attenzione sulle proposte di emendamento alla tabella n. 8.

Un emendamento è stato presentato, ed illustrato nel suo intervento in sede di discussione generale, dal senatore Gaiani: esso tende ad aumentare gli stanziamenti per spese in gestione agli uffici decentrati preposti alla manutenzione ad alla riparazione delle opere idrauliche.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Assicuro il senatore Gaiani che il Ministero, nell'ambito dei suoi poteri, terrà conto dell'opportunità di aumentare gli stanziamenti per spese in gestione agli uffici decentrati, preposti alla manutenzione ed alla riparazione delle opere idrauliche: ciò premesso, invito il senatore Gaiani, per evidenti ragioni finanziarie, a voler trasformare il suo emendamento in una raccomandazione al Governo, che dichiaro senz'altro di accettare.

G A I A N I . Dopo l'assicurazione del Ministro, accedo alla sua proposta, trasformando in raccomandazione l'emendamento presentato.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Mi dichiaro invece favorevole ad accogliere i due emendamenti proposti dal senatore Deriu al bilancio dell'ANAS, emendamenti che, nel corso della sua replica, l'onorevole relatore ci ha ampiamente illustrati.

P R E S I D E N T E . A mia volta, onorevole Ministro, vorrei proporre un emendamento allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per elevare da lire 35.000.000 a lire 85.000.000 i fondi a disposizione del Provveditorato generale alle opere pubbliche di Trieste per spese in dipendenza di danni bellici, con analoga riduzione dello stanziamento a disposizione del Provveditorato di Napoli.

Più precisamente, al capitolo 5781, bisognerebbe elevare la cifra da lire 35.000.000 a lire 85.000.000; e, al capitolo 5881, bisognerebbe ridurre la cifra da lire 1.750.000.000 a lire 1.700.000.000.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Sono favorevole all'emendamento proposto dal presidente Garlato, comprendendone tutta l'opportunità.

Concludendo, vorrei sottoporre all'esame della Commissione i seguenti emendamenti: l'aumento di 960 milioni allo stanziamento per l'attuazione dei piani di ricostruzione, l'aumento di 20 milioni per la costruzione e l'ampliamento di sedi municipali ed un pari aumento dei contributi per la costruzione ed il completamento di impianti elettrici, con la corrispondente riduzione dello stanziamento, dimostratosi sovrabbondante, per il ripristino di fabbricati di civile abitazione distrutti o danneggiati da eventi belici.

Più precisamente, al capitolo 5591, occorre elevare lo stanziamento da lire 200 milioni a lire 960.000.000;

al capitolo 5345, si deve ridurre lo stanziamento da lire 11.900.000.000 a lire 11.100.000.000;

al capitolo 5671, bisogna elevare lo stanziamento da lire 930.000.000 a lire 950 milioni;

al capitolo 5667, occorre elevare lo stanziamento da lire 1.405.000.000 a lire 1 miliardo 425.000.000.

Di conseguenza, si dovranno apportare le corrispondenti variazioni all'articolo 53, punti 2 e 3, ed all'articolo 54, punto 2 lettera *c*) e lettera *e*), del disegno di legge sul bilancio.

P R E S I D E N T E . Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intendono accolti dalla Commissione, nell'ambito dei suoi poteri, tutti gli emendamenti proposti

alla tabella 8, sia quelli d'iniziativa parlamentare accettati dal Governo, sia quelli d'iniziativa governativa.

Non ci resta, ora, che dare mandato al relatore, senatore Deriu, per la redazione del parere sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, da trasmettere alla Commissione finanze e tesoro.

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 12,50.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari