

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

250^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 19 FEBBRAIO 1965

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente MACAGGI

INDICE

COMMISSIONE PARLAMENTARE

Nomina di membri Pag. 13265

CONGEDI 13265

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di determinazione sulla gestione finanziaria di ente 13266

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 13265
Approvazione da parte di Commissione permanente 13265
Trasmissione 13265

Seguito della discussione:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 » (902 e 902-bis)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

ADAMOLI 13296
CROLLALANZA 13269

GIANCANE Pag. 13279
JERVOLINO; *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 13296
MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici* 13287, 13296
MARTINEZ 13266
PUGLIESE 13284
ZANNIER 13296

INTERPELLANZE

Annunzio 13299

INTERROGAZIONI

Annunzio 13300

PER UNA SCIAGURA AVVENUTA A S. GIOVANNI A TEDUCCIO

PRESIDENTE 13266
DI PRISCO 13266
MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 13266

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale.

C A R E L L I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Martinelli per giorni 2, Pafundi per giorni 4 e Parri per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di nomina di membri di Commissione parlamentare

P R E S I D E N T E . Comunico di aver designato a far parte della Commissione parlamentare chiamata ad esprimere il parere sulle norme delegate relative ai bilanci degli enti pubblici, di cui alla legge 1° marzo 1964, n. 62, i senatori: Bisori, Bolettieri, Bonacina, Cenini, D'Angelosante, Lo Giudice, Nencioni, Parri, Perna, Pezzini, Stefanelli e Veronesi.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

Deputati SINESIO e SCALIA. — « Modifiche all'articolo 14 della legge 25 marzo 1959,

n. 125, recante norme sul commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici » (1025).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge dai senatori:

Pugliese:

« Proroga del termine per l'attuazione del piano regolatore nel comune di Vibo Valentia, danneggiato dal terremoto del 28 dicembre 1908 » (1022);

Tessitori:

« Riconoscimento di anzianità di servizio a taluni appartenenti al Corpo delle guardie di pubblica sicurezza provenienti dalla disciolta Divisione speciale di polizia ferroviaria » (1023);

Vecellio, De Luca Angelo e De Unterichter:

« Modifica al regime tributario degli appalti » (1024).

Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di stamane, la 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti) ha approvato il seguente disegno di legge:

ZACCARI. — « Proroga degli incarichi triennali di insegnamento » (995).

Annunzio di determinazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e relativa relazione concernenti la gestione finanziaria dell'Ente autonomo di gestione per le aziende termali, per l'esercizio 1963 (*Doc. 29*).

**Per una sciagura
avvenuta a S. Giovanni a Teduccio**

D I P R I S C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D I P R I S C O . Onorevoli colleghi, nella serata di ieri San Giovanni a Teduccio è stato testimone di una grave sciagura. Un pullman che riportava a casa lavoratori, operai, studenti e cittadini si è rovesciato sul greto di un fiume. Nella sciagura hanno trovato la morte 16 persone, e 36 sono state ricoverate gravemente ferite all'ospedale. Io ho preso la parola soprattutto per esternare alle famiglie dei colpiti e alla cittadinanza napoletana tutta il cordoglio dei socialisti unitari.

Desidero però cogliere l'occasione, signor Presidente, per sottolineare una questione di ordine generale e per ripetere l'invito, che io prego il Ministro dei lavori pubblici di trasmettere cortesemente al Ministro dei trasporti, di incrementare la vigilanza e il controllo sui trasporti pubblici soprattutto per quanto riguarda il carico dei pullmann. L'Autorità giudiziaria svolgerà la sua inchiesta per mettere in luce le responsabilità. Ma io so per esperienza che, molto spesso, oltre che per la stanchezza dei guidatori, gli incidenti aumentano anche per il sovraccarico di cui sono gravati i pullmann. Da qui l'esigenza di un severo controllo, affinché la sicurezza dei trasporti pubblici sia garantita, così come prevedono le leggi dello Stato.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Mi associo alle espressioni di cordoglio che sono state pronunciate dal senatore Di Prisco ed assicuro che, per la parte di competenza del Governo, si farà il possibile per evitare che questi fatti abbiano a ripetersi.

P R E S I D E N T E . La Presidenza, rendendosi interprete dei sentimenti dell'Assemblea, manifesta il cordoglio più vivo per la sciagura avvenuta a San Giovanni a Teduccio, che ha gettato nel lutto numerose famiglie italiane. Si associa inoltre all'auspicio che per i lavoratori italiani siano realizzate misure di sicurezza idonee a garantire la loro incolumità, in modo da evitare sciagure come quella accaduta ieri.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 » (902 e 902-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965, già approvato dalla Camera dei deputati.

Proseguiamo nell'esame degli articoli relativi agli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

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

M A R T I N E Z . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, benchè, in conseguenza della legge 1º marzo 1964, n. 62, il bilancio non possa più considerarsi una legge formale, tuttavia, per il voto già espresso dalla Camera dei deputati, e poichè siamo ormai al limite di scadenza dell'esercizio provvisorio,

la discussione generale che si è avuta e quella particolare di questi giorni hanno anche quest'anno per necessità un aspetto che non consente un esame approfondito, nel senso che non sarà possibile proporre variazioni nei singoli capitoli ma praticamente possono consentirsi soltanto rilievi, considerazioni, che è sperabile, se accolti, avranno il loro ingresso nei futuri bilanci.

Per le note di variazione apportate dalla Camera dei deputati al bilancio finanziario 1965 noi avremo entrate per 6.691 miliardi e spese per quasi 7.348 miliardi con una differenza di circa 656 miliardi che rappresentano il disavanzo dell'esercizio.

Dallo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ricaviamo che lo stanziamento complessivo ammonta a 406 miliardi, di cui circa 58 per spese correnti e quasi 348 per spese in conto capitale. Non ritengo ci siano molte cose da dire per quanto riguarda le spese correnti; ritengo invece che ci si possa soffermare, sia pure brevemente, come spero di fare, su alcune spese previste in conto capitale.

L'articolo 52 di questa legge di bilancio, che ha per oggetto la riparazione e la ricostruzione di opere danneggiate o distrutte per fatti di guerra, presenta uno stanziamento per pagamento immediato di circa 8 miliardi e mezzo, stanziamento però che è inferiore di circa il 40 per cento a quello dello scorso esercizio finanziario, mentre ricordiamo che, a distanza di 20 anni o quasi dalla fine della guerra, vi sono ancora di certo nel nostro Paese molte migliaia di sinistrati i quali attendono dalla collettività quel gesto di fraternità che valga a riparare, almeno parzialmente, sia pure a tanta distanza di tempo, i danni loro prodotti dagli eventi bellici. Faccio mia la proposta avanzata dal collega Zannier, quale relatore del parere della 7ª Commissione del Senato sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, perchè si predisponga un piano di finanziamenti pluriennali che consenta agli interessati di conoscere almeno l'epoca in cui, sia pure parzialmente e ormai, come ripeto, a tanta distanza di anni, potranno avere l'attesa riparazione dei danni, piano di finanziamen-

ti pluriennali che presuppone però una rilevazione statistica certa da attuarsi una volta tanto e in maniera completa a mezzo dei Provveditorati alle opere pubbliche.

Per quanto attiene ai casi di pubbliche calamità, in base alle leggi del 30 giugno 1904 e del 12 aprile 1948, vengono stanziati, rispettivamente, per la prima 295 milioni e per la seconda 1 miliardo e 480 milioni, oltre ad alcuni stanziamenti derivanti da leggi speciali, tra i quali si può ricordare qui lo stanziamento di due miliardi e mezzo per l'attuazione della legge 5 ottobre 1962 riguardante le zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962, e lo stanziamento di 250 milioni in base alla legge 25 gennaio 1962, n. 25, concernente la proroga del termine per l'attuazione dei piani regolatori nei comuni danneggiati dai terremoti del 1908 e del 1915.

È qui necessario segnalare alla comprensione del Ministero dei lavori pubblici la esistenza presso l'Ufficio provinciale del Genio civile di Catania di almeno 2.000 pratiche, e forse anche più, di richieste di contributo per quelli che furono i danni prodotti in provincia di Catania, nel settore ionico-etneo, dal terremoto del 19 marzo 1962. Per le gravi conseguenze del terremoto in parola, mentre lo Stato assunse l'impegno di andare incontro ai danneggiati con un contributo del 50 per cento, si ebbe anche una legge della Regione siciliana che stabilisce l'aggiunta di un 30 per cento a quello che è il predetto contributo statale del 50 per cento. Ma la legge regionale ha come presupposto l'accertamento dei danni e l'erogazione del contributo statale, cosicchè le pratiche invase anzidette non possono conseguire il contributo regionale del 30 per cento se non riescono a ottenere prima il contributo dello Stato.

Ecco perchè chiedo poco fa la giusta comprensione da parte del Ministero dei lavori pubblici di quella che fu la situazione venutasi a creare in provincia di Catania col terremoto del marzo 1952 e per la quale qualche mese addietro un promemoria, mi si informa, è stato fatto pervenire al ministro onorevole Mancini.

In un mio intervento dell'ottobre 1963 sul bilancio dei Lavori pubblici, amai soffermarmi sul tema e sul binomio strada-rotai. Ciò feci soprattutto in relazione ai problemi della viabilità e dei trasporti nel Mezzogiorno. Accennai allora alla Convenzione stipulata in quei giorni tra l'Inghilterra e la Francia a proposito dell'inizianda costruzione di un tunnel sotto la Manica, mettendola in relazione con l'ormai annoso progetto di un ponte tra la Calabria e la Sicilia sullo stretto di Messina.

Accennai, altresì, all'annuncio, pure di quei giorni, di un'autostrada Roma-L'Aquila fino alla costa adriatica, in relazione all'« autostrada del sole » che da Salerno, è sperabile, pervenga presso all'estremità meridionale della Calabria.

Ascoltando domenica scorsa la radio che annunciava l'inizio dei lavori, presente il ministro Taviani, dell'« autostrada dei fiori » che collegherà la riviera ligure alla Francia, e per la quale è prevista una spesa di 110 o 120 miliardi, pensavo alla necessaria, indispensabile prosecuzione in terra di Sicilia dell'« autostrada del sole ».

Con la discussione generale del bilancio per il 1965, e con il primo piano quinquennale della programmazione, abbiamo anche l'annunciata legge di proroga per altri 15 anni della Cassa per il Mezzogiorno, con un finanziamento, per il primo quinquennio, di 1.700 miliardi. Si apre così una fase nuova per assicurare al Paese uno sviluppo coordinato e progressivo, tendente ad impedire, fra l'altro, la fuga dal Sud delle sue braccia di lavoro più valide nei ripetuti periodi di crisi dell'economia meridionale, nella certezza che l'Italia non avrà mai possibilità di un vero avanzato sviluppo economico-sociale se non si raggiunge l'auspicato equilibrio fra il Centro-Nord ed il Mezzogiorno, con il reddito *pro capite* allo stesso livello, con la eliminazione degli squilibri territoriali, settoriali e sociali esistenti.

Di programmazione si parla da tempo, a sinistra ed a destra, bene e male, e quindi a favore e contro. Potrebbe sembrare che, allo stato, la politica dei Lavori pubblici debba soprattutto mirare a fronteggiare la congiuntura, astrazione facendo da ogni altra

considerazione, e che questa politica quindi dei Lavori pubblici venga influenzata da fattori politici.

Ma così non sarà certamente se, anche in questo settore, sarà finalità della programmazione l'eliminazione del divario tra zone arretrate, con particolare riguardo al Mezzogiorno, e zone avanzate; se cioè avremo, come tutto lascia sperare, una politica decisa e più organica, con una efficiente collaborazione regionale nella elaborazione e nella articolazione dei fini specifici delle diverse regioni, in una visione sempre, com'è chiaro, unitaria dello sviluppo economico del nostro Paese, in una visione comune di un più alto grado di civiltà e di benessere per tutti.

Nel settore della viabilità, poichè non ritengo che vi debba essere contrasto, e che anzi debba esservi collaborazione fra strada e rotaia, è dei giorni scorsi l'assicurazione del ministro Jervolino relativa al miglioramento e all'ammodernamento della rete ferroviaria meridionale mediante lavori di elettrificazione delle linee e di raddoppio delle arterie principali, specialmente sulle due linee tirrenica e adriatica e sulle due linee principali siciliane.

Si tratta di lavori tanto più necessari in quanto le regioni meridionali, e la mia Sicilia soprattutto, producono e forniscono prodotti agricoli che hanno bisogno di raggiungere rapidamente i mercati di vendita sia interni che esteri; e, per quanto riguarda i mercati esteri, sarà bene far sì che il costo dei trasporti non ci metta in condizioni di inferiorità nei confronti dei Paesi concorrenti, specie per quanto attiene ai Paesi della Comunità economica europea, ricordando le agevolazioni che in alcuni Paesi del Mediterraneo vengono consentite ad alcuni prodotti agricoli. Vi è la necessità, quindi, di studiare con la benevola comprensione che merita la riduzione del peso che ha il costo dei trasporti sui prodotti agricoli del Mezzogiorno e della Sicilia, anche perchè i mezzi stessi di trasporto non sempre sono stati adeguati, specie in relazione alla deperibilità di alcuni prodotti.

Dando, per quanto riguarda il settore che ci occupa, una prima scorsa — così come ho

fatto nei giorni scorsi — al progetto di programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-69, presenato dal Ministro del bilancio onorevole Pieraccini, e approvato dal Consiglio dei ministri in data 29 gennaio scorso, pare che finalmente si voglia dotare anche l'Italia meridionale e la Sicilia di una rete autostradale.

L'investimento per le autostrade, nel quinquennio 1965-69, è programmato in 850 miliardi, e le opere di maggior rilievo che si intende realizzare nel piano quinquennale in parola sono, tra le altre, il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, i nuovi tronchi Avellino-Canosa della Napoli-Bari, la Catania-Messina e la Catania-Palermo.

Al fine, poi, di raggiungere la massima integrazione tra il settore ferroviario e stradale è previsto per il prossimo quinquennio il miglioramento della ricettività e della funzionalità del nostro sistema portuale, non solo per quanto attiene ai grandi porti industriali e commerciali del Nord e del Centro-Nord, ma altresì — così almeno pare dal progetto di programma anzidetto — per quanto riguarda quegli scali che presentano particolare interesse per l'industrializzazione del Mezzogiorno.

Mi sia qui consentito ancora un breve accenno per quanto riguarda il problema dell'attraversamento dello stretto di Messina.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici pare abbia assunto il compito di approfondire il problema, anche con la nomina di apposita Commissione; ebbi modo di conoscere, un paio di anni addietro, il progetto di un ponte sullo stretto, forse ancora tecnicamente perfezionabile, elaborato da specialisti italiani e stranieri — svizzeri e americani, se mal non ricordo — e del quale fu ampiamente reso edotto l'Assessorato regionale siciliano ai lavori pubblici.

Non dirò della rilevanza che avrebbe l'attuazione di un progetto del genere, non solo per la Sicilia, ma per tutto il Paese, dal settore economico a quello turistico, essendo la cosa così ovvia e così chiara che non è proprio il caso di tentarne una dimostrazione.

Amo vivamente sperare che la Pubblica Amministrazione e il ministro Mancini considerino il problema con l'importanza che merita e ad esso diano il più alto grado di priorità in una prospettiva più ampia di propulsione per la soluzione dei problemi tutti della Sicilia.

Ho finito, onorevoli colleghi, anche perchè penso che le parole sono spesso un pessimo sostituto dei fatti. E molte parole sono state scritte e dette oramai da quasi un secolo a questa parte per quanto riguarda il problema meridionalistico.

Ho ferma fiducia che la programmazione farà avanzare il Paese nella democrazia, con il coordinamento intelligente, accurato, organico nell'impiego delle risorse per il soddisfacimento delle necessità nazionali; e che, nel quadro della programmazione, la questione meridionale non sarà fatta più di buoni, teorici propositi, ma si avvierà decisamente a soluzione nell'ambito dello sviluppo dell'economia del Paese. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro dei lavori pubblici, onorevoli colleghi, debbo dichiarare innanzi tutto che fino a ieri ero alquanto perplesso sull'opportunità di partecipare o meno a questa discussione, così come da dodici anni vado facendo, tenuto conto della ristrettezza dei tempi che caratterizzano la nuova procedura per l'approvazione del bilancio dello Stato, per cui viene a mancare la possibilità di un ampio ed approfondito dibattito settoriale, sia in Aula, sia in Commissione, dove i tempi non sono meno ristretti di quelli dell'Aula.

Questo mio rilievo è condiviso d'altra parte largamente da colleghi autorevoli di questa Assemblea ed ha avuto echi, non più tardi dell'altro ieri, da parte del senatore Lussu, che è giunto alla conclusione che, tenuto conto del modo come si svolge il dibattito, non valga la pena di parteciparvi.

P R E S I D E N T E . Senatore Crollanza, lei ha 50 minuti di tempo per esporre il suo pensiero e, se vuole, può anche abbondare; ma lei non può rivolgere alcun rilievo alla Presidenza, perchè la procedura seguita è quella che il Senato ebbe già ad approvare. Dobbiamo del resto riconoscere che la discussione, in Commissione come in Assemblea, è stata ampia.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, se mi consente, con tutto il riguardo che le devo, tengo a farle notare che oggi, per esempio, sono stati posti in discussione ben tre stati di previsione della spesa; quelli dei lavori pubblici, delle poste e dei trasporti e dell'aviazione civile.

P R E S I D E N T E . Lei sa che il bilancio è unico.

C R O L L A L A N Z A . Mi lasci dire, sono d'accordo con lei che il bilancio è unico: tuttavia in una sola giornata non è agevole discutere tre stati di previsione e quindi tre settori di attività della Pubblica Amministrazione.

Io mi domando se ciò incoraggi molti colleghi a partecipare alla discussione e quelli che vi partecipano a svolgere con una certa ampiezza il proprio pensiero.

Chiusa questa premessa, la quale non vuole essere di critica alla Presidenza, ma ad una procedura che potrebbe anche essere modificata, dichiaro che ho sciolto il quesito e superata la perplessità, in quanto ho ritenuto che, tutto sommato, non mi dovessi sottrarre a prospettare alcune considerazioni su un importante settore di attività della Pubblica Amministrazione, anche se, per alcuni aspetti, debbo ripetere cose che vado dicendo da alcuni anni in quest'Aula.

Dovendo esaminare l'allegato al bilancio, che riguarda il Ministero dei lavori pubblici, mi è parso naturale, conveniente, esaminarlo anche nel quadro delle prospettive del progetto di programmazione, — che ci è stato distribuito solo a seguito delle sollecitazioni partite dalla nostra parte — il quale offre vasta materia al riguardo di elementi meritevoli di essere considerati.

Ebbene, dal confronto di tali prospettive con la realtà del bilancio dello Stato, per la parte che si riferisce al Ministero dei lavori pubblici, ho tratto alcuni dati che mi sembra opportuno prospettare all'attenzione dell'Assemblea e dello stesso Ministro.

Nello schema della programmazione, per opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici, da realizzarsi nel quinquennio 1965-1969, è calcolata una spesa, *grosso modo*, di oltre 5.000 miliardi, prescindendo da quella di 8.000 miliardi e 750 milioni che è prevista per l'edilizia sovvenzionata e convenzionata. La suddivisione degli stanziamenti per le varie categorie di opere è la seguente: per la viabilità (strade e autostrade) sono previsti 2.380 miliardi, per i porti 260 miliardi, per gli aeroporti 140 miliardi, per le idrovie 50 miliardi, per le opere idrauliche 300 miliardi, per le opere igieniche e sanitarie 300 miliardi in aggiunta ai 200 di competenza della Cassa per il Mezzogiorno, per l'edilizia pubblica 450 miliardi, per quella scolastica 1.025 miliardi e per altre opere 180 miliardi.

Cinquemila miliardi per investimenti in opere pubbliche, tenuto conto che si riferiscono a un quinquennio, dovrebbero rappresentare, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, una media di stanziamenti di 1.000 miliardi all'anno; quindi, per l'esercizio in corso, iniziatosi con l'esercizio provvisorio, un quinto di questi 5.000 miliardi dovrebbero, teoricamente, con successivi provvedimenti, essere spendibili entro l'anno.

Queste notevoli prospettive per essere, però, operanti nel '65 presuppongono possibilità di tempestiva approvazione del programma e delle relative leggi finanziarie, perchè io devo ritenere che difficilmente la programmazione, così come è impostata nello schema di progetto, possa rappresentare un documento legislativo di carattere anche finanziario; ma ciò lo discuteremo a suo tempo, come discuteremo il carattere che la programmazione dovrà assumere nei riguardi dell'iniziativa privata.

Occorrerà, quindi, procedere tempestivamente ad un adeguato reperimento dei fondi, a copertura dei previsti investimenti, in base all'articolo 81 della Costituzione, e

ciò indipendentemente dalla previsione teorica di un aumento del reddito del 5 per cento. Inoltre è da pensare che per mettere in movimento la mole delle opere programmate, e quindi le attività che ne derivano, si dovrebbe provvedere in precedenza al potenziamento degli organi e del personale del Ministero dei lavori pubblici; ed è da presumere anche che, per realizzare tutto quanto è previsto, si dovrebbero anche forzare determinati tempi tecnici, il che è alquanto discutibile.

Comunque, di fronte a un così vasto miraggio, perchè di ciò si tratta, sta la realtà dello stato di previsione della spesa del Ministero, che è sottoposto al nostro esame. Qui vale la pena, per quanto sia da ritenere che parecchi colleghi abbiano certamente approfondito l'esame di tale documento, rilevare quelle cifre che appaiono più significative e di maggiore eloquenza su questa realtà. Esaminiamole rapidamente, sinteticamente: nello stato di previsione sono previsti stanziamenti complessivi di 405 miliardi ed oltre 854 milioni. Escludendo le spese correnti generali, le manutenzioni che ammontano solo a 19 miliardi, le annualità impegnate in esercizi precedenti, che complessivamente raggiungono i 58 miliardi e 89 milioni, restano 347 miliardi e 765 milioni. Ma non è finito, perchè bisogna procedere ad altre sottrazioni. Escludendo ancora da tale ammontare gli stanziamenti per annualità di lavori eseguiti in esercizi precedenti — che dovrebbero più logicamente gravare sul bilancio del Tesoro e non appesantire o inflazionare di cifre che non hanno significato, ai fini degli investimenti, lo stato di previsione dei Lavori pubblici — e quindi sottraendo a questo titolo altri 137 miliardi e 659 milioni rimangono disponibili 210 miliardi e 105 milioni.

Esaminiamo anche la suddivisione di questa disponibilità di 210 miliardi e 105 milioni tra quelli in unica soluzione e quelli in annualità. Ebbene, in unica soluzione risultano stanziati solo 39 miliardi e 635 milioni per opere da autorizzarsi con la legge del bilancio. Richiamo l'attenzione su questa cifra che è una delle cifre sostanziose del bilancio. Sono, inoltre, stanziati altri

161 miliardi e 424 milioni, ma essi si riferiscono ad opere in corso, previste da leggi speciali, alcune delle quali in via di completamento, altre ancora in via di sviluppo. Ed allora, complessivamente, per opere da eseguire o in corso, pagabili in unica soluzione, si hanno 201 miliardi. Aggiungendo anche i fondi iscritti sul bilancio del Tesoro, in via cautelativa, per opere per le quali sono in fase di elaborazione i relativi provvedimenti legislativi, che si aggirano su 32 miliardi e 580 milioni (dei quali però io ho rilevato la cifra complessiva, pur incidendo in tale cifra alcuni miliardi in opere in annualità, che non ho avuto il tempo di accertare) il totale delle disponibilità in unica soluzione, cioè pagabili non a rate, per intenderci, è di 233 miliardi. Qual è invece la situazione degli stanziamenti in annualità? Essa è di 4 miliardi e 875 milioni per l'incidenza annuale di opere previste da leggi speciali; cioè anche in questo caso per opere o già completate e che devono essere collaudate — e per le quali c'è da pagare soltanto l'annualità — o per opere ancora in fase di esecuzione; nonchè di 4 miliardi e 20 milioni per nuove opere pubbliche da autorizzare con la legge di bilancio. In totale per annualità si hanno disponibili 8 miliardi e 895 milioni.

C'è da fare infine un altro computo, con il che arriveremo alla conclusione del conteggio. Quali sono le effettive disponibilità di investimenti per nuove opere? In un'unica soluzione, per stanziamenti di bilancio, 39 miliardi; iscritti nel bilancio del Tesoro, 32 miliardi: totale, 72 miliardi. Dall'ammontare complessivo, dunque, dello stato di previsione della spesa del Ministero, ammontante ad oltre 400 miliardi, solo 72 miliardi rappresentano le possibilità di finanziamento per le nuove opere a pagamento non differito. In annualità sono disponibili, invece, poco più di quattro miliardi per la concessione di contributi, dai quali, in potenza, teoricamente si può sviluppare una massa notevolissima di opere, in prevalenza di enti locali, ma qui occorre fare qualche considerazione.

Il collega Zannier, nella sua egregia relazione, frutto della fatica non indifferente

che ha dovuto affrontare per stilare in brevissimo tempo il parere della Commissione allegato agli atti del bilancio, pur essendo stato quanto mai obiettivo, preciso nell'indicare parecchi aspetti delle carenze nonchè delle realizzazioni dell'Amministrazione dei lavori pubblici, si è un po' lasciato andare all'euforia quando, tirando le somme degli stanziamenti, ha previsto una possibilità di sviluppo di opere per 1.500 miliardi. Dio volesse che potessimo effettivamente realizzare una così ingente mole di opere! Egli è giunto a tale previsione sommando ai fondi spendibili in un'unica soluzione ed in annualità, anche i finanziamenti, attraverso i mutui, degli enti locali, per opere di loro competenza, quali gli acquedotti, l'edilizia scolastica, le fognature, eccetera, nonchè gli stanziamenti dell'ANAS, i 150 miliardi della Gescal, e financo il parziale utilizzo dei residui passivi, liberati dallo stato di congelamento, in una misura aggirantesi sui 300 miliardi!

Il ragionamento potrebbe non fare una grinza, se noi fossimo in periodi normali di affluenza del risparmio alle Casse postali, alle banche, ai titoli obbligazionari; se fossimo in condizioni di amministrazione non disinvoltata da parte di parecchi enti locali, i quali, per municipalizzare determinati servizi o per svolgere altre attività che, per lo meno in questo momento, non appaiono urgenti, hanno impegnato fino all'ultima possibilità di delegazione di cespiti, ai fini di garantire i mutui con gli istituti che dovrebbero concederli; se la Cassa depositi e prestiti non fosse stata distratta, con dei provvedimenti a mio avviso inopportuni, dal suo compito istituzionale, che è quello di finanziare unicamente gli enti locali; se non si dovessero registrare nell'ultimo esercizio quei 1.600 miliardi di disavanzo fra amministrazioni provinciali e comunali; se non si fosse già raggiunto da parte di tali Enti un blocco consolidato di oltre 4.000 miliardi di debiti; se non vi fossero difficoltà sempre maggiori, anche da parte degli Istituti delle case popolari e dell'INCIS, a procurarsi i finanziamenti per poter rendere operanti i contributi promessi dal Ministero per le loro realizzazioni.

Si dice: ma si sta per varare una programmazione che non prevede solamente le spese necessarie per realizzare determinati obiettivi, per colmare determinate lacune, per assicurare un miglior tenore di vita al popolo italiano, ma anche delle entrate che saranno assicurate nel quinquennio dall'incremento del reddito nazionale nella misura del 5 per cento. Ma la realtà è purtroppo un'altra! In linea di massima, noi non siamo contrari alla programmazione; si tratterà di vedere, al momento della discussione di tale progetto, e dopo che il ONEL avrà espresso il suo parere e quindi il Governo avrà portato o meno i necessari ritocchi, quale sarà il suo definitivo contenuto; cioè se sarà una camicia di Nesso che si vuol mettere agli operatori economici, o se invece costituirà un quadro di orientamento per essi, ed innanzi tutto uno strumento per rimettere ordine nell'Amministrazione dello Stato. In tal caso noi saremo favorevoli; ma tutto ciò lo vedremo al momento opportuno.

Comunque, il giorno che dalla programmazione come legge quadro scaturiranno delle leggi finanziarie che riguarderanno questo o quel settore — quello delle opere pubbliche, della finanza locale o di qualsiasi altra attività, — è pacifico che dovrà essere accertata la relativa copertura dei previsti finanziamenti in base all'articolo 81 della Costituzione. E con i tempi che corrono, con la congiuntura sfavorevole che non accenna a migliorare, ma che anzi va sempre peggiorando, non si sa fino a che punto il miraggio della programmazione potrà tradursi in concrete ed effettive realizzazioni, per lo meno in questo esercizio finanziario che è il primo dei cinque su cui essa si articola! Ecco perchè ho voluto esaminare la realtà delle cifre del bilancio, per quanto si attiene al Ministero dei lavori pubblici, di fronte alle prospettive più o meno illusorie e nel quadro della programmazione.

Detto ciò, e chiusa questa parte del mio intervento, prospetterò alcuni problemi che mi sembrano meritevoli di particolare interessamento. Accennerò innanzitutto al problema della sistematica regolazione dei corsi d'acqua, problema questo che considero fondamentale e di assoluta priorità nella gradua-

toria delle opere da finanziare. Tale sistemazione scaturisce dal piano orientativo, che fu a suo tempo compilato dal Ministero dei lavori pubblici, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e varato con la legge del 19 marzo 1952, n. 184. Esso ha per obiettivo, non dimentichiamolo, questi due compiti: arrestare i movimenti franosi ed erosivi del suolo, nonchè difendere dalle esondazioni campagne ed abitati; conseguire una razionale utilizzazione del patrimonio idrico nazionale sia ai fini dell'irrigazione che dell'alimentazione e dello sfruttamento idroelettrico.

La previsione iniziale del piano prevedeva un fabbisogno di 1.000 miliardi e 450 milioni scaglionati in un trentennio. Il piano, però, è stato aggiornato nell'ottobre 1963 ed è salito alla maggiore previsione di 1.000 miliardi e 556 milioni, così suddivisi: per opere idrauliche, cioè per opere di stretta competenza del Ministero dei lavori pubblici, 739 miliardi; per opere idraulico-forestali, di competenza in parte del Ministero dell'agricoltura ed in parte della Cassa per il Mezzogiorno, 656 miliardi; per opere a carattere prevalentemente a servizio dell'agricoltura 161 miliardi. Ho già detto che il piano dovrebbe concludersi in un trentennio; devo però aggiungere che per il primo decennio erano previsti impegni per le opere più urgenti, per ben 848 miliardi.

Quale è stato invece l'ammontare degli impegni e quindi il complesso delle realizzazioni nel decennio? Da parte del Ministero dei lavori pubblici sono state eseguite opere per 231 miliardi e 874 milioni, di cui 25 miliardi per lavori però che non erano compresi nel piano ma che si sono resi successivamente necessari; da parte del Ministero dell'agricoltura 111 miliardi e 627 milioni di cui 4 miliardi e 953 milioni non compresi nel piano, e da parte della Cassa per il Mezzogiorno 183 miliardi e 282 milioni di cui 14 miliardi e 784 milioni non compresi nel piano. Ora escludendo le opere non previste dal piano per circa 44 miliardi e 739 milioni, sono stati impegnati soltanto 482 miliardi e 24 milioni, di fronte agli 848 miliardi previsti nel primo decennio per le opere ritenute allora indifferibili, tra cui il Po, il Reno, l'Adige, il Vol-

turno, il Calore, eccetera. Sostanzialmente è stato impegnato e realizzato in tale periodo poco più del 50 per cento della previsione di spesa.

Ma, tenuto conto dei danni che sono derivati a seguito delle esondazioni, nonchè delle opere realizzate e successivamente andate a male per nuove calamità; e considerando inoltre le successive variazioni al piano, ammontanti a 213 miliardi, per la sua completa attuazione, resterebbero da eseguire opere per ben 1.287 miliardi e 887 milioni, cioè per ben il 72 per cento.

E non è tutto, perchè questa previsione si riferisce al 1963; ed è ricavata dai dati tratti dalle pubblicazioni del Ministero dei lavori pubblici. Tali dati mancano però di un successivo elemento, cioè dell'aumento dei prezzi verificatosi in quest'ultimo periodo di congiuntura, aumento che mediamente si aggira dal 30 al 40 per cento ed in qualche caso raggiunge anche il 50 per cento.

Allora voi comprendete, onorevoli colleghi, che qui le cifre diventano astronomiche. Il fatto preoccupante non è solo che le previsioni di spesa diventino astronomiche, ma anche ed essenzialmente che la ulteriore rovina idrogeologica della Nazione si sviluppi in progressione geometrica; per cui il fabbisogno di oggi, a distanza di un anno, non solo non è più lo stesso, ma in alcuni casi si moltiplica.

Questo è un problema di una imponentza, direi di una grandiosità enorme, ma che, purtroppo — diciamo pure — in un periodo in cui, bene o male, altre realizzazioni si sono conseguite, non ha avuto quell'impegno e quella comprensione da parte del Governo, che erano quanto mai necessari, e che, d'altra parte, erano stati più volte sollecitati, sia da tecnici autorevoli, sia dal Parlamento, in conseguenza delle frequenti esondazioni dei fiumi; delle calamità verificatesi nella valle del Po; delle distruzioni di beni prodotte dalle piene rovinose del Reno, del Calore, e di altri corsi d'acqua fluenti o torrentizi, ed in conseguenza del disfacimento della montagna per vastissime estensioni di territorio, lungo tutto il crinale dell'Appennino, dall'Emilia Romagna fino alla Puglia ed alla Calabria.

Ci troviamo dunque di fronte ad una realtà paurosa che è derivata dagli insufficienti mezzi finanziari che sono stati fin'ora impegnati. La mancanza poi di personale tecnico, che si è determinata nei ruoli del Genio civile, costituisce inoltre motivo di più vive preoccupazioni per gli ulteriori inconvenienti che ne potrebbero derivare.

Bisogna pertanto correre ai ripari e riservare a questo settore delle opere pubbliche la priorità assoluta.

Certo, vi sono molti altri problemi da fronteggiare, molte altre opere da realizzare, tutte utili: scuole, ospedali, strade, acquedotti, fognature; ma preoccupiamoci di evitare che dal disordine idrogeologico, non adottandosi adeguate provvidenze ed interventi tecnici, si determinino ulteriori disastri e che vite umane e beni della Nazione siano ancora distrutti.

Purtroppo, lo stato di previsione della spesa del Ministero per l'esercizio 1965 non prevede a questo titolo che 30 miliardi, in base alle leggi 9 agosto 1954, n. 638 e 25 gennaio 1962, n. 11.

Ma vediamo quali prospettive contiene il progetto di programmazione: esso prevede per il quinquennio soltanto 300 miliardi! Ho già fatto presente che, nel decennio passato, avrebbero dovuto essere eseguite opere per 850 miliardi, mentre ne sono state realizzate poco più della metà; ebbene, se, nel quinquennio, non si provvede a finanziare neanche ciò che era stato previsto per le opere idrauliche dichiarate indifferibili, al momento della compilazione del piano orientativo, evidentemente si impostano delle cifre che sono fuori della realtà! I 300 miliardi previsti dalla programmazione sono assolutamente insufficienti, tanto più che essi comprendono 44 miliardi per interventi già programmati, 10 miliardi per le manutenzioni e 20 miliardi per interventi straordinari. Auguriamoci che il Padreterno non renda mai utilizzabili questi 20 miliardi per pubbliche calamità!

Le conseguenze del disordine idrogeologico, sono state puntualizzate in una recente interessante pubblicazione del Ministero dei lavori pubblici, il quale è veramente benemerito per una serie di monografie che ci forniscono dati statistici quanto mai elo-

quenti e che suffragano la tesi che andiamo esponendo da anni in quest'Aula.

La pubblicazione alla quale ho fatto cenno riguarda il fenomeno e l'entità dei movimenti franosi in Italia e mette in evidenza la progressione geometrica del movimento di rovina geologica che si va determinando.

Nel primo semestre del 1957 si sono verificate in Italia 1.987 frane; nel secondo semestre del 1963 esse sono già diventate 2.685, cioè c'è stato un incremento di 698 unità.

Quante di queste frane colpiscono i centri abitati, cioè la vita delle popolazioni? 783 nel primo semestre del 1957, 1.094 nel secondo semestre del 1963; cioè 310 Comuni in più dissestati ed in pericolo di scivolare a valle o di precipitare paurosamente in qualche burrone!

Anche i dati relativi alla ripartizione geografica nel territorio nazionale sono eloquenti: la Campania ha il primato, con 175 Comuni minacciati da frane; seguono la Sicilia con 151, la Lucania con 104, gli Abruzzi con 107, l'Emilia-Romagna con 88; la Calabria con 75, le Marche con 66, la Toscana con 54.

Onorevole Ministro, lei che è meridionale, che è calabrese, conosce bene la realtà di quel che io sto illustrando, la conosce perchè la vive nella sua terra. Domando ora a lei, responsabilmente: non le pare che sia doveroso preoccuparsi adeguatamente di questo problema? Finchè le forze naturali che l'uomo non può prevenire e dominare si scatenano creando lutti e rovine, non ci resta che piangere le vittime e provvedere alla ricostruzione; ma quando, per negligenza o scarsa comprensione, non si provvede tempestivamente a scongiurare i disastri che si possono evitare, allora, signori del Governo, non vi son giustificazioni che tengano. Io faccio perciò appello al vostro senso di responsabilità, specie dopo alcune recenti gravissime calamità, perchè sia fatto tutto il possibile per provvedere, su un piano di assoluta priorità, ad alcune tra le più urgenti esigenze che si riscontrano in questo settore.

Vi sono dei Comuni minacciati da frane dove la popolazione resiste a trasferirsi altrove perchè è nata lì, perchè è cresciuta lì, perchè lavora lì; in tal caso bisogna anche

adottare dei provvedimenti di forza per allontanarla dai quei luoghi che minacciano di precipitare.

Un altro settore, onorevole Ministro, sul quale richiamo la sua attenzione è quello delle opere marittime. Anche per queste opere il mancato tempestivo intervento manutentorio determina fenomeni di danno in progressione geometrica e quindi fabbisogni finanziari che si moltiplicano rapidamente. E da considerare poi che i nostri porti non sono più adeguati, a differenza di quelli della Germania, della Francia e dell'Olanda, per sviluppo di banchine, per attrezzatura e per fondali, ad assicurare il normale traffico commerciale ed industriale, il quale, pure, assorbe, in media, l'80 per cento del nostro movimento commerciale tra importazione ed esportazione.

A questo titolo, nello stato di previsione della spesa del Ministero, sono stanziati solo 2 miliardi 970 milioni per nuovi interventi, in aggiunta però ai 4 miliardi che derivano da stanziamenti speciali per alcuni porti ed ai 10 miliardi che sono accantonati in quel fondo del Tesoro, a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, in attesa dell'emanazione di alcuni provvedimenti legislativi. Questi 10 miliardi dovrebbero rappresentare, di fronte al fabbisogno concordato tra il Ministero dei lavori pubblici e quello della marina mercantile, che prevede la spesa di ben 650-700 miliardi, l'incidenza della spesa per quest'anno. Evidentemente si mostra di ignorare che, solo per riparare i danni prodotti dalle mareggiate che si sono verificate in questi ultimi anni e che sono stati solo in parte riparati, occorrono cifre otto, dieci volte superiori a quelle che sono a disposizione sul bilancio del Tesoro! Ma, onorevole Ministro, anche il progetto di programmazione non è conforme alle effettive esigenze, perchè prevede soltanto, per il quinquennio, un fabbisogno di 260 miliardi. Ora, se si calcola che occorreranno non meno di 100 miliardi per riparare i danni e per alcuni degli interventi più urgenti, rimarrebbero a disposizione nel quinquennio, scalando anche i dieci miliardi del Tesoro che ne sarebbero l'anticipo, dai 150 ai 160 miliardi; cifra questa assolutamente irrisoria per poter ade-

guare i nostri porti, dal punto di vista delle opere di ampliamento, di escavazione dei fondali e di attrezzatura meccanica, alle esigenze inderogabili della navigazione.

Io non citerò località ove particolarmente è più vivo il bisogno, perchè non voglio fare del regionalismo, ma mi limiterò solamente a ricordare a lei che è meridionale che, tra l'altro, si ignora anche la realtà nuova del Mezzogiorno, che ha bisogno di strutture efficienti anche di carattere portuale, se il processo di industrializzazione in atto deve avere il suo sbocco di espansione nel Mediterraneo, come è logico, e non essere concorrente alle industrie settentrionali. La previsione dunque, lo ripeto, è assolutamente inadeguata, ed io sto citando queste cifre e facendo questi rilievi, non per uno scopo polemico o di preconcepita opposizione, ma solamente per richiamare su di essi l'attenzione del Senato e segnalare a lei, onorevole Ministro, che probabilmente ne è convinto quanto me, alcune delle incongruenze del progetto di programmazione che dovrebbero indurla, anche se ha dato la sua approvazione al documento, in sede di concerto ed al Consiglio dei ministri, ad ottenere i necessari ritocchi ad alcune previsioni di stanziamenti per certe categorie di opere, come le idrauliche e le marittime, che riguardano l'attività del suo Ministero.

Ora mi occuperò, onorevole Ministro, del settore della viabilità, per il quale, a cominciare dalla legge Romita del 29 luglio 1955 n. 463, sino all'ultima legge del 18 dicembre 1962, n. 1748, è giusto darne atto, l'Amministrazione dei lavori pubblici e l'ANAS hanno svolto una notevole attività. È forse questo il solo settore in cui l'Amministrazione si è preoccupata di marciare, nei limiti delle sue possibilità, in relazione all'incremento notevole dello sviluppo della motorizzazione; il che non significa che tutto sia stato fatto, perchè anzi noi affermiamo che parecchio rimane ancora da fare; però la realtà è che, con una serie di provvedimenti legislativi, si è andati incontro alle esigenze delle Amministrazioni provinciali per la sistemazione di una parte della loro rete viabile; si sono rilevate molte strade provinciali per statizzarle e sistemarle; si sono realizzati vasti

tronchi autostradali; si sono ammodernate diverse strade statali, specialmente quelle degli itinerari internazionali, anche se ve ne sono ancora parecchie bisognose di interventi straordinari sotto molti aspetti; si è provveduto, nei limiti delle possibilità, alla viabilità minore, cioè a quella dei Comuni. Ma, onorevole Ministro, ella sa quanto me che le necessità da fronteggiare sono ancora notevoli sia da parte dell'ANAS, che pure, con il congegno legislativo finanziario proposto dalla nostra Commissione, si è assicurato un gettito proporzionato alle entrate derivanti dalla circolazione, sia per dare ulteriore assetto alla viabilità minore. In conseguenza di tale attività svolta o in corso, una delle maggiori disponibilità di bilancio è proprio quella della viabilità.

Dei 161 miliardi, infatti, iscritti nello stato di previsione della spesa e derivanti da leggi speciali, quindi vincolati a predisposti interventi, ben 94 miliardi riguardano la viabilità in genere; il che sta a confermare quello che ho detto prima, che cioè finora si è cercato di marciare nei limiti del possibile.

Quale invece è la previsione del progetto di programmazione? Essa è nel complesso di 2 mila miliardi e 380 milioni. Per le autostrade sono previsti 850 miliardi, di cui 330 per completamento delle opere in corso e 520 per opere progettate o in corso di progetto. Di questi 850 miliardi 630 sono riservati alla società concessionaria delle autostrade emanazione dell'IRI ed agli altri concessionari, 150 alla Salerno-Reggio Calabria che esegue l'ANAS e 70 — cifra questa, a mio modo di vedere, insufficiente — per i raccordi alle autostrade. Le autostrade infatti dovendo rappresentare i grandi collettori del traffico, per rispondere in pieno alle loro funzioni, debbono essere collegate, come un fiume ai suoi affluenti, con la viabilità statale, a sua volta raccoglitrice della circolazione proveniente da quella capillare minore.

G R I M A L D I . E per la Palermo-Catania e per la Catania-Messina, niente!

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Su queste due autostrade le daremo buone notizie.

C R O L L A L A N Z A . Per la viabilità statale ordinaria sono poi previsti dalla programmazione, sempre sull'ammontare complessivo dei 2 mila miliardi e 380 milioni, 700 miliardi, con una proporzione del 44 per cento a favore del Sud, mentre 730 miliardi sono riservati alla viabilità minore, di cui 260 dovrebbero andare al Mezzogiorno. A tali previsioni si aggiunge quella di 100 miliardi di opere stradali a cui provvederà la Cassa per il Mezzogiorno, nei limiti del nuovo finanziamento che la rilancia, in base ad un disegno di legge presentato alla Camera, per un altro quindicennio.

Ora, onorevole Ministro — e mi rivolgo ancora una volta non soltanto al Ministro dei lavori pubblici ma anche ed essenzialmente al Ministro meridionale — io devo richiamare la sua attenzione su due autostrade, e cioè sulla Bari-Napoli e sulla Canosa-Bologna. Ho già fatto presente che, nella programmazione, sono previsti stanziamenti di 150 miliardi per la Salerno-Reggio Calabria: nulla da obiettare. Ma io voglio prospettarle che il tronco Bari-Napoli era tra quelli considerati di assoluta priorità, in base alla legge Romita del 1955 e secondo il piano regolatore approvato dal Parlamento ed allegato a tale legge e per il quale, a seguito dell'accettazione di un mio emendamento, fu riservato il 25 per cento del complessivo finanziamento. Che cosa è avvenuto, viceversa, onorevole Ministro? Si è commesso in quell'epoca l'errore di affidare la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada del sole — cioè del tronco Milano-Napoli, che attraversa la Valle Padana, l'Italia centrale e tutte le città più importanti dal punto di vista turistico — e quindi un tronco certamente remunerativo, alla società concessionaria, emanazione dell'IRI, senza affidarle contemporaneamente, come sarebbe stato più che logico, anche il tronco Napoli-Bari, che rientrava anch'esso fra le primissime opere da eseguire ma che, in quel momento, costituendo l'aspetto magro della concessione, avrebbe dovuto, nell'esercizio, trovare compenso nelle entrate del tronco redditizio.

Ebbene, in conseguenza di questo errore, mancando qualsiasi richiesta di concessione

da parte di società private, e rivelatasi alquanto difficile la costituzione del consorzio tra gli enti locali di Napoli, Avellino e Bari, non soltanto non si adottò il ripiego di affidarne l'esecuzione all'ANAS, ma, ciò che è peggio, si trovò il mezzo di mettere sul tappeto delle rivalità campanilistiche tre tracciati, fermando così per parecchio tempo la realizzazione dell'opera. Comunque, dopo tante disavventure quest'opera, fu nuovamente inclusa tra quelle da realizzare, secondo la nuova legge 24 luglio 1961, n. 729 e compresa nel nuovo piano di concessioni alla società emanazione dell'IRI.

Ricordati i precedenti di tale autostrada io desidero far presente che la Napoli-Bari è la continuazione dell'autostrada del sole, così come lo è la Salerno-Reggio Calabria; questa nel versante occidentale proiettata fin verso la Sicilia, l'altra proiettata nel versante orientale e destinata a collegare la Puglia, cioè una regione dove oggi esiste il più importante polo di sviluppo industriale del Mezzogiorno, costituito dai due grandi complessi, l'impianto siderurgico di Taranto e la grande raffineria della "Montecatini" di Brindisi — che si affianca a quella di Bari ed all'altra che sta sorgendo anche a Taranto — nonchè dal complesso di tutte le nuove industrie del gruppo "Breda" che sono sorte a Bari ed in altri centri della Puglia.

Secondo l'atto aggiuntivo alla convenzione, di cui bisogna dare il merito al ministro Sullo, tutti i tronchi della Napoli-Bari avrebbero dovuto avere inizio entro il 30 settembre 1963; invece sono in fase di lavorazione, e con il rallentatore, soltanto i tronchi Napoli-Avellino e Canosa-Bari, mentre quello intermedio, cioè il tronco Canosa-Avellino, è ancora di là da venire.

Non minore importanza ha la costruenda autostrada Canosa-Bologna. Se la Napoli-Bari è, infatti, la proiezione dell'autostrada del sole verso l'Italia meridionale orientale ed è destinata quindi a collegare anche la Puglia con Roma e con tutto il versante tirrenico fino all'Emilia, alla Liguria ed al Piemonte, la Canosa-Bologna, che è quanto dire la Bari-Bologna-Milano, è destinata, tenuto conto delle numerose strozzature esistenti lungo tutto il tracciato della strada

statale numero 16 — ove si svolge quanto mai difficoltosa la circolazione e dove si registrano purtroppo quasi settimanalmente decine e decine di incidenti spesso mortali — a realizzare una nuova moderna arteria a traffico veloce di collegamento tra la Puglia operosa, agricola ed industriale, la Lombardia e le regioni orientali della Valle Padana, accorciando in tal modo le distanze tra Nord e Sud. Essa rappresenta perciò una infrastruttura di primaria importanza per una efficiente industrializzazione del Mezzogiorno. I lavori, però, anche per questa autostrada, non procedono secondo i tempi della convenzione e dell'atto aggiuntivo con la società concessionaria. Essi avrebbero dovuto avere inizio per tutto il tracciato non oltre il 31 dicembre 1963. A giustificazione del ritardo si è detto che alcune amministrazioni di Enti locali hanno chiesto delle varianti, per cui il progetto originale di massima ha dovuto subire delle modifiche.

Onorevole Ministro, mi consenta di dire che, ad un dato momento, le dispute campanilistiche si troncano affidando ai tecnici la valutazione dei tracciati tecnicamente ed economicamente più idonei, così come è avvenuto per il tracciato tra Firenze e Roma, per il quale c'era stata anche una polemica sulle varie soluzioni in competizione, a base di convegni ed agitazioni regionali. Ciò nonostante, l'Autostrada del sole, anche in quel tratto, è stata ultimata in anticipo! Noi non chiediamo il miracolo, allo stato delle cose, di ultimare in anticipo l'autostrada Canosa-Bologna e la Napoli-Bari; chiediamo semplicemente il rispetto dei tempi di ultimazione che derivano dall'atto di concessione con l'IRI, e per esso con la Società Autostrade, e da quello aggiuntivo promosso dal ministro Sullo.

Onorevole Ministro, so già di un'altra giustificazione che si cerca di dare al ritardo nell'esecuzione delle predette autostrade, e cioè che oggi è difficile il collocamento delle obbligazioni. Devo osservare al riguardo che se per le autostrade del Nord le obbligazioni si sono collocate, si possono e si debbono collocare anche per quelle del Sud. Se è necessario si potranno anche contrarre dei prestiti con la Banca internazionale, assicu-

rando così pure l'ulteriore finanziamento per il maggiore costo delle opere che ne è derivato.

F E R R E T T I . Le due ultime emissioni di obbligazioni sono state collocate rapidissimamente. Quindi questa scusa non attacca.

C R O L L A L A N Z A . A conferma dei rilievi da me prospettati, sta il fatto che, in questi giorni, tra le serre dei garofani della Riviera ligure, si è dato l'avvio alla nuova autostrada tra Savona e Ventimiglia, opera questa della quale, peraltro, riconosciamo la piena utilità.

Sempre in materia di viabilità richiamo, infine, onorevole Ministro, la sua attenzione (accenno soltanto al problema ma non lo illustro per non dilungarmi) sulla necessità che ella si faccia promotore di una iniziativa legislativa — considerato che la programmazione prevede soltanto le metropolitane di Roma, Milano e Napoli — per la costruzione, con adeguati contributi dello Stato, di strade di scorrimento negli altri grandi centri abitati, che hanno particolari caratteristiche e dove la circolazione diventa sempre più difficile, tenuto conto delle condizioni finanziarie dei Comuni, i quali da soli non potranno mai realizzare opere di questo genere.

Tralascio anche di illustrare il problema dell'edilizia economica e popolare, che è stato ampiamente illustrato da varie parti, e con realistica visione, che ci trova consenzienti, particolarmente dai colleghi di parte liberale.

Mi limito solo a rilevare che ci troviamo di fronte a problemi di riordinamento del settore ed a problemi di incentivazione.

Per quanto riguarda il riordinamento, onorevole Ministro, è tempo che siano concentrate presso il suo Ministero tutte le competenze in materia di edilizia economica e popolare. Deve finire l'ordine sparso in questo settore, così come in altri settori delle opere pubbliche!

Per l'incentivazione, invece, nel campo dell'edilizia abitativa, formulo soltanto delle semplici enunciazioni: ridare fiducia innanzitutto agli operatori e ai risparmiatori; susci-

tare contemporaneamente all'edilizia sovvenzionata un vasto rilancio di quella convenzionata, cioè dell'iniziativa privata; provvedere, tra l'altro, a spoliticizzare lo schema della legge urbanistica, mantenendola unicamente sul piano tecnico; ripristinare il fondo per l'incremento edilizio della legge 10 agosto 1950, n. 715; riattivare il credito fondiario; ripristinare integralmente le esenzioni venticinquennali; consentire all'iniziativa privata l'acquisizione, a pari condizioni degli enti e delle cooperative, delle aree nei comprensori della legge n. 167.

Dovrei parlare ancora di altri settori che riguardano il Ministero dei lavori pubblici, ma il discorso andrebbe troppo per le lunghe, e quindi me ne dispenso per riguardo anche a voi, onorevoli colleghi, che avete avuto la pazienza fino ad ora di ascoltarmi con grande benevolenza. Poichè però è qui anche presente il Ministro dei trasporti, e poichè ho rinunciato a sviluppare un intervento, in questa stessa giornata, sullo stato di previsione della spesa concernente il suo Ministero, vorrei pregare sia lui che lei, onorevole Mancini, considerato che il problema riguarda tutti e due i Dicasteri, di preoccuparsi una buona volta di adottare delle decisioni per quanto attiene al problema della stazione ferroviaria di Bari, per la quale l'Amministrazione delle ferrovie ha studiato tre soluzioni; bisogna arrivare, di accordo con gli enti locali, alla scelta più idonea ed all'emanazione di un provvedimento legislativo di finanziamento, così come è stato fatto per una città, al nord, che pur si trova nel triangolo della prosperità economica; mi riferisco alla città di Savona.

F R A N Z A . E poi vi è il raddoppio del binario da Napoli a Foggia; è l'unica trasversale...

C R O L L A L A N Z A . D'accordo, onorevole collega, ma se io mi addentrassi ad illustrare altri problemi farei un altro discorso, e l'onorevole Presidente avrebbe ben ragione di richiamarmi, perchè ho già superato il tempo assegnatomi. D'altra parte la questione è stata da me trattata in Commissione.

Onorevole ministro Mancini, prima di concludere questo mio intervento, poichè è dinanzi al Parlamento la legge di proroga della Cassa per il Mezzogiorno, prospetto la necessità che, in tale circostanza, si proceda all'organico riordinamento di competenze in materia di opere pubbliche. Allorchè ci verrà sottoposta noi discuteremo tale legge, la quale, nella sua impostazione generale, ci sembra generalmente bene impostata in quanto diretta prevalentemente ad incentivare i settori industriali ed agricoli ed a completare alcune infrastrutture.

È da sperare, pertanto, onorevole Ministro, che da parte sua non mancherà ogni impegno perchè tutte le opere nuove, e quindi le opere che non siano in fase di completamento, tornino nella competenza del suo Ministero, il quale, in parallelismo con la « Cassa », dovrebbe istituire una Direzione generale per il Mezzogiorno, accentrando in essa tutte le attività che si riferiscono a tale territorio attualmente divise tra le varie altre direzioni, perchè un'unica leva abbia sotto mano tutta l'azione propulsiva a favore delle zone depresse del Sud.

Onorevoli colleghi, ho finito. Ho voluto intrattenervi, nonostante le strettoie e le carenze della procedura di approvazione del bilancio, su alcuni problemi che mi sembrano meritevoli di particolare rilievo in questo momento, richiamando, ancora una volta, su di essi l'attenzione responsabile del Governo.

Voglio sinceramente augurarmi che la realistica valutazione delle condizioni di crisi, nelle quali si dibatte la Nazione, con una economia ove si accentuano sempre più i guasti prodotti dalla politica di centro-sinistra, — che sta ripercuotendosi sfavorevolmente anche nel campo sociale — induca gli esponenti responsabili dell'attuale classe politica dirigente, a determinare alfine quelle necessarie sterzate e rettifiche di rotta, nell'azione del Governo, che valgano a far realizzare concretamente quell'incremento del reddito nazionale sul quale si punta, capace di consentire concretamente la soluzione dei molti problemi tuttora sul tappeto, con particolare riguardo al Mezzogiorno, e condizioni effettive di vita migliore alle classi la-

voratrici ed a tutto il popolo italiano. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Giancane. Ne ha facoltà.

G I A N C A N E . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, ogni volta che si affronta l'esame del settore dei trasporti, ognuno sente il dovere di guardare le cose sotto l'aspetto tecnico-economico sotto l'aspetto sociale e sotto l'aspetto politico strettamente inteso, ed io non vorrei sfuggire alla regola.

Ritengo tuttavia che un altro aspetto vada considerato con attenzione, anzi con apprensione particolare, sia pure nel contesto dell'esame completo dei mezzi, degli interventi e dei provvedimenti che lo Stato mette in atto e che vanno, nel loro insieme, sotto il nome di politica dei trasporti.

So bene che l'esame non può essere condotto per angoli visuali isolati; ognuno di quegli aspetti condiziona ed è condizionato dagli altri. Ma siccome preoccupa me, come preoccupa tutti, il fatto nuovo che va assumendo proporzioni allarmanti, comincerò da esso per tema di lasciarlo nell'ombra e poi toccherò gli altri.

Intendo subito osservare che esso è legato principalmente alla branca dei trasporti urbani, con le sue congestioni del traffico e con i disagi infiniti che tutti sopportiamo. Potrei chiamarlo l'aspetto sanitario della politica dei trasporti.

Gli onorevoli colleghi capiscono che parlo del pericolo gravissimo dell'avvelenamento dell'aria provocato dall'eccessivo numero di automobili in circolazione, dall'assenza di zone urbane riparate dai rumori e dai pericoli del traffico.

Meraviglia tutti quanto sentiamo e quanto leggiamo su certi giornali di grande opinione, compresi anche giornali di parte politica, i quali allorquando iniziative degli enti locali tendono ad eliminare questo aspetto allarmante della situazione, salvaguardando i centri storici e salvaguardando soprattutto la dinamica della vita che si svolge nel centro della città, solidarizzano con quei tali che credono necessario, per poter fare i loro

affari, che l'automobile arrivi vicino alla bottega.

Tutti sentiamo, come tutti i cittadini sentono, quanto grande sia il bene perduto della salubrità dell'aria, della tranquillità del riposo non turbato da fragori laceranti. Lascio naturalmente, perchè non è questa la sede, ad altro momento e ad altri il compito di richiamare costantemente, persistentemente, tenacemente l'attenzione del Ministero della sanità su questo lato totalmente negativo del settore trasporti, raccomandando la sollecita discussione ed approvazione del progetto di iniziativa parlamentare di legge antismog, e rientro nell'argomento di competenza legato a questo mio breve ma importante preambolo.

E mi chiedo: nelle iniziative e nei provvedimenti tesi spasmodicamente a regolare il traffico urbano, si è mai pensato che la soluzione ottima potesse trovarsi nel migliorare i trasporti pubblici al punto da indurre i cittadini, se non a rinunciare alla propria automobile, almeno a ridurre l'uso in quanto più scomodo e più costoso dei mezzi pubblici? Purtroppo, a mio parere, la risposta non può non essere negativa; finora tutte le cure sono state dirette ad agevolare il traffico automobilistico privato con una tenacia che non può essere spiegata con il solo argomento dell'ossigeno necessario all'industria automobilistica.

Oggi constatiamo con amarezza che la mancanza di un piano degli investimenti ha consentito uno sviluppo abnorme dell'industria automobilistica a spese di qualche altro settore dell'industria, ad esempio dell'edilizia. Ma le conseguenze di questo sviluppo nell'ambito della città, oltre che andare a scapito delle costruzioni edili tocca deleteriamente la salute pubblica; e nonostante tutto ci si comincia a muovere solo quando lo sviluppo dell'automobile sta annullando il vantaggio che si intendeva raggiungere: la celerità e la comodità dei trasporti, trasformano in danno l'utile che hanno finora prodotto; è il mostro soffocato della sua stessa mole. Stiamo assistendo al paradosso di una autodistruzione per superalimentazione. Eppure il favore verso l'automobile è duro da arrestare e non fa

che amplificare gli errori di fondo di tutta la impostazione nello sviluppo del settore.

Si arresterà di fronte ai danni che ho richiamato in principio? Può darsi che il risveglio di una certa sensibilità trovi origine nella paura; ma bisogna diffonderla questa paura, bisogna cantarla a chiare note.

Oltre tutto la questione ha pure un aspetto etico che è questo: l'ordine di priorità deve vedere al primo posto non i consumi individuali, scelti con criteri individualistici anzi egoistici, ma i consumi pubblici. Quando i gusti e le scelte individuali hanno raggiunto un livello che comprometta l'armonia della vita associata, essi devono subire il freno delle regole di convivenza sociale, fino a quando il sorgere di nuove condizioni di vita consentano la soddisfazione di altri bisogni individuali senza danno per la comunità.

Che cosa bisogna dunque fare per arginare il traffico urbano entro limiti tollerabili? Riconoscere un compito primario ai mezzi pubblici e coordinare i vari sistemi di trasporto, compreso quello privato individuale (quest'ultimo costretto entro dimensioni ben definite).

Quindi, primo: metropolitane ad alta velocità che servano oltre la cerchia urbana (non, per intenderci, come la metropolitana di Milano della quale per fortuna oggi si cerca di modificare i sistemi già adottati. Colgo l'occasione per citare, da quanto ha detto il collega Tolloy allorquando parlava della metropolitana che doveva congiungere tutto il centro storico di Venezia con l'*hinterland* che circonda Venezia); sviluppo di parcheggi in corrispondenza dei terminali esterni e coordinamento di queste metropolitane con la rete dei trasporti urbani di superficie e con le stazioni per autolinee extra-urbane; secondo: riduzione dei parcheggi centrali e creazione di parcheggi periferici.

Nè ritengo che si reagirebbe male ad un leggero aumento delle tariffe dei pubblici servizi. Il cittadino ne troverebbe un compenso nel recupero del troppo tempo prezioso che oggi perde negli ingorghi del traffico. È provato che egli, alla perdita di qualche lira, preferisce acquistare tempo, che in fondo è denaro.

Inoltre, lo snellimento nella circolazione provoca un maggiore uso di mezzi pubblici e quindi una gestione meno onerosa nelle aziende municipali derivante dall'aumentato traffico e dall'aumentata velocità commerciale dei mezzi.

Dal traffico urbano il discorso va naturalmente al traffico interurbano e si fa più ampio e i pareri come al solito sono i più vari. Strade o ferrovia? O meglio strada o rotaia? Il discorso sulla strada si scinde ancora: viabilità ordinaria o viabilità autostradale? Come sempre la virtù sta nello equilibrio; equilibrio che oggi si può identificare nel coordinamento delle varie branche di trasporto. Il concetto che dovrebbe presiedere a questo coordinamento e che pare generalmente accettabile è questo: la ferrovia opera ottimamente e proficuamente nelle grandi comunicazioni, mentre gli autotrasporti operano meglio sui percorsi medi e brevi.

La realizzazione del coordinamento è però controversa e ad ognuno di noi, a seconda della dottrina politica che lo ispira, detta una soluzione. I liberali sostengono che « il metro e il vaglio di una fruttuosa distribuzione di compiti » — sono parole dell'onorevole Alpino — « sono la concorrenza e la libertà operativa ed il mezzo di orientamento insostituibile è la libertà di scelta del consumatore ». E la scelta non deve essere alterata con artifici come privilegi e sovvenzioni. Le imprese di trasporto e le ferrovie operino quindi in libertà e in concorrenza, e avremo il risultato che la ferrovia per non soccombere si dovrà portare a criteri di gestione industriali.

D'altro lato si afferma: « il trasporto è un servizio pubblico fondamentale e non può quindi venire sottratto al controllo, al coordinamento, al potenziamento, allo stimolo della collettività e per essa dello Stato e degli enti locali che lo esprimono. La politica dei trasporti è una politica di interventi pubblici ».

La polemica è antica, ma è scontato che se lo Stato ha assunto il compito di gestione dei trasporti per ragioni di ordine sociale ed economico — intervento calmierante e necessità di assicurare a tutti il servizio — deve sottrarli al gioco della speculazione e

al disordine di gestioni indipendenti e ostili tra di loro. Deve perciò coordinare le attività preoccupandosi nello stesso tempo di adeguare le ferrovie alla dinamica del trasporto su strada, in maniera da assicurare la convenienza economica alle due branche. Occorre dunque fissare le dimensioni e i compiti dell'azienda ferroviaria e in questo quadro rinnovarla.

Nel determinare le dimensioni dell'azienda ferroviaria è implicita sia la rinuncia ai rami secchi a favore degli autotrasporti, sia l'opposizione alla diffusione delle autostrade oltre il giusto limite. Le dimensioni inoltre non possono prescindere dall'efficienza e quindi dal rinnovamento dell'azienda nelle strutture, nell'organizzazione e nel riassetto degli organici, nel bilancio.

Oltre che per la mancanza di un piano degli investimenti, le autostrade sono cresciute in misura non necessaria all'economia e in distribuzione non ordinata e facendo concorrenza alla ferrovia proprio nel campo meno adatto, nelle grandi comunicazioni.

Una prova indiretta di quanto va perduto può aversi a confronto di quanto negli stessi campi avviene in altri Paesi europei. In Italia il traffico interno delle merci avviene sulle ferrovie per il 27 per cento e per il 72 per cento sulle strade; in Germania, sulle ferrovie per il 49 per cento e sulle strade per il 29 per cento; in Belgio i rapporti sono rispettivamente del 32 per cento e del 41 per cento; in Francia del 59 per cento e del 30 per cento; nei Paesi della comunità europea, del 41 per cento e del 36 per cento, il resto del traffico, avvenendo sulle idrovie, che in Italia hanno scarso peso, l'1 per cento. Questo è tanto più grave, quando si pensi alla situazione topografica dell'Italia.

Perchè in Italia la ferrovia è inesorabilmente battuta dagli autotrasporti? Per la concomitanza di due fattori negativi: l'arretratezza dell'azienda ferroviaria e l'incontrollata espansione degli autotrasporti che ha influito a sua volta sull'espansione delle autostrade. Gli effetti economici di questa espansione sono stati negativi, e lo sappiamo. Un'alta personalità del mondo finanziario italiano ebbe a dire: il popolo ci chiedeva case e noi abbiamo dato autostrade.

Non vorrei essere frainteso, non si dice che non bisogna fare autostrade; ma bisogna trovare l'equilibrio tra le autostrade e le ferrovie, e creare un ordine di priorità al fine di realizzare altre cose che oggi mancano in Italia, come ospedali e case per i lavoratori. Sarebbe stata saggia politica curare di meno l'espansione delle autostrade a beneficio dell'azienda ferroviaria.

Dobbiamo comunque prendere atto che un orientamento nuovo sta prendendo consistenza e costituisce un impegno programmatico del Governo di centro-sinistra. « La azione pubblica dovrà evitare che gli investimenti delle autostrade pregiudichino l'adeguamento della viabilità stradale ordinaria e che venga dato alle autostrade un'impostazione di tipo ferroviario, tesa cioè all'allacciamento rapido di centri molto distanti ». Questo si leggeva nel progetto di programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969, fatta qualche riserva per i problemi viari del Mezzogiorno.

Concludendo: quanto alla viabilità, l'Ufficio del programma quinquennale suggerisce di completare le autostrade in via di realizzazione, di costruire i principali tronchi delle autostrade per il Mezzogiorno e di rinviare le opere rimanenti, sempre che la situazione economica del Paese non consenta un più ampio volume di investimenti.

Maggiori cure vanno rivolte alla manutenzione, alla sicurezza e al potenziamento della rete di strade statali nonché alla manutenzione e alla sistemazione delle strade classificabili come « viabilità minore » in quei tronchi che servono traffici locali di sviluppo. Ma una compressione del ritmo di sviluppo della viabilità autostradale sarebbe controproducente, se contemporaneamente non venisse aumentata l'efficienza delle ferrovie.

Torno a completare questo argomento: dare una moderna struttura alle ferrovie non vuol dire riassettarne il bilancio dal punto di vista puramente finanziario ma da un punto di vista economico. E per raggiungere questa meta bisogna migliorare anzitutto le condizioni tecnico-economiche dell'esercizio.

Provato che le spese generali incidono eccessivamente sulle gestioni dei tronchi di

breve e media distanza, scontato che gli utenti non trovano convenienza, specie per il trasporto delle merci, a servirsi della ferrovia per trasporti brevi o medi, è necessario operare il taglio delle linee obsolete, dei « rami secchi »: oltre 5.000 chilometri di rete con un livello di traffico molto basso (si calcola il 4 per cento del traffico totale).

Rinviare il disarmo di questi rami provoca dispersione di mezzi sull'intera rete ferroviaria. So che il problema è complesso, specie per quanto riguarda la sufficienza e la efficienza delle strade (per sostituire gli automezzi al treno) e per la sistemazione del personale. L'amputazione non deve essere, si intende, simultanea ma graduale, e deve essere comunque fatta salva la posizione dei lavoratori che andrebbero sistemati nell'organizzazione nuova di autotrasporti affidata allo Stato o ad enti territoriali minori.

L'altro interessante nodo da sciogliere è quello delle ferrovie concesse le cui dimensioni sono pari ad un terzo di tutta la rete statale. L'esercizio di quasi tutte le ferrovie in concessione dà luogo ad un crescente disavanzo pressochè interamente a carico dello Stato. Ciò nonostante i privati continuano a gestirle e il pubblico continua a lamentarsi. Non essendovi nessuna prospettiva di migliorarne il servizio con la regolamentazione attuale, perchè non si cerca la soluzione logica e definitiva, cioè il riscatto alla scadenza della concessione? È con un certo compiacimento che abbiamo letto, nella relazione al bilancio dei trasporti del collega senatore Deriu alla 7ª Commissione, l'indirizzo che s'intende trarre dall'esperimento delle gestioni commissariali governative.

Lo Stato si è sostituito nell'esercizio di alcune aziende al settore privato mediante un commissario governativo che gestisce le aziende stesse in nome e per conto del Ministero. « I risultati favorevoli in tali gestioni », dice la relazione, « tanto sotto il profilo economico come sotto il profilo tecnico... fanno ritenere l'esperimento molto interessante e incoraggiante anche ai fini di una progressiva eliminazione dell'industria privata dal settore dei trasporti ferroviari in concessione ».

La mia soddisfazione si fa ancora maggiore leggendo l'affermazione del relatore secondo

cui l'esistenza di condizioni obiettive favorevoli e di validi motivi economici e sociali impone una decisione positiva in termini non più procrastinabili per eliminare le linee a scartamento ridotto e statizzarle.

Nella certezza che si stia imboccando la strada giusta quanto ad autostrade, strade ordinarie, ferrovie concesse e cosiddetti rami secchi, bisogna preoccuparsi di esaminare i diversi problemi di potenziamento e di rinnovamento tecnico dell'azienda, in ordine soprattutto al fabbisogno finanziario.

Tocchiamo qui direttamente il capitolo bilancio che è un altro dei più seri e dei più dibattuti. Il *deficit* da coprire con integrazione del Tesoro è previsto per oltre 385 miliardi nel 1965. Davanti a questa imponente cifra gli avversari della gestione pubblica rispolverano tutti gli argomenti in pro della gestione privatistica e non mancano di calcare il discorso sulla spesa per il personale. Tutti sappiamo che il personale percentualmente pesa di più in quegli enti o in quegli organi la cui attività è volta a soddi-

sfare bisogni pubblici, o meglio a raggiungere fini pubblici. Il trattamento del personale statale, inquadrato con determinati criteri di generalità, non deve essere commisurato ai risultati del bilancio proprio dell'organo di cui fanno parte. Se si adottasse questo criterio i dipendenti del Ministero della giustizia o del Ministero della pubblica istruzione, ad esempio, dovrebbero lavorare senza compenso. L'importanza dei fini che lo Stato vuol raggiungere gestendo le ferrovie è valutata dallo Stato stesso, che fa appello per il raggiungimento di essi al contributo della comunità. Sarebbe iniquo che il peso degli oneri sociali ricadesse sui salari dei ferrovieri! Debbo ripetere qui quanto ebbi occasione di dire parlando sul bilancio dell'Amministrazione postale che ha tanti punti di somiglianza con l'Amministrazione ferroviaria: riassetamento non è pareggio del bilancio, ma stabilizzazione dell'onere che lo Stato deve sopportare perchè alla comunità sia assicurato questo servizio sociale.

Presidenza del Vice Presidente MACAGGI

(Segue G I A N C A N E). Nessuno può contestare la scelta operata con determinazione politica dello Stato di assumere direttamente la gestione dei servizi ferroviari, riconosciuto il loro spiccato carattere sociale.

Non è quindi contestabile neppure la determinazione statutale del grado di socialità degli stessi servizi. È a questo grado di socialità che deve essere commisurata la entità della sovvenzione del pubblico erario.

Siamo d'accordo che ciò non esime l'Amministrazione ferroviaria dall'obbligo di gestire con criteri di produttività e di economicità, quindi con la riduzione dei costi di esercizio. Ciò posto, il mezzo per procurarsi i fondi necessari, oltre la sovvenzione del Tesoro, resterebbe quello classico della revisione delle tariffe. Vuole lo Stato che il costo dei servizi sia coperto dal loro prezzo?

Ed allora non imponga prezzi politici ed oneri extra aziendali. Vuole lo Stato rendere i servizi sotto costo? Ed allora intervenga con sovvenzioni nella misura adeguata a ristabilire l'equilibrio.

Misura adeguata s'intende quella che consenta: 1) di riportare ad un normale grado di efficienza gli impianti fissi ed il materiale rotabile; 2) di ampliare gli stessi impianti fissi e le dotazioni di materiale rotabile adeguandoli all'incremento di traffico previsto nella misura del 20-25 per cento per il prossimo decennio.

A questi fini tende il piano di « riassetamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato », definito con la legge n. 211 del 27 aprile 1963.

A voler fare un quadro soddisfacente del settore ferroviario non ci si può limitare puramente e strettamente ad esso, essendo

i vari settori di trasporto, con i loro mezzi tipici e con i loro sistemi, assolutamente interdipendenti. È per questo che voglio toccare brevemente le cosiddette infrastrutture di trasporto che sono i punti o i nodi di congiungimento, di interferenza e di soluzione di molti problemi. Grosso modo possiamo distinguere le infrastrutture per l'interno da quelle per l'estero. Per quanto riguarda l'interno mi devo purtroppo ripetere: è necessario estendere la rete stradale di scorrimento locale e regionale (specie nel Mezzogiorno) tenendo particolare conto dei cosiddetti bacini di traffico; migliorare i servizi terminali delle ferrovie coordinandoli organicamente con i servizi urbani ed extraurbani; creare (se è necessario) o ampliare e riorganizzare le stazioni satelliti dello smistamento dei carri merci (gli impianti attuali sono assolutamente insufficienti), eccetera.

Per quanto riguarda l'estero, in primo luogo si presenta la necessità di curare le infrastrutture per le comunicazioni con i Paesi europei. Vi sono gravi carenze proprio nelle zone di confine. L'integrazione economica vuole l'abbattimento degli ostacoli allo scambio delle merci ed al movimento delle persone; quindi necessita di una rete di collegamento ferroviario e stradale che elimini al confine le strozzature e gli ingorghi del traffico. In secondo luogo, bisogna coordinare i servizi terminali delle ferrovie con i porti fluviali, con quelli marittimi, con quelli aerei.

L'occasione porterebbe qui a parlare dei porti e degli aeroporti. Ma gli argomenti in proposito sono stati illustrati e lo saranno ancora ampiamente dagli altri onorevoli colleghi.

Io mi limito a raccomandare il dispiegamento di cure sollecite e complete per l'assistenza al volo. Esse non saranno mai troppe finché dovremo piangere una sola vita umana per difetto di assistenza. Occorre quindi moltiplicare gli impianti radar, programmare e realizzare infrastrutture elettroniche, istituire corsi di formazione e specializzazione per i controllori di volo, reclutare gli aspiranti controllori in numero largamente sufficiente allettandoli con tratta-

mento economico adeguato all'importanza del compito.

Onorevoli colleghi, il disegno di legge sul bilancio al nostro esame è l'espressione della volontà dello Stato di adempiere il suo dovere preciso, di condurre cioè la gestione dei trasporti in maniera da soddisfare, con adeguatezza di mezzi e di metodi, i bisogni della collettività.

Noi aspettiamo con fiducia le conclusioni della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni e articolata nelle Sottocommissioni, in cui si discutono questi problemi che riguardano la struttura, il bilancio e l'organizzazione del personale dell'Azienda, dove i lavoratori non sono più spettatori ma artefici essi stessi di questo processo di trasformazione e ci auguriamo che questa Commissione possa raggiungere i fini che tutti auspichiamo per lo sviluppo dell'economia italiana, per il benessere dei cittadini italiani. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Pugliese. Ne ha facoltà.

P U G L I E S E . Signor Presidente, onorevoli colleghi, se il tempo messo a mia disposizione per questo intervento fosse stato più ampio, mi sarei soffermato doverosamente su varie considerazioni inerenti alla politica dei trasporti nel Mezzogiorno d'Italia, ricordando a me stesso più che a lei, onorevole Ministro, che è pure meridionale, come circa sessant'anni or sono Francesco Saverio Nitti, nel suo famoso libro « Nord e Sud », che può considerarsi un classico della protesta meridionale, additava nella sproporzione tra comunicazioni stradali e ferroviarie del Mezzogiorno e quelle del resto del Paese una delle maggiori cause di disagio economico del Mezzogiorno d'Italia; sproporzione che non è diminuita, ma si è accentuata soprattutto per quanto riguarda i trasporti ferroviari.

Colgo questa occasione per sottolineare la lentezza della costruzione del secondo binario nella Battipaglia-Reggio Calabria, i cui tempi di marcia sono ormai superati da anni; per ricordare che dopo il tragico Natale del 1960, che vide a Catanzaro cento e

più morti a causa del disastro sulle ferrovie calabro-lucane, anche se è vero che la gestione di quella ferrovia è passata dalle mani della Società in quelle dello Stato, per obbedire alle richieste di una popolazione esasperata, è pur vero che ancora si attende l'opera auspicata e prevista di ammodernamento e di potenziamento della linea; per ricordare infine la melanconia di molti tratti della ferrovia a scartamento ridotto, dove, sì e no, transita un trenino mezzo vuoto nella giornata, e non si pensa a rapidi e frequenti servizi di autopullman, nell'intensità indispensabile.

Mi basta avere soltanto accennato a questi problemi; in altra sede e circostanza, illustreremo questi concetti con l'ampiezza che meritano.

Oggi io desidero intrattenere l'Assemblea e richiamare l'attenzione del Ministro competente sull'aviazione civile per ricordare che in quest'Aula, alla fine del 1962, nell'illustrare quella che poi divenne la legge 30 gennaio 1963, n. 141, ebbi a dire, come responsabile dell'Aviazione civile in quel periodo, quali fossero gli scopi, le finalità, il contenuto di quella legge: necessità di strutturazioni autonome nel quadro di una politica responsabile dei trasporti, necessità di eliminare pluralità di competenze, necessità, non solo di creare un organismo efficiente, pari ai compiti di oggi dell'Aviazione civile, ma soprattutto di imprimere a questa l'indispensabile stimolo e l'auspicato vigore in vista dei compiti che ogni giorno crescono in quantità ed intensità. Necessità, infine, di adeguarci a quanto negli altri Stati più progrediti è stato già fatto nel campo della strutturazione amministrativa e del suo inquadramento.

Aggiungevo però, sempre nel corso di quella discussione, che il problema reale dell'Aviazione civile non consisteva e non consiste nel suo distacco dal Ministero della difesa, distacco, dicevo, che non può essere una specie di toccasana, bensì nell'attuazione di un organismo più moderno, idoneo allo svolgimento della propria attività in forma autonoma con mezzi, personale ed organizzazione propria.

Ad un anno e mezzo di distanza dall'entrata in vigore di quel provvedimento legi-

slativo non può onestamente dirsi che l'Amministrazione dello Stato abbia fornito all'Ispettorato dell'aviazione civile, nè tutti, nè parte dei mezzi e del personale che erano e sono indispensabili, non dico al potenziamento e allo sviluppo dell'Aviazione civile, ma a garantire quei margini di sicurezza dei servizi che ora vengono mantenuti soltanto dal lavoro, dalla tenacia, dall'abnegazione del personale preposto ai servizi stessi, soprattutto ove si tenga presente che il distacco dall'aviazione militare ha reciso inevitabilmente quei canali che le consentivano di attingere, come ha sempre largamente attinto nel passato, anche ad assegnazioni destinate a servizi di carattere generale del Ministero della difesa. Cosicché, il mantenimento dei mezzi finanziari allo stesso livello del passato rappresenta in effetti una diminuzione delle assegnazioni.

Una organica programmazione di sviluppo dell'Aviazione civile è stata presentata dal competente Ispettorato, opportunamente aggiornando quanto già predisposto in epoca precedente all'attuazione della legge 30 gennaio 1963. Esso prevede, in sintesi, per l'ammodernamento degli aeroporti, una spesa di 113 miliardi e 870 milioni, per le gestioni aeroportuali; 2 miliardi e 200 milioni, per i servizi aerei; 21 miliardi, per le scuole di pilotaggio e qualificazione del personale; 5 miliardi, per la produzione nazionale aeronautica; per l'Aviazione civile 9 miliardi e 650 milioni. In totale, in moneta attuale, 151 miliardi e 721 milioni nei cinque prossimi anni.

Tenuto conto delle attuali assegnazioni, abbiamo una previsione di maggiori spese nel quinquennio di 133 miliardi e 570 milioni.

Ora, ove noi fossimo, non dico certi, ma piuttosto tranquilli sulla futura attuazione del piano quinquennale, potremmo guardare con una certa fiducia all'avvenire della nostra Aviazione civile la quale, in pochi anni, pur attraverso un inspiegabile disinteresse degli organi governativi-finanziari ha assunto uno sviluppo insperato. Basta andare con il ricordo ai 7.922 passeggeri degli aeroporti italiani del lontano 1926, ai 245.711 passeggeri del 1939 ultimo anno dell'anteguerra, ai 334.710 del 1947, primo

anno della ripresa dei servizi aerei, per salire ai 1.970.012 del 1957, ai 3.577.604 del 1960, ai 6.546.822 di oggi.

Basta pensare allo sviluppo della nostra compagnia di bandiera: si passa dai 149.000 passeggeri trasportati da vettori italiani nel 1947 ai 250.000 del 1954, al 1.099.000 del 1960, ai 2.400.000 del 1963. Da precisare poi che nel 1963 lo sviluppo del trasporto aereo di bandiera italiana ha ampiamente superato la media mondiale ed infatti i chilometri volati sono aumentati del 14 per cento contro il 6 per cento della media mondiale; i passeggeri trasportati del 14 per cento contro l'11 per cento della media mondiale, i passeggeri-chilometro del 15 per cento contro l'11 per cento della media mondiale; le tonnellate-chilometro del 18 per cento contro il 12 per cento della media mondiale.

Inutile ricordare che il trasporto aereo apporta valuta pregiata alle casse dello Stato. Secondo una stima della Banca d'Italia, il totale degli incassi di valuta pregiata è passato dai 63,8 milioni di dollari del 1959 ai 126 milioni di dollari del 1963, praticamente raddoppiando.

Ma il fatto è che noi non possiamo ancora essere certi sulla realizzazione del piano quinquennale in tutte le sue parti, ancorato come esso è alla presunzione di un aumento del reddito nazionale del 5 per cento e, pertanto siamo qui a richiamare l'attenzione del Ministro competente, ma soprattutto del Parlamento, sulla necessità, dirò anzi sulla indispensabilità di fornire senza ritardo più adeguati mezzi finanziari per far sì che questo sviluppo non si arresti o, peggio, che il movimento ascensionale non si inverta con grave danno non solo e non tanto del prestigio del Paese, ma principalmente dell'economia nazionale.

L'ammodernamento e l'ampliamento della rete aeroportuale vanno effettuati in relazione alla destinazione degli aeroporti, sulla base delle correnti di traffico e delle attività aeree minori, opportunamente studiando le dimensioni e la portanza delle piste, a seconda che esse debbano essere destinate alla agibilità di aeromobili di grosso, di medio e di piccolo tonnellaggio.

Necessario è provvedere ad un più perfetto funzionamento degli aeroporti, con

il rafforzamento dei servizi e delle attrezzature a terra (servizi antincendi, servizi sanitari, di pronto intervento, sgombero rapido delle piste, pulitura continuativa delle pavimentazioni di volo) ma ancora di più è indispensabile adeguare le infrastrutture per il controllo e per la sicurezza del volo, dato che il problema della sicurezza del volo è di preminente importanza e si presenta con carattere pressante. La mancata realizzazione del piano di adeguamento dell'assistenza al volo, per il quale è necessario tener presente le prescrizioni e raccomandazioni fatte in sede I.C.A.O., comporta un decadimento dell'efficienza del servizio di assistenza, con pregiudizio della sicurezza del volo, e, come conseguenza, la contrazione dei traffici internazionali, per effetto del venir meno della fiducia degli utenti. Alludo ai controlli *radar*, alla radio-assistenza, al potenziamento ed all'ammodernamento delle apparecchiature delle torri di controllo.

L'eco che questi problemi suscitano nella stampa (non soltanto nella stampa tecnica e di settore, ma in quella quotidiana) sta a significare l'importanza di essi. A questo proposito e in questa sede a me pare opportuno accennare a qualche problema del personale dell'Ispettorato che, proprio in applicazione della legge 30 gennaio 1963, deve essere ancora completato nei suoi quadri, e intendo richiamare inoltre l'attenzione sua, onorevole Ministro, sull'opportunità di considerare l'attribuzione al Direttore generale dell'ispettorato generale dell'aviazione civile del coefficiente 970 della tabella allegata al decreto presidenziale 11 gennaio 1956, anziché del coefficiente 900 come stabilito dal decreto 5 giugno 1964, n. 567.

I motivi a me appaiono evidenti: 1) L'ordinamento particolare dell'Ispettorato sotto molti aspetti presenta caratteri specifici propri delle amministrazioni aventi struttura autonoma. 2) Le funzioni del Direttore generale dell'ispettorato sono più vaste di quelle attribuite dagli ordinamenti ai direttori generali delle altre amministrazioni: egli è preposto a tutti i settori in cui si concreta l'attività dell'Amministrazione, dal campo tecnico (aeroporti, materiale di volo, assistenza al volo), a quello tecnico economico (concessioni di servizi aerei, gestione

degli aeroporti, relazioni con l'estero, approntamento degli accordi bilaterali), a quello amministrativo (bilanci, contratti, eccetera). Ciascuna di queste branche di attività concerne, normalmente, nelle altre amministrazioni la competenza di una direzione generale. 3) Nel precedente ordinamento alla direzione generale dell'Aviazione civile presso il Ministero della difesa è stato sempre preposto un Generale di Squadra aerea ex grado 3°, sia prima sia dopo la guerra.

È pertanto auspicabile l'assegnazione al Direttore generale dell'ispettorato dell'aviazione civile del coefficiente 970.

Nell'avviarmi alla conclusione di questo brevissimo intervento, e nel compiacermi col relatore per la sua sintetica e chiara esposizione, io riprendo il discorso donde l'ho iniziato: la necessità di una più oculata visione degli interessi del Mezzogiorno anche in questo settore. Ella, onorevole Ministro, è napoletano e conosce il bisogno che c'è d'intervenire d'urgenza nei confronti dell'aeroporto di Napoli. Io sono calabrese, ed a questo proposito voglio approfittare della presenza del calabrese Ministro dei lavori pubblici, onorevole Mancini, per rivolgergli da calabrese un saluto ed un ringraziamento. Un ringraziamento per quanto egli va facendo non soltanto sul piano generale dei lavori pubblici, ma nell'interesse della nostra regione; un ringraziamento per la vocazione riparatrice che ha dimostrato in questo periodo; con l'augurio che egli possa ancora a lungo lavorare in questo settore.

Io calabrese, dicevo, le segnalo le necessità della mia regione, che non possono certamente essere soddisfatte soltanto con l'inclusione, in un piano quinquennale di realizzazione speranzosa, di una voce in cui è scritto: aeroporto delle Calabrie (che dovrebbe essere S. Eufemia) 4 miliardi, quando si sa che l'aeroporto di Vibo Valentia, creato a suo tempo a fini militari, potrebbe con pochissima spesa essere presto ripristinato e aperto al traffico civile, quando si sa che occorre ancora completare i lavori dell'aeroporto di Reggio Calabria, quando si sa che la istituita linea Crotone-Roma è ferma da più mesi.

A questo proposito, vorremmo che la nostra società di bandiera, della quale andia-

mo orgogliosi, e che è un esempio di saggia amministrazione, non priva nel contempo dell'ardimento necessario, non misurasse con la bilancia del farmacista gli utili e le perdite previsti nelle gestioni delle linee interne, soprattutto ricordando che trattasi di un servizio pubblico, che vi sono delle ingiustizie da riparare, degli squilibri da evitare, delle deficienze da colmare, e che non si può pretendere di gestire soltanto le linee attive lasciando su spalle più deboli le linee che presentano qualche difficoltà all'inizio, per impadronirsene poi quando divengono attive.

Da meridionale, non posso che insistere sulla necessità di eliminare questo squilibrio: la società di bandiera è in mano a gente che conosce il mestiere e che merita la fiducia di tutti: dimostri di avere anche la sensibilità politica indispensabile per una azione riparatrice in favore del Mezzogiorno. Ella, onorevole Ministro, intervenga in tal senso ed avrà fatto, come sempre del resto, il suo dovere. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Poichè sugli articoli concernenti gli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dei trasporti non vi sono altri iscritti a parlare, ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, in questo mio intervento, che sarà necessariamente sintetico, mi sforzerò di precisare alcuni punti che ritengo essenziali nel particolare momento e che costituiscono le condizioni preliminari e fondamentali per dare più ampio respiro, nei prossimi anni, alla politica del Ministero dei lavori pubblici. Naturalmente prima di entrare nel merito delle questioni, ritengo doveroso ringraziare i senatori che sono intervenuti nel dibattito, in Aula e in Commissione. Un ringraziamento particolare devo al senatore Zannier e ai relatori. E al ringraziamento, soprattutto perchè non potrò trattare tutti gli argomenti che in modo preciso e minuzioso sono stati esposti, voglio aggiungere l'assicurazione e l'impegno che da parte mia i

rilievi critici, i consigli, i suggerimenti, avanzati in quest'Aula e in Commissione saranno tenuti in viva considerazione.

Credo sia dovere di chi ha il compito di dirigere un Ministero, di essere sensibile in modo particolare alle indicazioni che vengono dalle nostre Assemblee parlamentari e soprattutto alle osservazioni critiche, da qualunque parte provengano, che vanno interpretate, ed io così le interpreto, come un suggerimento costruttivo per il lavoro che noi dobbiamo compiere.

Siamo in un momento particolarmente difficile ma che apre anche prospettive nuove e diverse per il nostro lavoro. È giusto — ed io ringrazio perciò ancora una volta il relatore — che un posto particolare sia stato assegnato, fra i problemi che sono stati trattati, a quello della struttura del Ministero dei lavori pubblici e ai problemi interni della nostra Amministrazione.

Devo dire con molta franchezza che le critiche che si rivolgono alla struttura arretrata, antiquata, arcaica della nostra Amministrazione io le condivido al cento per cento; anzi, per parte mia potrei anche aggiungere a quelle che sono state fatte altre critiche che — senza voler mettere sotto accusa nessuno — sento di poter formulare dopo questa breve esperienza di Governo che mi ha convinto che molte cose devono essere modificate, che molte strutture non rispondono alle esigenze della vita moderna, che abbiamo bisogno di imprimere alla nostra Amministrazione quel dinamismo che non sempre ha, che dobbiamo garantirle una maggiore efficienza e una maggiore autorità nel senso migliore e più democratico della parola: che dobbiamo fare, insomma, della nostra Amministrazione un'amministrazione capace di affrontare i problemi urgenti, non di subirli una volta che si siano presentati, ma se mai di prevenirli. Ecco perchè è necessaria una nuova attrezzatura tecnica al livello del nostro Ministero.

Però desidero fare subito una precisazione. Mentre affermo che ritengo di poter fare anch'io dei rilievi critici, credo che sia dovere nostro e dovere di chi dirige, essere sensibili anche ad altri problemi che non sempre sono stati affrontati, problemi che

si riferiscono soprattutto alla necessità che abbiamo di dare più slancio, più entusiasmo a chi opera nell'ambito della nostra Amministrazione. Vi sono dei problemi vecchi che non sono stati affrontati di cui oggi in modo particolare sentiamo l'urgenza e che dobbiamo affrontare, esaltando però le capacità migliori del nostro personale che spesso si sente dimenticato e mortificato.

Proprio perchè vogliamo che l'efficienza dell'Amministrazione sia effettiva, portando avanti un'iniziativa che era stata concepita dall'onorevole Pieraccini, abbiamo presentato, proprio nei giorni scorsi, un disegno di legge che tende ad immettere nell'Amministrazione dei lavori pubblici energie nuove. A questo disegno di legge si è riferito questa mattina il senatore Zannier. Io mi auguro che tale provvedimento abbia corso rapido nel nostro Parlamento e che si superino le gelosie di carattere ministeriale e di carattere burocratico che già purtroppo si sono manifestate al momento in cui il disegno di legge è stato annunciato. Abbiamo bisogno di tecnici, di ingegneri, i quali venendo nella nostra Amministrazione sappiano di poter onestamente e decorosamente lavorare. Credo che l'iniziativa che abbiamo preso non dovrebbe suscitare gelosie burocratiche o prevenzioni di carattere corporativo; dovrebbe al contrario essere incoraggiata perchè potrebbe costituire un utile precedente che potrebbe successivamente essere invocato anche da altre Amministrazioni.

Vi è poi un altro problema, che mi sta particolarmente a cuore, come è stato a cuore al mio predecessore, e che è stato trattato nella relazione scritta del senatore Zannier: l'Amministrazione dei lavori pubblici, che più delle altre ha bisogno di operare in modo efficiente, è la sola che non ha ancora risolto un problema che angustia migliaia di onesti lavoratori del nostro Ministero, in quanto noi non siamo stati ancora capaci di garantire l'organico del Ministero dei lavori pubblici. E questo costituisce una sperequazione tra la nostra Amministrazione e le altre e non dà quella tranquillità di lavoro che dobbiamo garantire se vogliamo ottenere l'efficienza di cui ho

parlato. Spero che anche per questo problema, che è in fase avanzata di studio, e la cui soluzione non costerà niente al Tesoro perchè provvederemo con i mezzi del nostro Ministero, troveremo ampie adesioni nell'ambito parlamentare.

Fatta questa premessa, vorrei adesso trattare alcune questioni che sono state affrontate anche nel corso della discussione in Aula, dopo che erano state trattate in Commissione, cercando di dare una risposta agli interrogativi del momento che sono pressanti, che debbono allarmare tutti e non soltanto chi governa, perchè investono problemi umani, economici, sociali che aspettano una responsabile soluzione. Mi riferisco soprattutto all'argomento che è all'ordine del giorno di tutto il Paese, della stampa, del Parlamento, dell'opinione pubblica: la crisi edilizia e le sue cause.

Sono stati espressi, questa mattina, diversi giudizi. Naturalmente non tutti, da parte mia, possono essere condivisi. C'è un giudizio che corre e che abbiamo sentito anche qui: se le cose vanno male, se c'è la crisi edilizia, ciò si deve soprattutto alle restrizioni del credito, alla riduzione dei benefici fiscali, alla legge n. 167 e all'annuncio della nuova legge urbanistica; in una parola se crisi c'è, questa si deve alla politica di centro-sinistra. Tale tipo di ragionamento trova appunto la sua enunciazione semplicistica in fatti come questo: prima del Governo di centro-sinistra l'industria edilizia, per merito dell'iniziativa privata, andava a gonfie vele, dopo il suo avvento il settore è entrato in crisi. È il classico *post hoc ergo propter hoc*, che dimostra chiaramente come tale giudizio venga strumentalizzato ai fini di una opposizione all'attuale indirizzo politico. Certamente la crisi edilizia esiste, però dobbiamo fare — e la farò brevemente — un'analisi più approfondita e completa delle cause che l'hanno determinata e che investono, a mio avviso, in gran parte proprio la responsabilità di coloro che oggi, in questo momento, si presentano come le vittime di questa situazione.

Non vi è dubbio che in quest'ultimo periodo di tempo che si sia verificata, nel settore dell'edilizia per abitazioni una contra-

zione degli investimenti privati, che hanno costituito per un lungo periodo di tempo la maggior parte del volume globale degli investimenti in tale settore. Però, non si può affermare che ciò è accaduto in quanto la politica di riforme — e, lasciatemelo dire, riforme moderate...

A D A M O L I . Neanche riforme!

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. ...riforme di tipo democratico, non di tipo socialista — propugnata dal centro-sinistra avrebbe creato un clima di sfiducia, avrebbe mortificato l'iniziativa privata e prodotto una situazione di confusione e di panico negli operatori privati.

Per me, queste affermazioni vanno corrette radicalmente. Intanto occorre affermare che se esiste veramente una situazione di sfiducia, questa è in gran parte — se non esclusivamente, comunque in gran parte — dovuta alla campagna allarmistica che determinate forze economiche, hanno condotto con tutti i mezzi, usando toni drammatici e argomenti falsi per combattere le riforme, quelle modeste e moderate riforme di cui ho parlato prima.

Quello che è stato detto sulla legge n. 167 e sulla nuova legge urbanistica è la conferma di tale considerazione. Si è persino sostenuto che la nuova legge colpirebbe il diritto alla proprietà della casa, quando invece uno degli scopi fondamentali di essa è proprio di renderla accessibile a strati sempre più vasti di cittadini. Si è giunti perfino ad affermare che la legge urbanistica è da considerare come uno strumento di guerra civile.

Può anche essere spiegabile che certi ceti, e in particolare i detentori della proprietà fondiaria, difendano le posizioni di potere acquisite, ma sarebbe stato lecito attendersi che tale difesa fosse condotta con metodi civili e democratici, attraverso un libero dibattito delle idee, non con una propaganda grossolana o con assurdi atteggiamenti di inerzia o di ostruzionismo e con allarmismi non giustificati e comunque pericolosi per l'intera economia del Paese.

Appare poi del tutto incomprensibile come, nei riguardi della riforma urbanistica, una parte degli imprenditori edili si sia praticamente posta sulle identiche posizioni di difesa assunte dai grandi proprietari di aree fabbricabili, con i quali, a mio avviso, gli imprenditori edili, i costruttori non hanno e non dovrebbero avere nulla da spartire e dalla cui azione hanno certamente finora ricevuto danni sensibili. Perciò si può dire che la confusione, l'incertezza, l'allarmismo che si sono avuti nel settore dell'edilizia rappresentano anche e soprattutto un risultato della speculazione immobiliare sulle aree.

Occorre ora esaminare serenamente, obiettivamente, brevissimamente, quali siano le vere, autentiche cause della crisi che ha investito il settore.

La prima di esse va ricercata nell'aumento vertiginoso del prezzo delle aree, che si è accentuato durante il periodo del *boom* economico per effetto del rapido processo di industrializzazione del Paese e dei conseguenti spostamenti di popolazione dalla campagna verso la città. Tale aumento di valore delle aree edificatorie, che è stato riconosciuto da tutti come un fattore inflazionistico, ha ovviamente determinato una lievitazione dei prezzi delle abitazioni, rendendo sempre più difficile il loro collocamento sul mercato.

Sono concetti che per fortuna non esprimiamo soltanto noi, ma che abbiamo letto qualche giorno fa su un quotidiano che non credo rappresenti tendenze socialiste, cioè sulla « Stampa » di Torino. I costruttori, in parte per effetto del progressivo incremento dei prezzi delle aree edificatorie, ma soprattutto per un errato indirizzo, determinato dal miraggio di grossi profitti, hanno preferito effettuare i loro investimenti nei settori dell'edilizia privata maggiormente speculativi, concentrando in prevalenza la loro attività nella costruzione di alloggi di lusso. E a Roma, come in tante altre città, sappiamo che esistono migliaia di appartamenti sfitti e sappiamo che c'è necessità di abitazioni popolari.

In assenza di una programmazione economica del settore, l'industria edilizia, spin-

ta esclusivamente dalla molla del profitto, si è gonfiata artificiosamente, assorbendo investimenti che hanno raggiunto, nel 1963, i 1.800 miliardi. L'industria edilizia (lo dobbiamo dire perchè è anche questo un dato obiettivo della situazione) è rimasta in gran parte in una situazione artigianale, come risulta anche dall'elevato numero, circa l'88 per cento, delle piccole aziende di tipo prevalentemente familiare, ed è stata caratterizzata dall'improvvisazione, come è dimostrato dal fatto che durante il periodo del *boom* edilizio numerose persone sono diventate occasionalmente, senza alcuna tradizione o preparazione od organizzazione, imprenditori edili.

Inoltre l'industria edilizia, fatta eccezione per una piccola percentuale di imprese, non ha avuto mai solide basi finanziarie, ma è stata alimentata esclusivamente dal credito bancario che, nel periodo del *boom*, come è noto, era concesso con eccessiva ed indiscriminata larghezza, cosicchè quando la situazione generale del Paese ha imposto una riduzione o una selezione del credito gran parte delle imprese è entrata in crisi.

E allora, se questa è l'analisi delle cause che hanno provocato la crisi, è utile non solo precisare le effettive responsabilità, ma questo richiamo serve, a mio avviso, per trarre suggerimenti concreti per quello che si deve fare, per saper in quale direzione dobbiamo muoverci, per evitare che la situazione peggiori e, in ogni caso, per respingere pressioni e richieste che vengono da certe parti, che fanno leva soprattutto sulla disoccupazione esistente, e che, a mio avviso, non possono essere accolte, in quanto mirano allo svuotamento della programmazione, al rinvio della legge urbanistica, alla sospensione della legge n. 167 e al credito indiscriminato. Se accettassimo proposte di questo genere, si riprodurrebbero a breve scadenza le identiche condizioni che hanno portato alla crisi edilizia.

Ecco perchè io penso che l'azione nostra dovrebbe cercare di puntare su questi obiettivi: potenziamento dell'intervento pubblico nel settore delle abitazioni economiche e popolari; finanziamento delle operazioni di acquisto e di attrezzatura delle aree edificatorie a basso prezzo comprese nei piani

della legge n. 167; politica creditizia e di incentivi a favore dell'edilizia privata, quando essa sia convenzionata a prezzi di vendita o a canoni di locazione accessibili alla domanda delle classi meno abbienti.

Per quanto riguarda questo punto, il Senato è già informato che, e lo ha annunciato in Commissione il sottosegretario di Stato De' Cocci, è quasi ultimato il disegno di legge sull'edilizia convenzionata che tende appunto ad ottenere questo risultato.

Di fronte a questa situazione, che è pressante, che richiede interventi energici, immediati, non rinviabili, noi dobbiamo certamente dare inizio ad un'attività volta a garantire una maggiore presenza pubblica e ad attenuare i fenomeni di crisi attualmente esistenti.

A questo punto, in relazione al discorso del senatore Adamoli, debbo precisare la posizione del Governo e in particolare del Ministero dei lavori pubblici in rapporto alla legge n. 167. Senatore Adamoli, io non mi aspettavo certamente che lei si dimostrasse consenziente nei riguardi della politica del Ministero dei lavori pubblici ma non mi sarei atteso un intervento così pesantemente critico come quello che lei ha fatto proprio sulla legge n. 167.

Su tale questione il Governo ha le carte in regola: avevano le carte in regola i miei predecessori, ho anche io le carte in regola, perchè nella legge n. 167 abbiamo creduto e crediamo, la sosteniamo politicamente per la parte che ci compete e la difenderemo anche davanti alla Corte costituzionale.

C'è un elemento solo che lei questa mattina non ha considerato e che invece doveva considerare, e cioè l'impreparazione generale del nostro Paese per quanto riguarda l'attrezzatura urbanistica nel corso di questi anni, impreparazione degli enti locali, dei Comuni, anche dei grandi Comuni, e della stessa Amministrazione centrale, e ritardi di vario tipo che si sono verificati in questo periodo. Se ciò è vero, è anche vero, però, che mai chi ha diretto il Ministero dei lavori pubblici ha inteso mettere in soffitta la legge n. 167, che noi consideriamo come un elemento valido contro il

disordine urbanistico che imperversa nel nostro Paese.

Lei, senatore Adamoli, non avrebbe dovuto dimenticare che per iniziativa del ministro Pieraccini, è stato approvato a fine settembre 1964 dal Senato e dalla Camera un disegno di legge che dà possibilità finanziarie anche ai Comuni. (*Interruzione del senatore Adamoli*). Questa legge non è rimasta completamente inoperante. Qualche critica potrebbe muoversi alla Cassa depositi e prestiti, ma non in questo settore, perchè le richieste di finanziamenti per la legge n. 167 da parte dei Comuni ancora non sono pervenute alla Cassa con quel ritmo che noi ci auguriamo.

Tra le misure di carattere amministrativo che noi proponiamo e che sono concordate con il Ministro del tesoro, vi è appunto quella di dare un carattere di priorità alle spese che i Comuni effettuano o per le quali richiedono mutui in relazione alla legge n. 167, concedendo, da parte dello Stato, la garanzia quando i Comuni non siano in grado di offrirla direttamente. Certo qualche caso di incertezza può essersi verificato, e devo dire che, se segnalato nel momento giusto, il nostro intervento non mancherà mai. Può anche essere successo che qualche Prefetto abbia interpretato in senso restrittivo certe disposizioni che sono state date per quanto riguarda i bilanci comunali. Se questo è avvenuto, deve essere corretto, e per parte nostra sicuramente interverremo.

Ma perchè difendiamo la legge n. 167? L'ho detto prima: perchè essa rappresenta l'unico strumento idoneo in questo momento, che concretizza una pianificazione moderna e democratica nella quale i Comuni hanno una attiva funzione sia in sede di formazione che in sede di attuazione dei piani. Con la legge n. 167 il Comune non subisce più passivamente l'iniziativa privata, ma diventa il vero soggetto dinamico di tutte le operazioni che interessano lo sviluppo degli insediamenti, diventa il protagonista cioè della moderna urbanistica che noi vogliamo attuare nel Paese. Perciò ripeto che per quanto riguarda la legge n. 167 abbiamo preso degli impegni che manterre-

mo in ogni momento, perchè sappiamo cosa può determinarsi nel nostro Paese qualora quella legge non dovesse più trovare applicazione. Infatti una sospensione della legge n. 167 determinerebbe il caos urbanistico ed edilizio, poichè la maggior parte dei Comuni importanti ha indirizzato la sua attività, la sua organizzazione e i suoi impegni finanziari verso la formazione e l'attuazione dei piani della legge n. 167, abbandonando i vecchi strumenti urbanistici o rinviandone l'adozione in attesa di una nuova disciplina organica di tutta la materia. A prescindere poi dal fatto che, anche dove tali strumenti esistono e sono operanti, la loro provata inefficienza ad evitare la speculazione e ad assicurare uno sviluppo ordinato e umano delle città, dimostra l'impossibilità di un ritorno sia pure temporaneo al precedente sistema. Potrei citare dei dati per quanto riguarda la legge n. 167, ed ho voluto anche verificare il caso di Livorno, per il quale non ci sono sicuramente inadempienze da parte del Ministero dei lavori pubblici che ha approvato il piano con decreto ministeriale 3 marzo 1964, così come ha approvato una larga parte dei piani.

ADAMOLI. Ma io ho citato Livorno per l'azione del Prefetto.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il caso può essersi verificato, ma se fosse stato segnalato al momento opportuno, avrebbe sicuramente suscitato l'intervento del Ministero dei lavori pubblici.

Ed ora torno ai provvedimenti già annunciati da parte del Consiglio dei ministri e che gli onorevoli senatori conoscono. Anche su questo voglio dire una parola molto chiara. Questi provvedimenti sono stati presentati già alla Camera dei deputati e ci auguriamo che abbiano un sollecito corso. Su questi provvedimenti e sulle precedenti disponibilità del Ministero dei lavori pubblici c'è da ripetere, per quanto riguarda le indicazioni di disponibilità, quello che ha precisato nella sua relazione il senatore Zannier. E qui devo dire che non ho ben compreso l'obiezione del senatore Crollanza, nel senso cioè che esista una discordanza

tra le previsioni che si fanno nel programma e la disponibilità del Ministero in questo bilancio. Evidentemente la discordanza esiste quando ci richiamiamo alle cifre messe nel bilancio e non si aggiungano a queste le disponibilità precedenti. Ma è chiaro che il programma quinquennale doveva tener conto anche delle somme non spese negli anni precedenti e che dovranno essere spese nel bilancio, per cui i conti tornano. Quando lei, senatore Crollanza, divide i 5 mila miliardi per 5 trova appunto i 1.500 miliardi di cui parla nella sua relazione il senatore Zannier, se tiene conto anche dei fondi che non sono del Ministero dei lavori pubblici e di quelli della GESCAL.

CROLLANZA. Io parlo dei fondi disponibili in un'unica soluzione.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta allora di un altro tipo di critica, cioè della critica al meccanismo di finanziamento dei lavori pubblici in Italia. In questo caso occorre vedere se tale meccanismo garantisce o no la spesa. Se la garantisce, il ragionamento non ha più motivo di essere.

Quali sono i nostri recenti finanziamenti?

Per le abitazioni malsane, uno stanziamento di 17 miliardi in una unica soluzione. Poichè in dipendenza dei noti aumenti di costo erano rimasti sospesi programmi per un importo di 18 miliardi, essi in parte hanno operato (per un importo di 10 miliardi) per consentire la realizzazione di tali programmi, e i rimanenti 7 miliardi saranno destinati al pagamento di compensi revisionali. Concorro con l'osservazione fatta dal relatore per quanto riguarda le maggiori esigenze in rapporto all'eliminazione delle case malsane, ma queste erano le disponibilità del momento.

Edilizia sovvenzionata: 3 miliardi di contributi, pari a 65 miliardi di opere, sulla base di un tasso del 4-5 per cento. Anche in tale settore erano rimasti sospesi i programmi per 95 miliardi. Il nuovo finanziamento verrà in parte, e cioè per 45 miliardi, utilizzato per consentire la realizzazione di

tali programmi, e per i rimanenti 20 per il pagamento di compensi revisionali.

Opere igieniche: il nuovo stanziamento di 3 miliardi ci consente di spendere somme non utilizzate per il fatto che erano mancati i fondi alla Cassa per il Mezzogiorno la quale doveva contribuire con gli interessi per il funzionamento della legge n. 589, per quanto riguarda il settore degli acquedotti e delle fognature nell'Italia meridionale.

Ospedali: un nuovo stanziamento di 6 miliardi di contributi, di cui 3 per il corrente esercizio e 3 per il prossimo, che ci consentirà una spesa di 130 miliardi da destinare prevalentemente al completamento di complessi ospedalieri finora solo in parte finanziati.

Vi è poi il provvedimento che si riferisce alla revisione dei prezzi. A questo aggiungiamo quello già approvato e in corso di esecuzione, che si riferisce all'edilizia scolastica.

Qui vorrei esprimere chiaramente il mio pensiero. Quando noi abbiamo parlato dei 1.300 miliardi, non abbiamo voluto ingannare nessuno e nemmeno compiere sull'opinione pubblica italiana un'iniezione di fiducia non motivata. Noi abbiamo meditatamente parlato di 1.300 miliardi per un impegno che dovevamo assumere, è stata cioè un'affermazione che impegnasse il Ministero e il Governo perchè i 1.300 miliardi non restassero fermi nelle pieghe del bilancio. Cioè ne abbiamo voluto parlare per impegnarci a spendere questi miliardi.

E, volendo essere franchi fino in fondo, dobbiamo dire che le difficoltà esistono, che si riferiscono a quello che voi tutti concordemente avete indicato e a cui anche io ho accennato; sono difficoltà di ordine burocratico e di ordine legislativo, che però dobbiamo superare con coraggio. Di fronte a una situazione eccezionale non possiamo pensare a provvedimenti di carattere normale, dobbiamo pensare a provvedimenti di carattere eccezionale che sveltiscano al massimo le procedure, che abbrevino cioè quella fase che va dall'impegno, fino all'esecuzione: tra questi due momenti a volte passano anni. Noi dobbiamo abbreviare queste procedure, su questo dobbiamo impegnarci;

e ci impegneremo utilizzando anche i suggerimenti e i consigli che ci sono venuti dagli onorevoli senatori.

Come ci orientiamo? Quali provvedimenti di carattere eccezionale vorremmo adottare? Li indico a titolo di esempio, perchè su questo potremo ancora discutere, utilizzando appunto i suggerimenti che ci sono venuti. Largo decentramento, in favore dei Provveditorati alle opere pubbliche, delle competenze ad approvare, per un importo molto largo, i progetti e i contratti di opere pubbliche; competenza consultiva dei Comitati tecnico-amministrativi estesa a tutte le opere attribuite al Provveditorato, anche qui con larghe estensioni di importi: eliminazione del parere dell'organo consultivo sulla congruità degli aumenti richiesti nelle gare di appalto autorizzate con offerte in aumento; concentrazione nei Provveditorati e nei Comitati tecnico-amministrativi della competenza rispettivamente deliberativa e consultiva per progetti di opere per i quali è previsto attualmente il concerto tra il Ministero dei lavori pubblici e altri Ministeri, nonché l'intervento consultivo di organi dei Lavori pubblici e di quelli di altre Amministrazioni; nuove modalità per consentire ai Provveditori, per i lavori che si eseguono con il contributo dello Stato, di procedere con ogni sollecitudine alla assegnazione dei lavori. Per poter conseguire tali finalità è previsto che sui mutui da contrarsi con la Cassa depositi e prestiti e con gli Istituti di previdenza del Ministero del tesoro, verrà accordata la garanzia dello Stato a favore sia degli Istituti autonomi delle case popolari, per i quali tale norma è in parte operante, sia dell'INCIS, dell'ISES, dei Comuni e degli altri enti pubblici operanti nel settore dell'edilizia per abitazioni.

Tale garanzia viene inoltre accordata agli enti locali tenuti a eseguire le opere di cui alla legge n. 589, nonché ai Comuni per le opere di urbanizzazione primaria, senatore Adamoli, relative all'attuazione dei piani di zona della legge n. 167; utilizzazione — e mi pare che questo faccia parte del disegno di legge che è stato approvato ieri — in conformità delle prescrizioni dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi, delle aree ac-

quistate dalla GESCAL, dall'INCIS e dagli Istituti case popolari, anteriormente al giugno 1964 non comprese nei piani di zona adottati o approvati ma già dotati di attrezzature primarie; analoga agevolazione è prevista a favore delle cooperative; sostituzione — questo è un punto delicato che tratteremo naturalmente con la dovuta cautela — dell'Amministrazione dei lavori pubblici, tramite enti particolarmente qualificati e tramite gli stessi uffici del Genio civile, a richiesta degli enti interessati, ai Comuni, in materia di progettazione ed esecuzione di opere ammesse a contributo dello Stato; eventuale attribuzione ai Prefetti di un potere sostitutivo in materia di autorizzazione a costruire da esercitarsi in caso di inerzia del Comune, previo rigoroso accertamento da parte della Sezione urbanistica della conformità delle costruzioni alle norme di legge, di piano regolatore e di regolamento edilizio. Con ciò non diciamo che ci sentiamo tranquilli ma questa è la parte di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Alla soluzione di queste questioni cerchiamo di dedicare il massimo di energia e di efficienza organizzativa.

G R I M A L D I. Manca il proposito di snellire le procedure per i casi di ditte che falliscano. Molti lavori appaltati giacciono per due, tre anni in attesa che si definisca la procedura di fallimento. Ci sono tanti di questi casi. È un argomento delicatissimo.

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici.* È un problema notevolmente complesso. Purtroppo l'abbiamo sperimentato in diversi casi, che il senatore Crollanza non ha ricordato, e che ricordo io incidentalmente, per quanto riguarda i tronchi della Autostrada del sole sud ed anche credo per i tratti che interessavano il senatore Crollanza.

È necessaria, a nostro avviso, un'azione (noi siamo certi che ci sarà) da parte dei Ministri finanziari, per garantire l'immediata disponibilità finanziaria attraverso contatti che si debbono tenere al livello della Cassa depositi e prestiti e di altri enti finanziari. Anche per questo vogliamo che ci siano provvedimenti particolari per le coo-

perative edilizie che avendo ottenuto da tempo le promesse di contributo, si trovano nell'impossibilità di attuare i loro programmi, e per i Comuni per l'acquisizione delle aree di cui ho già parlato.

Su questi punti vogliamo nelle prossime settimane impegnare l'azione del Governo perchè siamo convinti che dall'impegno che metteremo in questa nostra azione dipende lo sviluppo che vogliamo dare alla politica più generale dei lavori pubblici che dovrebbe trovare il suo terreno nel piano quinquennale presentato dall'onorevole Pieraccini.

A questo punto, consentitemi un brevissimo riferimento, anche in relazione all'ordine del giorno che è stato presentato dai parlamentari comunisti, alla legge urbanistica che deve essere presentata al più presto. Quando la discuteremo, senatore Adamoli, vedremo se si tratta di un mostriciattolo o di una legge seria. Io ritengo che sia una legge seria, una legge che si inquadra nella situazione italiana e nel sistema giuridico-costituzionale del nostro Paese; è facile proporre un emendamento rivoluzionario, in una Commissione parlamentare o in un'Aula parlamentare, però dopo si debbono fare i conti con la realtà nella quale viviamo e questa realtà è quella espressa nella Costituzione repubblicana che prevede certe norme e certi indennizzi per quanto riguarda gli espropri, che prevede certi organi di controllo che debbono intervenire in diverse fasi della procedura. Di questo dobbiamo tenere conto se vogliamo essere coerenti con l'affermazione di volere rispettare la Costituzione. Se si vuole una legge urbanistica di altro tipo allora bisogna avere il coraggio di emendare la Costituzione del nostro Paese.

A D A M O L I. La legge Sullo è eversiva?

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici.* La risposta potrebbe essere che la legge Sullo non verrà neanche davanti al Parlamento italiano.

Noi abbiamo parlato prima della legge n. 167: dobbiamo tener conto del sistema giuridico-costituzionale del nostro Paese, perchè altrimenti, a un certo momento, le cose

si bloccano; e noi temiamo che le cose possano bloccarsi appunto perchè la legge n. 167 è davanti alla Corte costituzionale.

Certamente una legge di questo tipo suscita necessariamente, anzi deve, a mio avviso, suscitare critiche di ogni genere e da ogni parte politica; però la legge, così come sarà presentata, credo che alla fine, forse, costringerà a giudizi diversi anche gli oppositori più accaniti. D'altra parte è una cosa che capita soprattutto a voi, colleghi della estrema sinistra, di essere cioè feroci oppositori di certe leggi e poi di pretenderne, dopo aver votato contro, l'attuazione immediata. (*Consensi dal centro*). È quello appunto che è avvenuto con la legge n. 167 che voi non avete votato e di cui oggi siete diventati gli alfiere.

Questa legge deve essere però presentata al più presto. Avremmo potuto già presentarla, se non ci fossero state le vicende politiche che tutti conosciamo e che ne hanno ritardato l'iter. La parte che doveva fare il Ministro dei lavori pubblici si è conclusa; credo che nei prossimi giorni, al primo Consiglio dei ministri, potrà essere finalmente approvata per venire poi all'esame del Parlamento.

Per brevità, non illustro le linee della legge, ma posso dire agli onorevoli senatori che queste linee sono incluse nel programma presentato dall'onorevole ministro Pieraccini, e corrispondono all'accordo che ha dato vita al Governo nel luglio scorso.

Queste dunque, onorevoli senatori, erano le cose, a mio avviso di maggior impegno, che volevo dire. Sarei però scortese se non facessi un cenno a diversi problemi che sono stati toccati, non a tutti, per brevità.

Sono state affrontate e sottolineate delle questioni sulle quali porteremo la nostra attenzione. Il senatore Crollalanza ha accennato a due questioni importanti, fiumi e movimenti franosi, che meritano la maggiore attenzione da parte del Ministro, di qualsiasi Ministro dei lavori pubblici, anche non calabrese; di un calabrese in modo particolare, proprio perchè queste realtà le conosce assai bene.

Altri problemi sono stati sollevati per quanto concerne le autostrade. In una interruzione ho detto poco fa che potremo dare

nei prossimi giorni notizie soddisfacenti per quanto riguarda la Sicilia. Sono in corso discussioni e accordi: l'altra sera c'è stata una riunione al Ministero dei lavori pubblici tra il Direttore generale dell'ANAS, e i rappresentanti dell'Assemblea regionale siciliana. Possiamo perciò annunciare che siamo nella fase conclusiva e quindi i lavori per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Palermo-Catania avranno inizio al più presto.

G R I M A L D I. La ringrazio, signor Ministro, di questa notizia.

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Devo dire che trova piena adesione la sollecitazione che è stata fatta per quanto riguarda i tronchi di autostrade nel Mezzogiorno d'Italia. Senatore Crollalanza, forse la prima cosa che ho notato e rilevato quando sono andato al Ministero dei lavori pubblici è stata la lentezza dei lavori per quanto riguarda l'autostrada del sole nel tratto Salerno-Reggio Calabria. Spero di trovare i mezzi per accelerare i lavori. Questo dico non per motivi di campanile — che pure esistono e che sono umanamente comprensibili se non sono portati all'esasperazione — ma perchè siamo convinti che il prolungamento dell'autostrada è un fatto che interessa l'economia generale del nostro Paese e che giova non soltanto alle regioni meridionali, ma a tutte le regioni.

Per quanto riguarda i tratti particolari indicati, penso di poter assumere l'impegno di fare in modo che i tempi stabiliti dalle convenzioni siano osservati.

Il senatore Martinez ha trattato anche problemi che si riferiscono alla Sicilia, sui quali penso di avere già dato una risposta. Sul problema del ponte sullo Stretto non vorrei parlare in maniera diffusa in questa sede. Nel programma di piano quinquennale c'è un richiamo esplicito che è stato appunto voluto proprio perchè pensiamo di passare dalla fase delle enunciazioni generiche, ad una fase di più sollecite attuazioni. Mi riservo però di informare doverosamente il Parlamento quando sarò in possesso di elementi più concreti.

Su questo mio intervento, che è il primo che ho l'onore di fare davanti al Senato, ho ommesso di rispondere a molte questioni. Valga, per queste omissioni, quello che ho detto all'inizio, che tutte le indicazioni e tutti i suggerimenti che sono stati dati, saranno tenuti presenti e conforteranno il nostro lavoro. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Il Ministro dei lavori pubblici si è già espresso sull'ordine del giorno presentato dai senatori Gaiani, Giacomo Ferrari, Adamoli ed altri.

Invito pertanto i presentatori a dichiarare se insistono su di esso.

A D A M O L I . Manteniamo l'ordine del giorno e chiediamo che sia posto ai voti.

P R E S I D E N T E . Si dia allora lettura dell'ordine del giorno presentato dai senatori Adamoli, Spezzano ed altri.

Z A N N I N I , Segretario:

« Il Senato,

constatato che gli impegni presi dal Ministro onorevole Pieraccini davanti al Senato per la presentazione della nuova legge urbanistica entro il mese di giugno sono caduti con la fine del primo Governo dell'onorevole Moro,

impegna il Governo a sottoporre al Parlamento, immediatamente, un disegno di legge 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) cessione del diritto di superficie delle aree espropriate ed urbanizzate in modo da impedire la formazione di nuove plusvalenze;

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

P R E S I D E N T E . Metto ai voti quest'ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Z A N N I E R . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z A N N I E R . Vorrei, signor Presidente, che l'onorevole Ministro dicesse qualcosa su un tema che abbiamo accennato e che riguarda la viabilità internazionale da Udine a Tarvisio.

M A N C I N I , Ministro dei lavori pubblici. Vorrei poter dare le più ampie assicurazioni, ma non sono in grado di farlo. Per questo pregherei il Presidente della Commissione e il senatore Zannier di lasciarmi il tempo per dare, quanto prima possibile, una risposta alla loro richiesta.

Z A N N I E R . La ringrazio.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

J E R V O L I N O , Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito, prima di rispondere brevemente (e questa volta l'impegno sarà mantenuto sul serio) agli interventi, di ringraziare, non solo come Ministro dei trasporti, ma anche come napoletano, la Presidenza del Senato e l'Assemblea per la commossa partecipazione al lutto dei miei concittadini a seguito del tragico incidente verificatosi ieri sull'autostrada Napoli-Salerno.

Sono arrivato proprio nel momento in cui parlava il Presidente e non ho osato chiedere la parola. Lo faccio adesso, assicurando che stamane, non potendomi recare a Napoli, perchè dovevo essere qui per

discutere il bilancio dei Trasporti, ho telefonicamente dato disposizioni agli uffici dipendenti perchè siano accertate le responsabilità del tragico incidente e affinché il prefetto porti la parola del cordoglio cristiano alle famiglie dei caduti e visiti i feriti, recando, ad essi, a nome del Governo, l'augurio fervido e sincero di una pronta e completa guarigione.

Onorevoli colleghi, non per ragioni formali, come ho detto in altra occasione, ma per un vivo bisogno del mio animo, io debbo ringraziare innanzi tutto il Presidente del Senato che dirige i nostri lavori con tanta pazienza e con tanta diligenza, il Presidente della Commissione dei trasporti, i relatori del bilancio ed in particolare il relatore del settore dei trasporti, senatore Deriu, al quale ho già espresso in Commissione il mio pensiero. Egli ha steso un parere diligente, obiettivo, sereno, costruttivo anche nelle sue critiche, che riconosco dettate da una valutazione quanto mai realistica delle cose.

Intendo ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in Commissione, che sono stati numerosi, contrariamente a quanto affermava l'ottimo senatore Crollalanza: vi sono stati ben 27 interventi in Commissione e tutti hanno espresso liberamente il loro pensiero sul bilancio e a tutti il Ministro ha risposto, spero, anche esaurientemente.

E mi sia anche consentito, signor Presidente, ringraziare il personale del Senato che noi spesso dimentichiamo, che pur si sobbarca a notevoli sacrifici per poter vedere concluso questo nostro così importante lavoro. Un ringraziamento speciale io vorrei rivolgere da questa tribuna — e credo di interpretare anche il pensiero del Senato — ai miei valorosi collaboratori del Ministero, che lavorano silenziosamente, ma intelligentemente e costruttivamente, tra difficoltà che non sempre sono valutate nella loro giusta misura.

Le critiche, onorevoli colleghi, sono facili a farsi. Io non voglio ripetere quello che poco fa diceva il collega Mancini, ma anche io da questi banchi del Senato sarei in condizione di muovere critiche simili, e forse anche più aspre. Altra cosa è criticare, altra cosa è operare, altra cosa è superare delle difficoltà per soddisfare le esigenze che ven-

gono prospettate al Ministro responsabile. Se le critiche sono obiettive, se sono concrete, se tengono presenti le realtà nelle quali noi viviamo, queste critiche sono utili.

Nei primi giorni di marzo ho invitato a Roma — ed è questa la prima volta che si verifica un avvenimento del genere — i Ministri dei trasporti dei Paesi che fanno parte della Comunità economica europea. Ci riuniremo per discutere i problemi dei trasporti: si tratta di problemi comuni, come ho constatato tutte le volte che ho avuto l'onore di recarmi alle riunioni a Bruxelles. Infatti, contrariamente a quel che si ritiene in Italia, le difficoltà che incontriamo noi nel nostro Paese, sussistono anche in quei Paesi.

Ho detto che bisogna tener presente la realtà nella quale noi operiamo e soprattutto la realtà nella quale opera il Ministero dei trasporti. E qual è questa realtà? È una realtà quanto mai difficile e, anche se nota, vale la pena di sottolinearla nuovamente, perchè mi pare che spesso, nel muovere critiche, noi la dimentichiamo.

I proventi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, per il trasporto viaggiatori e per il trasporto merci, sono di 410 miliardi. Le spese per il solo personale ferroviario ammontano a 434 miliardi; di maniera che la Azienda non riesce neppure a pagare il personale con i proventi che ricava dai suoi servizi. E vi è un elemento molto preoccupante del quale bisogna tener conto (ed il relatore giustamente ed opportunamente ne ha fatto cenno nella sua relazione): una riduzione notevole che si va constatando, purtroppo, di mese in mese. Negli ultimi tempi — e speriamo che questo non abbia a continuare — gli introiti, o meglio, per usare il termine tecnico, i proventi, sono di 5 miliardi al mese in meno di quelli previsti all'inizio dell'anno finanziario; in modo che se questa diminuzione dovesse manifestarsi costante anche in avvenire, ai 325 miliardi e 927 milioni di disavanzo bisognerebbe aggiungere altri 60 miliardi.

Non è per fare dell'inutile retorica che domando come in queste condizioni il responsabile di un settore così importante, sulla socialità del quale non si discute, perchè siamo tutti d'accordo, possa superare con

una bacchetta magica tutte le difficoltà che vengono presentandosi di giorno in giorno. Proprio queste enormi difficoltà hanno suggerito l'istituzione della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni, Commissione (mi si lasci questo merito), da me sollecitata, da me voluta e da me fatta realizzare, la quale, come è noto, si giova della collaborazione non solo degli uomini politici responsabili dei diversi dicasteri, ma anche dei funzionari dei dicasteri interessati e — fatto nuovissimo — della collaborazione dei sindacati, i quali si trovano allo stesso livello degli altri commissari. Commissione che, come è noto, è suddivisa in tre Sottocommissioni: una per la riforma dell'Azienda, un'altra per i problemi del bilancio, la terza per i problemi del personale. Come ho accennato alla 7ª Commissione, alla quale ebbi già lo onore di riferire quando discutemmo il nostro bilancio, entro il prossimo marzo la Commissione Nenni dovrà terminare i suoi lavori. Fino a questo momento io non ho avuto che le proposte della prima Sottocommissione, cioè di quella che studia i problemi della riforma dell'Azienda. Non ho ancora gli altri elementi, ma anche se li avessi, per un doveroso riguardo ai componenti la Commissione (abbiamo assunto questo impegno reciproco) io non potrei anticipare quali siano i criteri informativi cui la Commissione si ispirerà nella riforma. Frattanto posso annunciare alcuni altri provvedimenti dei quali ho già voluto dar notizia alla Commissione quando discutemmo il bilancio, e per cominciare, quello relativo alla riforma provvisoria del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, prevista in un disegno di legge che si trova presso l'altro ramo del Parlamento. Oltre a sveltire i lavori del Consiglio, decentrando molti provvedimenti alla competenza dei direttori dei compartimenti nelle diverse regioni d'Italia, ho creduto opportuno, accogliendo l'invito rivoltomi da più parti, che di questo Consiglio di amministrazione facessero parte il Direttore generale dell'Ispettorato della motorizzazione civile e il Direttore generale dell'Ispettorato dell'aviazione civile. Si realizzerà, così, una prima fase di quel coordinamento tanto utile e necessario nel settore dei trasporti, po-

tendosi risolvere, fin dall'inizio, quei conflitti di interesse che debbono essere valutati tenendo presenti i vari punti di vista.

Maggiore rilievo riveste, sotto il profilo del coordinamento dei trasporti, un disegno di legge da me proposto, per la costituzione di una nuova direzione generale per il coordinamento dei trasporti e l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. Questo provvedimento è stato invocato da tempo e ad esso si sono interessati numerosi parlamentari, anche al Senato, e in modo particolare il senatore Ferrari, che presentò un ordine del giorno. È previsto che del Consiglio superiore faranno parte i direttori generali dei vari Ministeri interessati e gli esperti nelle varie attività connesse con i trasporti. Se si riuscirà a realizzare questo fine che a me pare quanto mai basilare, cioè il convogliamento in un unico organo consultivo di tutti i responsabili e gli esperti del settore dei trasporti, noi raggiungeremo una meta che da tempo era invocata e necessaria. Il disegno di legge relativo è stato da me inviato alla Presidenza del Consiglio ed attendo l'adesione dei Ministri interessati; non appena sarà approvato dal Consiglio dei ministri, mi farò un dovere di presentarlo a questo ramo del Parlamento.

Onorevoli senatori, non ripeterò ciò che ho detto in sede di Commissione, dove gli interventi sono stati numerosi. Desidero rispondere in sintesi ai due interventi dei senatori Giancane e Pugliese.

Il senatore Giancane ha fatto apprezzamenti sui trasporti urbani e interurbani. Molte delle sue osservazioni sono da me condivise. Egli afferma la preminenza dei mezzi pubblici sui mezzi privati, principio a cui il Ministero dei trasporti ha sempre cercato di attenersi; ha parlato della necessità delle ferrovie metropolitane, per le quali si incontrano difficoltà specialmente a Roma, dove gli ostacoli di carattere archeologico sono spesso non facilmente superabili. Nel programma quinquennale, sono stati stanziati 100 miliardi per completare la metropolitana di Roma, per iniziare la metropolitana di Napoli e per completare la metropolitana di Milano.

Ho già fatto cenno al coordinamento. Sulla questione dei « rami secchi » mi atterrò

a un doveroso riserbo per riguardo alla Commissione Nenni, della quale desidero attendere le conclusioni. Comunque si tratta di un problema che va seriamente affrontato e che è indifferibile. Vorrei anche rettificare un'affermazione del senatore Giancane, il quale ha lamentato che noi siamo carenti di mezzi di trasporto ferroviari per quanto riguarda le merci. Purtroppo, dobbiamo constatare il contrario. Abbiamo 10.000 carri inutilizzati da più mesi e si sono dovuti sospendere anche i lavori di riparazione di questi carri; e tutti i giorni arrivano al Ministero proteste da parte di coloro che sono stati privati dei lavori relativi.

Al senatore Pugliese voglio dire che i problemi degli aeroporti, dei quali egli con tanta passione si è interessato, sono seriamente e attentamente seguiti dal Ministero. Egli ha pienamente ragione quando afferma che il distacco dell'Aviazione civile dal Ministero della difesa non ha migliorato le condizioni dei trasporti aerei; anzi, io direi che sotto un certo punto di vista le ha peggiorate, perchè mentre dal Ministero della difesa l'Aviazione civile riceveva degli aiuti, noi, fino ad ora, questi aiuti non siamo stati in grado di darli.

Al senatore Pugliese desidero dire anche che nel corso delle 12 riunioni tenute dal Consiglio dei ministri, durante le quali si è discusso il piano per la programmazione, l'argomento è stato da me lungamente illustrato e mi sono anche battuto per ottenere maggiori stanziamenti, oltre a quelli già disposti, in favore dell'Aviazione civile. Voglio ringraziare il senatore Pugliese per il contributo efficace che egli ha dato — e spero vorrà continuare a dare — col suo intervento. Io sono sicuro, senatore Pugliese, che le osservazioni da lei fatte saranno tenute presenti anche dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Onorevoli senatori, credo di aver esaurito il mio compito; per non abusare della pazienza dell'Assemblea, non ripeterò cose che ho già detto. Consentitemi di concludere con un *leit motiv* che ritorna in tutti i miei discorsi quando parlo sul bilancio. La discussione dello stato di previsione è un fatto accidentale e, purtroppo, l'incontro

fra gli uomini di Governo e i parlamentari si limita esclusivamente a questo momento. Io ho sempre invocato — ed invoco anche oggi — che il colloquio non termini qui, che il colloquio duri, che sia perenne, che sia continuo, che questo contatto tra potere legislativo e potere esecutivo sia costante per un triplice motivo: il Parlamento ha il diritto di accertare se gli impegni assunti dal Governo sono stati mantenuti; il Parlamento ha anche il dovere di consigliare e di aiutare i Ministri a superare le difficoltà; il Parlamento, soprattutto, deve collaborare con il Ministro responsabile per realizzare quelle proposte che sono compatibili con la congiuntura e con gli investimenti disponibili. (*Vivi applausi dal centro e dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

C A R E L L I , Segretario:

Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere i motivi per i quali non sono stati ancora versati ai Comuni e alle Province i contributi previsti dall'articolo 7 della legge 30 settembre 1960, n. 1014, che ammontano a parecchie decine di miliardi;

se non ritengano che ciò rende ancora più drammatica la difficilissima situazione dei Comuni, tanto più che non si tratta del solo caso in cui lo Stato, violando le proprie leggi, non versa i contributi dovuti agli Enti locali esponendo gli stessi alla inerzia più completa o alla contrazione di mutui oltre modo onerosi (267).

SPEZZANO

Al Ministro dei lavori pubblici ed al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere:

1) la situazione di estremo disagio dei comuni di Gairo e Osini (Nuoro), già gravemente disastriati durante le alluvioni veri-

ficatesi in Sardegna nell'autunno 1951, per cui, fin da allora si era riconosciuta l'esigenza del trasferimento degli abitati di quei due Comuni, misura che tuttavia finora non è stata attuata, mentre intanto anche le ultime abbondanti piogge delle settimane scorse in quella zona, hanno ulteriormente aggravato la minaccia delle frane, dei crolli di abitazioni, lesionate già dal 1951, dai continui smottamenti;

2) gli urgenti provvedimenti necessari per prevenire disastrose conseguenze del pericoloso stato attuale dei due centri abitati;

3) gli urgenti provvedimenti per riattare le principali strade che fanno capo a Gairo e Osini, fortemente danneggiate dalle frane, per cui ne risulta ostacolato il traffico e che pongono le popolazioni dei due centri abitati in pericolo di isolamento;

4) il pensiero del Governo in ordine al disegno di legge n. 127, giacente al Senato fin dal 1963, che prevede il trasferimento degli abitati di Gairo e Osini, e l'esigenza che tale trasferimento e la costruzione dei nuovi abitati avvenga a totale carico dello Stato, date le condizioni di indigenza della maggior parte delle famiglie di quei Comuni (268).

POLANO, PIRASTU, ADAMOLI

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti ha già adottato o intende adottare per promuovere la revoca del decreto presidenziale 19 dicembre 1964, emanato su proposta del Ministro dell'interno e con il quale vengono annullate le delibere degli enti locali siciliani riguardanti la concessione di alcuni miglioramenti economici al personale dei Comuni e delle Provincie.

Tale revoca è indispensabile in quanto il provvedimento:

1) viola nella forma e nella sostanza le norme costituzionali che regolano i rapporti fra lo Stato e la Regione siciliana la quale ha già preso posizione attraverso il suo Governo e la sua Assemblea;

2) intende annullare accordi sindacali già pienamente operanti e ledere quindi diritti acquisiti e consolidati da decine di migliaia di dipendenti dagli enti locali;

3) mette in grave crisi (anche per le pienamente giustificate agitazioni che suscita) il funzionamento dei Comuni e delle Provincie in un momento economico particolarmente delicato e difficile (269).

CIPOLLA, GIANQUINTO, GRANATA, FABIANI, CARUSO, BUFALINI, TRAINA, CARUBIA, FIORE, MACCARRONE

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CARELLI, Segretario:

Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, allo scopo di conoscere quanto segue, relativamente alla sciagura occorsa nella giornata del 18 febbraio 1965 sull'autostrada Napoli-Pompei, che è costata la vita a 16 persone ed ha comportato il ferimento di altre 36, di cui alcune in fin di vita:

1) il turno di servizio stabilito, per il pullman coinvolto nella sciagura, relativamente alle giornate del 17, del 18 e del 19 febbraio, con indicazione degli esatti percorsi di viaggio programmati nonchè degli orari stabiliti;

2) il servizio effettivamente reso nella giornata del 18 febbraio dal predetto pullman e dal relativo conducente, con specifica indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle località terminali del servizio nonchè delle effettive ore di guida del conducente;

3) la completa rete di servizi automobilistici viaggiatori, sia in regime di concessione che di appalto, gestita dalla società AGITA, e il numero degli autobus di cui la predetta società dispone per i citati servizi;

4) quali controlli siano stati eventualmente compiuti dalle competenti autorità del Ministero dei trasporti, relativamente alla idoneità e sufficienza delle attrezzature di materiale mobile della società AGITA per l'esecuzione dei pubblici servizi di trasporto ad essa affidati, con l'indicazione delle date dei citati controlli;

5) se il Ministero dei trasporti abbia subito accertato l'osservanza, da parte della società AGITA, delle norme concernenti la durata del lavoro relativamente al turno di servizio del conducente l'autopullman coinvolto nella sciagura (703).

BONACINA, GIANCANE

Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intende prendere il Governo italiano in ordine alle restrizioni assunte dal Governo svizzero nei riguardi della nostra emigrazione.

Tali restrizioni hanno conseguenze particolarmente gravi per la Puglia, sia perchè tale regione alimenta una notevolissima corrente di emigrazione verso la Svizzera, sia perchè la Puglia attraversa attualmente un periodo di acuta depressione in conseguenza della situazione economica generale e della cattiva annata agraria che ha colpito vaste zone della regione (704).

CONTE, KUNTZE, FRANCAVILLA, GRAMIGNA, STEFANELLI, CARUCCI

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei lavori pubblici, premesso che il fenomeno della disoccupazione in Calabria si è aggravato sia in conseguenza della sempre più crescente espulsione dai posti di lavoro di operai meridionali nell'Italia del Nord, sia in conseguenza delle misure restrittive adottate dal Governo Federale Svizzero nei confronti dei nostri emigranti, per conoscere quali provvedimenti urgenti s'intendono prendere per fronteggiare tale drammatica situazione, tenendo conto che trattasi di una regione per cui si impone, oltre che un intervento immediato, una vera e propria scelta nella spesa pubblica che possa impedire la sua ulteriore degradazione economica (705).

DE LUCA LUCA, SCARPINO

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro del tesoro, premesso che dal 22 giugno 1964 il Consiglio di amministra-

zione dell'INAM ha approvato una delibera relativa alla « Regolamentazione dello stato giuridico e trattamento economico dei medici, farmacisti ed infermieri a rapporto di impiego non di ruolo », delibera scaturita dalla inderogabile necessità di adeguamento normativo e retributivo delle categorie interessate ed anche per frenare l'esodo dall'Istituto del personale sanitario, l'interrogante chiede di conoscere i motivi per cui la citata delibera, già ratificata dal Ministero del lavoro, non sia stata ancora ratificata dal Ministero del tesoro (già interp. n. 246) (2774).

PICARDO

Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per conoscere se e come intenda intervenire presso la Prefettura della provincia di Caserta e l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione di Napoli affinché al comune di Sant'Arpino siano assicurati normali e frequenti collegamenti con la città di Napoli con la quale ha intensi rapporti di lavoro, di commercio, di affari, benchè amministrativamente faccia parte della provincia di Caserta.

Trattasi di un problema particolarmente acuto, sul quale la popolazione di quel Comune ha richiamato frequentemente, e con i più diversi mezzi, tra cui pubbliche manifestazioni di protesta, l'attenzione delle autorità, ma, come spesso avviene, senza risultato.

L'Amministrazione civica, in data 19 gennaio 1965, ha inviato un esposto al Ministro dei trasporti, cui s'indirizza la presente interrogazione, con una motivazione precisa della giustificata protesta e degli invocati provvedimenti (2775).

RENDINA

Al Ministro del turismo e dello spettacolo, per sapere se non ritenga necessario modificare indirizzi e metodi seguiti dalla Direzione della Mostra del cinema di Venezia a seguito delle critiche e rimozioni venute da ogni parte dopo la cattiva esperienza dell'anno 1964.

Si chiede anche se non appaia troppo modesta la riforma annunciata da quella Di-

reazione con l'abolizione dell'abito da sera, mentre ben altro si vuole e ci si attende dalla Mostra del cinema di Venezia (2776).

D'ANDREA, PASQUATO, VERONESI

Al Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se non intenda intervenire al fine di consentire che le farmacie, e particolarmente quelle rurali, possano usufruire delle agevolazioni finanziarie per il rinnovo delle attrezzature, previste per le aziende commerciali dalla legge 16 settembre 1960, n. 1060.

Premesso che la Commissione ministeriale ha escluso le farmacie dall'elenco delle attività che fruiscono del detto provvedimento, mentre in precedenza anche le farmacie vi erano incluse;

tenuto presente che le leggi limitano il commercio dei medicinali alle farmacie che operano in regime di concessione governativa, e che la Magistratura ha ripetutamente affermato che la farmacia, oltre a essere « strumento » di una attività strettamente professionale, è, comunque, un'*azienda* su base commerciale per cui essa è tassata dal fisco in categoria B, ha l'obbligo dell'iscrizione alla Camera di commercio e corre l'alea commerciale del fallimento;

considerata, soprattutto, la particolare necessità di carattere sociale di stimolare il rinnovamento delle attrezzature delle farmacie rurali sparse nelle campagne, onde adeguarle alle moderne esigenze della terapia,

l'interrogante confida che il Ministro vorrà dare una risposta affermativa e sollecita (2777).

PERRINO

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se risponda a verità la notizia riportata sulla stampa per cui l'Agenzia « Italia » entrerebbe a far parte del gruppo di aziende controllate dall'ENI dopo che detto Ente assumerebbe l'obbligo di coprire il debito di oltre un miliardo che l'Agenzia ha nei confronti della SPI, in seguito ad accordi intervenuti in sede politica.

L'informazione risulterebbe acclarata dal fatto che la direzione dell'Agenzia « Italia » è stata affidata al Capo dell'Ufficio delle pubbliche relazioni dell'ENI.

In caso affermativo, gli interroganti chiedono di conoscere i motivi che hanno indotto l'ENI ad impegnarsi per oltre un miliardo per assumere il controllo dell'Agenzia « Italia », stante che detta operazione non può trovare giustificazione alcuna nel quadro delle norme statutarie dell'Ente.

In particolare gli interroganti chiedono di conoscere se non si ritenga opportuno intervenire urgentemente nei modi dovuti affinché l'ENI possa annullare la partecipazione assunta in seno all'Agenzia « Italia » (2778).

BERGAMASCO, ARTOM, VERONESI

Ordine del giorno

per la seduta di sabato 20 febbraio 1965

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, sabato 20 febbraio, alle ore 9, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 (902 e 902-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati).

2. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modificazioni all'articolo 135, alla disposizione transitoria VII della Costituzione e alla legge costituzionale 11 marzo 1953, n. 1 (201).

II. Discussione del disegno di legge:

Disposizioni integrative della legge 11 marzo 1953, n. 87, sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (202).

La seduta è tolta (ore 20,15).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari