# SENATO DELLA REPUBBLICA

## III LEGISLATURA

# 173ª SEDUTA PUBBLICA

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## VENERDÌ 17 LUGLIO 1959

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,

indi del Vice Presidente CESCHI

## INDICE


**Commissione speciale:**

Nomina di membri . . . . . *Pag.* 8079

**Disegni di legge:**

Annunzio di presentazione . . . . . 8080

Approvazione da parte di Commissione permanente . . . . . 8081

Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente . . . . . 8080

Trasmissione . . . . . 8080

Trasmissione e deferimento all'esame di Commissione speciale . . . . . 8079

« Pensione straordinaria ai genitori della medaglia d'oro Salvo D'Acquisto » (551) *di iniziativa dei deputati D'Ambrosio, Maglietta ed altri* (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e approvazione):

BANFI . . . . . 8081

BERGAMASCO, *relatore* . . . . . 8082

NENCIONI . . . . . *Pag.* 8082

PIASENTI . . . . . 8081

RUGGERI . . . . . 8081

TUPINI, *Ministro senza portafoglio* . . . . . 8082

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (631) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione):

BOLETTIERI . . . . . 8091

CERABONA . . . . . 8102

DESANA . . . . . 8099

GOMBI . . . . . 8083

MARCHINI CAMIA . . . . . 8113

PAJETTA . . . . . 8108

**Messaggio del Presidente della Repubblica per una nuova deliberazione sul disegno di legge n. 344:**

Annunzio . . . . . 8079


TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

# Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

RUSSO, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

**Annunzio di messaggio del Presidente della Repubblica per una nuova deliberazione sul disegno di legge n. 344**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Repubblica, a norma dell'articolo 74 della Costituzione, ha chiesto alle Camere una nuova deliberazione nei riguardi del disegno di legge: « Adeguamento della indennità di servizio penitenziario spettante al personale della carriera direttiva dell'Amministrazione degli Istituti di prevenzione e di pena » (344), con il seguente messaggio motivato:

« Onorevoli membri del Parlamento, mi è stata presentata, per la promulgazione, la legge concernente " Adeguamento della indennità di servizio penitenziario spettante al personale della carriera direttiva dell'Amministrazione degli Istituti di prevenzione e di pena ", approvata, in sede deliberante, il 15 aprile 1959 dalla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) del Senato della Repubblica e dalla IV Commissione permanente (Giustizia) della Camera dei deputati, in sede legislativa, il 18 giugno 1959.

« L'articolo unico di tale legge provvede ad aumentare, a decorrere dal 1° luglio 1959, l'indennità di servizio penitenziario per i funzionari della carriera direttiva dell'Amministrazione degli Istituti di prevenzione e di pena. Sembra che la legge, così come è formulata, non ottemperi al precetto dell'ultimo comma dell'articolo 81 della Costituzione, in quanto, pur autorizzando una maggiore spesa a carico del bilancio in corso di approvazione, non indica i mezzi per farvi fronte.

« Questa considerazione mi induce ad invitare le Camere ad una nuova deliberazione a norma dell'articolo 74 della Costituzione.

*Firmato*: GRONCHI
*Controfirmato*: GONELLA ».

Avverto che tale messaggio del Capo dello Stato sarà trasmesso alla Commissione competente e che il relativo disegno di legge seguirà il corso stabilito dall'articolo 88 del Regolamento.

**Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati, suo deferimento all'esame di Commissione speciale e nomina dei membri della Commissione stessa**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge: « Interventi a favore della economia nazionale » (661).

VARALDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VARALDO. Chiedo che per l'esame del disegno di legge testè annunziato sia costituita una Commissione speciale e che la nomina dei membri della medesima sia affidata al Presidente del Senato.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti la richiesta del senatore Varaldo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Faccio presente che, in previsione di una richiesta del genere di quella testè approvata, avevo già preso al riguardo contatti con i vari Gruppi. Sono pertanto in grado di comunicare subito i nomi dei senatori che, d'accordo coi Gruppi, chiamo a far parte della Commissione speciale. Essi sono: Bergamasco, Bertoli, Bolettieri, Bosco, Bosi, Caron, Cenini, Crollalanza, Di Prisco, Ferrari, Jannaccone, Mammucari, Mariotti, Milillo, Moneti, Pesenti, Riccio, Romano Domenico, Sacchetti, Tirabassi, Trabucchi e Valmarana.

Avverto che la Commissione è convocata per oggi 17 luglio, alle ore 11, in un'Aula del Palazzo delle Commissioni per procedere alla sua costituzione ed all'esame del disegno di legge.

Ringrazio la Camera dei deputati che si è sottoposta ad un intenso lavoro per trasmettere sollecitamente il disegno di legge in questione al Senato, allo scopo di consentire a questo l'attuazione dei programmi prestabiliti. Spetta ora al Senato stesso decidere se tale disegno di legge debba essere discusso nella giornata di domani, prolungando in caso di necessità i lavori fino a domenica mattina, o se sia preferibile rinviare alla settimana prossima la discussione stessa. Credo che l'intendimento dell'Assemblea sia quello di proseguire i lavori fino ad esaurimento del programma, allo scopo di evitare ai senatori un ulteriore viaggio per tornare a Roma la settimana prossima.

**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:

« Modificazione dell'articolo 3, comma secondo, del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 362, riguardante il ruolo organico degli ufficiali del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (662), di iniziativa dei deputati Russo Spena Raffaello ed altri.

**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 di iniziativa:

*dei senatori Tibaldi, Cadorna e Parri*:

« Assegnazione di un contributo straordinario alla città di Domodossola per la costruzione di una scuola per chimici ed elettricisti a integrazione della scuola tecnico-professionale " Galletti " da denominarsi " Repubblica dell'Ossola — settembre-ottobre 1944 " » (659);

*dei senatori Cadorna, Piasenti e Ottolenghi*:

« Riordinamento dell'Opera Nazionale Combattenti » (660).

Comunico inoltre che è stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Ministro della difesa*:

« Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile » (658).

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

**Annunzio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

*della 1ª Commissione permanente* (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Modificazione dell'articolo 3, comma secondo, del decreto del Presidente della Repub-

blica 10 gennaio 1957, n. 362, riguardante il ruolo organico degli ufficiali del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (662), di iniziativa dei deputati Russo Spena Raffaello ed altri, previo parere della 5ª Commissione.

**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 pomeridiana di ieri, la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha esaminato ed approvato il seguente disegno di legge:

« Azienda Minerali Metallici Italiani (A.M.M.I.) » (608-*Urgenza*).

**Discussione e approvazione del disegno di legge, d'iniziativa dei deputati D'Ambrosio, Maglietta ed altri: « Pensione straordinaria ai genitori della medaglia d'oro Salvo D'Acquisto » (551)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati d'Ambrosio, Maglietta ed altri: « Pensione straordinaria ai genitori della medaglia d'oro Salvo D'Acquisto », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

R U G G E R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R U G G E R I . Due parole per dichiarare che il nostro Gruppo è d'accordo nella approvazione di questo disegno di legge. Cogliamo l'occasione per rammentare che il carabiniere Salvo D'Acquisto ha dato la più alta prova di coraggio, di eroismo e di patriottismo. È caduto sapendo di cadere per la salvezza di ostaggi innocenti, crudelmente condannati a morte. Il Senato ha il dovere di rammentare con un atto concreto la memoria di questo eroico nostro soldato. Il nostro Gruppo, quindi, non solo sente il dovere di approvare, ma è anche lieto che si compia questo atto di riconoscimento nei confronti dei suoi familiari.

P I A S E N T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I A S E N T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo parlamentare della Democrazia Cristiana non può che approvare cordialmente e con animo commosso questa proposta di legge. Pensiamo che raramente, come nell'episodio di Salvo D'Acquisto, i carabinieri d'Italia abbiano tenuto fede ad un dettame antico che si concreta nelle parole: « del popolo custodi e solo della legge schiavi ». Ma in questa circostanza la schiavitù non era tanto di una legge scritta, quanto di una legge non scritta, di una legge anche più alta di qualsiasi dettame umano perchè toccava i doveri più profondi e più ineluttabili degli spiriti eroici. L'olocausto di Salvo D'Acquisto, che si sacrifica innocente per le vite che a lui un dettame misterioso ha affidato, costituisce uno degli episodi più profondi e più nobili della Resistenza italiana, costituisce una di quelle pagine che danno ancora motivi di bene sperare nell'umanità, soprattutto quando, nell'adempimento dei suoi doveri, essa sia, come era nel caso di Salvo D'Acquisto, sorretta dalla fede in un dettame che non è soltanto terreno, ma è anche ultraterreno. (*Applausi dal centro*).

B A N F I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A N F I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo del Partito socialista italiano approva la proposta di legge per la concessione della pensione straordinaria ai genitori della medaglia d'oro Salvo D'Acquisto e deve ringraziare anche l'onorevole Bergamasco, relatore di questa legge, perchè egli ha interpretato, io credo, il pensiero di tutti noi. Il ricordo dei momenti più tristi della nostra Patria deve servire a noi come monito per l'avvenire. E il ricordo degli eroi della guerra di liberazione è per il Parla-

mento, in ogni occasione, un segno di aderenza ad un costume che noi in quegli anni difficili abbiamo riconquistato e che vogliamo mantenere.

È per questo che il Partito socialista italiano voterà a favore di questa legge.

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Il Movimento sociale italiano voterà a favore di questo disegno di legge perchè sia riconosciuto tangibilmente il grande e nobile sacrificio di Salvo D'Acquisto e dell'Arma dei carabinieri, fedeli nei secoli.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

B E R G A M A S C O , *relatore*. Onorevole Presidente, ringrazio i vari Gruppi del Senato che hanno dato la loro approvazione al progetto di legge con l'unanimità che si era già verificata nella 5ª Commissione. Credo che, di fronte alla tragica semplicità dei fatti e dopo le alte parole che sono state dette, aggiungerne altre da parte mia a favore della legge sarebbe quasi mancare di riguardo alla sensibilità del Senato. Comunque, sono lieto, anche a nome del Partito liberale, di dare la nostra completa approvazione al disegno di legge, e sono onorato di esserne stato relatore davanti al Senato.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro senza portafoglio, senatore Tupini.

T U P I N I , *Ministro senza portafoglio*. Il Governo è particolarmente lieto di aggiungere la sua adesione a questa proposta di legge, a quella degli onorevoli parlamentari che si sono intrattenuti su di essa.

L'episodio di Salvo D'Acquisto non è un episodio da dimenticare, ma da ricordare alle generazioni di oggi e di domani. Egli, in un momento veramente triste ed oscuro per la nostra patria, quando si uccidevano barbaramente e indiscriminatamente, sulla base di un rapporto da 1 a 10 (in questo caso da 1 a 22), centinaia di ostaggi ad opera delle truppe naziste di occupazione, si presentò al posto di coloro che erano destinati a morire, ed erano 22, proclamandosi autore di un fatto di sangue compiuto contro le truppe naziste di occupazione: fu fucilato al petto, con onore.

Gli italiani non hanno dimenticato questo gesto: lo hanno ricordato con l'erezione di un monumento, con l'attribuzione di una medaglia d'oro allo scomparso, con l'intitolazione di molte vie e di molte caserme dell'Arma dei carabinieri, in ogni parte d'Italia; lo hanno inoltre ricordato con il pennello di un grande artista, Tafuri, napoletano, il quale ne ha consacrato le gesta ed il sacrificio in un magnifico quadro che talvolta viene esposto all'ammirazione dei contemporanei e che è conservato nel Museo dell'Arma dei carabinieri.

Noi onoriamo questo eroe, questo prode e lo additiamo, in un momento nel quale sembra che l'umanità oscuri i suoi sentimenti, li appiattisca, lo additiamo come esempio fulgido di eroismo e di disinteresse, ed onoriamo con lui anche l'Arma dei carabinieri che ha offerto un così nobile esempio all'ammirazione della Nazione. (*Vivi, generali applausi*).

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dell'articolo 1.

R U S S O , *Segretario*:

Art. 1.

A favore dei genitori del brigadiere dei carabinieri Salvo D'Acquisto, medaglia d'oro, è concessa una pensione straordinaria di lire 500.000 annue, a decorrere dal 1° luglio 1958. La pensione è attribuita al padre e, al momento della morte, si consolida per intero in favore della madre vedova.

La pensione di cui al precedente comma è cumulabile con le altre pensioni ed assegni eventualmente spettanti a norma delle vigenti disposizioni.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura, dell'articolo 2.

R U S S O , *Segretario*:

Art. 2.

La spesa derivante dall'applicazione della presente legge sarà fronteggiata con le disponibilità del capitolo n. 629 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1958-59 e corrispondenti degli esercizi successivi.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

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

(*È approvato. Il Senato ed i membri del Governo, in piedi, applaudono lungamente*).

**Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (631)** (*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 disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 », già approvato dalla Camera dei deputati.

È iscritto a parlare il senatore Gombi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati insieme con i senatori Bardellini, Gaiani, Zanardi, Sacchetti, Cervellati e Ottolenghi. Si dia lettura dei due ordini del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

ritenuto che sia per la navigazione fluviale in atto, che in considerazione delle sue prospettive di sviluppo, nonchè per lo ostacolo che alla stessa viabilità stradale frappone la mancata costruzione dei ponti sul Po in sostituzione di quelli in barche che ancora esistono a tanti anni dalla fine della guerra, debbasi provvedere urgentemente,

impegna il Ministro dei lavori pubblici, in uno con gli altri Ministri interessati, a provvedere allo stanziamento indispensabile dei circa 4 miliardi occorrenti per la sostituzione di tutti i ponti in barche tuttora esistenti sul Po »;

« Il Senato,

compreso della necessità di potenziare e sviluppare la navigazione interna attraverso la creazione delle condizioni più idonee all'auspicato suo sviluppo,

impegna il Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con quello dei trasporti, ad elaborare un piano coordinato per il raccordo delle stazioni fluviali esistenti sul Po e sulle altre vie navigabili e di quelle che si dovranno costruire con le linee ferroviarie ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Gombi ha facoltà di parlare.

G O M B I . C'è da compiacersi, signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, che il problema cui sto per accennare in questa sede abbia avuto, nel corso dell'ultimo anno, tanto rilievo in dibattiti dentro e fuori delle Aule del Parlamento tra tecnici, uomini politici, economisti, rappresentanti di masse popolari e di lavoratori.

In particolare, nell'altro ramo del Parlamento, la questione della navigazione interna e della creazione delle condizioni per cui lo esercizio di essa possa finalmente diventare la terza componente del sistema dei trasporti terrestri in Italia, ha avuto particolare rilievo, grazie soprattutto — desidero riconoscerlo — alla fondamentalmente giusta impostazio-

ne che, per questo aspetto, il relatore di maggioranza alla Camera dei deputati ha dato alla sua relazione cui, in modo più sintetico, ha fatto seguito il nostro egregio relatore senatore Genco.

È una questione che merita molta considerazione e credo che la nostra parte abbia dato il suo modesto contributo a renderla popolare, è una questione che anche oggi è all'ordine del giorno, soprattutto in rapporto alle realizzazioni che il Governo si propone per tentare di galvanizzare la nostra mortificata economia in taluni settori ed in talune zone. La stessa utilizzazione dei fondi derivanti dal prestito nazionale vorrebbe avere questa caratteristica.

I nostri compagni, nell'altro ramo del Parlamento, hanno già criticato il criterio dispersivo ed elettoralistico delle proposte governative e indicato in quali settori fondamentali della economia nazionale dovrebbe essere concentrato lo sforzo da compiere. Io concordo con questa linea e non credo di essere al difuori di essa, sottolineando che i lavori, le opere, i programmi che tendono a sistemare il Po e a creare le condizioni per attuare la tanto auspicata idrovia padana, che colleghi il mare ai centri interni di Cremona e di Milano e al Centro-Europa, attraverso la Svizzera, possono rappresentare un modo concreto di utilizzazione di fondi a fini propulsivi poichè quest'opera grandiosa potrà stimolare una serie di attività collaterali, di cui vi è tanto bisogno in questo periodo di grave e progressiva disoccupazione agricola.

La questione, in verità un poco artificiosa, del tracciato è uscita dall'ambito angusto e ristretto in cui si era posta in seguito alla contrapposizione di due soluzioni relative al percorso da seguire da Mantova verso il nord. A prescindere dalla priorità e dalla concretezza della soluzione da me caldeggiata anche nel precedente dibattito sul bilancio dei lavori pubblici, si è fatta strada — ripeto — in queste assemblee tenute presso la Camera di commercio di Cremona ed in altre località, l'idea di affrontare il problema dell'idrovia attraverso la realizzazione della sua asta fondamentale sul Po, a fianco della quale però devono essere realizzate altre opere per la navigazione interna della Valle Padana, nel quadro di un sistema idroviario che tenga conto anche delle esigenze che hanno portato alla prospettazione del tracciato del cosiddetto canale pedemontano.

Riteniamo che questa impostazione rappresenti un progresso unitario rispetto alle posizioni precedenti, che va particolarmente sottolineato.

Non tutte le questioni, naturalmente, sono risolte ed appianate, però si è arrivati ad un riconoscimento fondamentale: nessuno nega più che il Po sia navigabile fino a Cremona e che lo sarà tanto di più quando saranno ultimati i lavori per la sistemazione dei bassi fondali e delle curve di navigazione poichè allora sarà possibile raggiungere anche in periodi di magra fondali minimi di oltre un metro ed ottanta, vale a dire quel limite che consente il transito di natanti fino a 1.350 tonnellate, capacità ritenuta indispensabile per i collegamenti con il centro d'Europa.

Gli stessi portavoce della soluzione del canale pedemontano, e anche i rappresentanti di determinati interessi economici molto consistenti che sono vicini agli ambienti dell'Assolombarda, anch'essi favorevoli a questa soluzione, sono giunti alla stessa conclusione che io vado ora illustrando, pur non nascondendo ancora alcune perplessità. Partendo appunto da questa base, fu lanciata, in una delle riunioni tenutesi presso la sede dell'attivissima Camera di commercio di Cremona, la idea di un incontro ristretto fra le parti contrapposte per la ricerca, non più di una soluzione alternativa al canale Cremona-Milano, ma di una soluzione che, prendendo le mosse dalla soluzione primaria che può trovarsi soltanto nel Po (in cui sono state già investite decine di miliardi e sono in atto nuovi investimenti per oltre 3 miliardi, proprio per realizzarne la completa navigabilità), affronti nel suo complesso la questione del sistema idroviario padano.

Infatti, stabilita questa priorità, possono trovarsi accordi per altri tracciati, nel quadro del sistema idroviario padano, i quali del resto rappresentano una naturale integrazione dell'opera fondamentale da compiersi sul Po, non potendo ammettersi una navigazione interna che si fondi su un solo asse,

senza diramazioni e collegamenti con i vari centri industriali e l'altra parte della Valle Padana e del Paese. Noi ci compiacciamo di questo progresso al quale riteniamo di aver dato un contributo valido, anche perchè già negli interventi precedenti non avevamo dato impostazioni settarie al dibattito, avendo già in mente questa idea di una più vasta e complessa soluzione.

Delle tre rivendicazioni poste nel mio ordine del giorno presentato in sede di discussione del bilancio del decorso esercizio, con compiacimento constato che una è stata soddisfatta. Chiedevo infatti al punto 2 di detto ordine del giorno che il signor Ministro si facesse parte diligente per presentare al Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto definitivo del porto di Cremona, invitandolo anche a farlo approvare. Questo è avvenuto e me ne compiaccio con il Ministro e con il Consiglio superiore che a tanto è pervenuto.

Grande è stato il contributo delle Amministrazioni emiliane e lombarde, che si sono tanto adoperate per portare avanti la realizzazione di questa opera, tanto importante per le esigenze di trasformazione economica e strutturale della economia delle loro province, per lo sviluppo dei commerci e dei traffici e quindi per l'alleviamento della depressione economica che contraddistingue queste regioni. Al di fuori di tutto questo però, quali sono le responsabilità del Governo, e quali atti ha compiuto il Governo? Badate, come comunista devo premettere che la nostra parte non si attende da un investimento, che pur ritiene utile e propulsivo per la economia di varie regioni, la soluzione dei problemi che angustiano le masse lavoratrici della media e bassa Val Padana; la soluzione di questi problemi fondamentali sarà raggiunta soltanto con le riforme di struttura e in primo luogo con la riforma agraria. Se questo è chiaro, ciò nondimeno non possiamo nasconderci che esistono vaste attese che non vanno deluse, perchè a misura che crescono o calano le « azioni » di questa vicenda tanto complessa della navigazione interna, aumenta o diminuisce l'attenzione, l'interesse dei capitali pubblici e privati per il Po e per le opere da compiersi su quel fiume. L'esempio del cantiere di Boretto ne è una testimonianza: esso lavora per la costruzione di due o tre navi cisterne che oggi rappresentano un contributo notevole alla flotta del Po, la quale ha già raggiunto circa 9.000 tonnellate, ma potrebbe lavorare con ritmo ben più intenso se, anzichè esservi remore, incertezze, titubanze, ci fosse invece un esplicito indirizzo, una dichiarazione impegnativa che desse una qualche prospettiva certa a questi capitali pubblici e privati.

È stata presa a Cremona anche l'ottima iniziativa della creazione di una società di navigazione con prevalente capitale pubblico (minimo del 51 per cento), per salvaguardare gli interessi di tutti. Tutto ciò, peraltro, potrà avere un ulteriore sviluppo soltanto se — ripeto — si adotteranno delle soluzioni definitive, chiare ed esplicite. Fino ad ora la posizione del Governo, a parte quella del Consiglio dei lavori pubblici e di alcuni ambienti del Ministero che sono favorevoli alle soluzioni che abbiamo proposto, è stata caratterizzata da un atteggiamento degno di Ponzio Pilato. È necessario una buona volta uscire dalle contraddizioni e badare ai fatti concreti, onorevole Ministro.

Quali sono in questo bilancio le somme stanziate per realizzare le opere che possono consentire la navigazione interna? Voi le cifre le conoscete molto meglio di me. D'altra parte l'onorevole Ripamonti è stato molto esplicito: per la realizzazione del canale da Cremona a Milano occorrono circa una ventina di miliardi che potrebbero essere distribuiti in dieci esercizi e che quindi potrebbero essere anche facilmente reperiti.

G E N C O , *relatore*. Ci vorrà una legge speciale.

G O M B I . Per quanto riguarda il porto di Cremona, lo scorso anno precisai che le Amministrazioni locali si erano generosamente impegnate ad anticipare perfino i fondi di spettanza statale purchè nel bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1959-1960 il Governo prendesse l'impegno per parte sua di versare il suo contributo. Ma i fatti non sono venuti, dopo le promesse.

Pertanto è proprio del passaggio dalle promesse ai fatti che bisogna parlare; e da ciò noi vorremmo trarre un argomento critico per rilevare intanto l'assoluta mancanza di stanziamenti, se si eccettuano quelli straordinari già in atto sui quali pure abbiamo i nostri rilievi da fare.

Se si sviluppasse, per esempio, immediatamente l'attività per la costruzione del porto di Cremona, tutta una serie di attività collaterali potrebbero trovare sviluppo e concorrerebbero all'aumento dell'occupazione, senza considerare che ciò comporterebbe investimenti di capitali, esproprio di certe zone, la vendita a capitali privati di terreni per l'impianto di attrezzatura a terra, sviluppo industriale e così via.

Se si pensa per un istante solo a quella che è la condizione di Cremona, di Mantova, di altre città padane, le quali presentano un impoverimento progressivo della loro produzione e dei loro impianti industriali ed una emorragia totale delle loro forze lavorative occupate in agricoltura; se si pensa altresì a tutte le promesse di trasformazioni, fatte in relazione alla congiuntura, per la ricerca di un nuovo equilibrio; se si pensa infine a tutti i sacrifici che sopportano numerosissime famiglie prive di lavoro e di pane, viene fatto di chiedersi, dato che l'opera deve essere realizzata, per quale ragione non si provvede senz'altro a stanziare questo miliardo per il porto di Cremona. Sarà una goccia nel mare dei guai che ho elencato, ma intanto servirà a creare una premessa per lavori ulteriori e a dare qualche soddisfazione ad un centro importante che ne ha tanto diritto.

Siamo tutti d'accordo, io, il senatore Zelioli, il senatore Zanoni e tutti gli altri parlamentari, le autorità locali che all'unanimità hanno chiesto adeguate deliberazioni, l'ambiente tecnico, l'ambiente ministeriale: perchè dunque non si dà corso alle promesse? Perchè non arriviamo al dunque?

Altra questione concreta, la cui importanza ormai è evidente per l'illustrazione che ne è stata fatta in convegni, in relazioni, in scritti, è quella di risolvere, per il tratto che è già navigabile, il problema dei ponti sul Po, che attualmente sono tutti su barche e pertanto vanno ricostruiti. Perchè non li ricostruiamo? Sull'argomento si è tenuto l'anno scorso un importante convegno a Mantova. Questi ponti sono indispensabili a tutti i fini. È mai possibile che si facciano programmi così vasti per le autostrade, per i collegamenti stradali e non si pensi a migliorare questa arteria fluviale che spacca in due la Valle Padana e congiunge l'Emilia con le altre regioni?

I ponti su barche creano anche notevoli intralci dal punto di vista del traffico stradale. Sono un inciampo continuo per gli automezzi, in tutte le ore del giorno e della notte.

La risoluzione di questo problema importerebbe una spesa modestissima, di 3, 4 o 5 miliardi.

G E N C O , *relatore*. Secondo lei un ponte sul Po costa trecento milioni?

G O M B I . Io non sono un tecnico, ma le porterò le cifre di tecnici di chiara fama, sulle quali ella potrà fare i suoi rilievi.

Comunque, la soluzione di questo problema è urgente e dovrebbe essere affrontata dal Governo in questo bilancio e nei bilanci futuri.

Questi ponti avrebbero dovuto già essere ricostruiti a totale carico dello Stato, in base alla legge 11 luglio 1913, n. 959, poichè l'articolo 6 di quella legge dispone che alle opere di ristabilimento — come è nel caso nostro — provveda lo Stato a suo totale carico. Ma le Amministrazioni provinciali e comunali interessate sono generose, e sono disposte ad avvalersi non di questa legge ma di quella che prevede un intervento suddiviso tra lo Stato e le amministrazioni locali. Ma nè con l'una legge, nè con l'altra la questione viene affrontata. Eppure la congestione dei traffici, come pure l'opportunità di aumentare la velocità dei natanti in navigazione, dovrebbe consigliare di muoversi celermente nella direzione da me invocata. Voi sapete infatti che nel commercio la velocità è un fattore prezioso; adesso non si viaggia più con i « burchi », che impiegavano quattro o cinque giorni da Venezia a Mantova, ma con natanti che coprono il percorso in ventiquattro ore in salita e in poco più di dodici ore nel ritorno.

Ora un'interruzione anche di mezz'ora per i ponti su barche può risultare pregiudizievole ai fini dell'economicità del trasporto. Questi ponti su barche sono un ostacolo al traffico navale e un intralcio al traffico stradale.

Un'altra richiesta concreta che noi facciamo riguarda le attrezzature a terra per facilitare la navigazione. Queste attrezzature sono ancora di carattere primordiale. Le segnalazioni per indicare il canale di magra — i pennelli in molti casi sono coperti — spesso risultano invisibili perchè coperti dalla vegetazione sulla sponda. Oggi si usa perfino il radar, quando c'è la nebbia, e l'attuale segnaletica risulta un anacronismo in confronto con tali mezzi moderni.

Oltre a questa questione della segnaletica, vi è il problema delle attrezzature a terra. Nel solo tratto che va dalla foce dell'Adda alla foce del Mincio, decine di piccole e grandi cittadine sentono l'esigenza del porto e del raccordo ferroviario. Casalmaggiore, per esempio, è un centro che punta il cento per cento delle sue carte sullo sviluppo della sua asfittica economia, ma ha bisogno di queste realizzazioni. Chi le stimola? Chi le incoraggia?

Ho chiesto in un ordine del giorno, a questo proposito, che, almeno per il raccordo ferroviario con i porti fluviali, venga attuato dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con gli altri organi competenti, un piano organico per la costruzione delle attrezzature indispensabili. Se si facesse questo, i capitali privati concorrerebbero poi a piantare i loro silos, eccetera. Ma senza questo stimolo, senza queste indicazioni, chi può sperare che le cose vadano avanti celermente?

Eguali osservazioni per quel che concerne la preparazione del personale tecnico, che deve andare su queste navi. Noi abbiamo una relativamente numerosa famiglia di barcari del Po, che sono i più profondi conoscitori del fiume, ne hanno seguito le vicende e subito le minacce e seguono oggi con passione le correzioni che la tecnica ha apportato al suo primitivo alveo. Sono per buona parte dell'anno disoccupati, che vanno alla ricerca, nei vortici della corrente, di un pezzo di legno che scende a valle, per essiccarlo sulla sponda e per poi ricavarne poche lire per sfamarsi; la pesca è l'altro mezzo con il quale, in periodo di disoccupazione, questa gente si sostiene. Hanno famiglia, hanno figliuoli, fondano le loro prospettive sul fiume, per necessità, per amore e per passione. Occorre istruirli, insegnare loro la tecnica moderna di navigazione, dare loro una prospettiva, che è legata a tutte le cose che ho detto precedentemente.

Anche la flotta, che si va ampliando, avrebbe un ritmo di sviluppo ben maggiore, se ci fosse questo incoraggiamento che noi reclamiamo. Ma che non vi sia negli ambienti del Ministero, per l'acceleramento delle opere necessarie alla navigazione, quella fretta che invece si sente fortemente tra le popolazioni interessate, è dimostrato dalla lentezza con la quale vengono attuati i lavori di sistemazione dell'alveo di magra.

Questi lavori per tre miliardi e rotti sono stati appaltati da molto tempo. Ho interrogato il signor Ministro per sapere se i lavori appaltati e non consegnati sarebbero stati al più presto condotti a termine. Ho avuto notizia di una ragione tecnica del ritardo, del fatto cioè che questi lavori devono essere eseguiti nei due periodi classici di magra, quello estivo e quello invernale. Mi ha risposto un funzionario del Magistrato del Po in proposito. Bene, ma intanto nel periodo di magra estivo ci siamo già e la risposta del Ministro non è ancora pervenuta; soltanto al convegno di Cremona, cui ho fatto cenno, presso la Camera di commercio, al quale partecipava il rappresentante del Magistrato del Po di Parma, ho saputo che vi era l'intenzione, in quei giorni stessi, di provvedere, di fare i sopraluoghi ed i rilievi necessari, di consegnare alle ditte interessate i lavori per l'apertura dei cantieri.

Finito il periodo degli intensi lavori stagionali, una miriade di questi braccianti oggi, con la caduta dell'obbligo dell'imponibile, non avranno più lavoro, avranno soltanto i pezzi di legno che scendono a valle ed i pesci che di frodo catturano dal fiume, perchè non hanno nemmeno la possibilità di pagare le esose tasse per ottenere la licenza di pesca. In questa situazione, noi abbiamo tutto l'interesse di accelerare questi lavori e ciò non

soltanto per motivi economici e sociali, ma anche nell'interesse della navigazione, per ridurre gli alti prezzi che vengono praticati per le altre vie di trasporto, per lo sviluppo del commercio e per l'attuazione più rapida delle disposizioni necessarie all'esercizio effettivo della navigazione. Chiedo quindi al signor Ministro, a questo proposito, una sua risposta responsabile, ufficiale, che ci tranquillizzi da questo punto di vista.

Noi ci aspettiamo dalla navigazione del Po le cose che vi dicevo, nella speranza che l'esercizio di essa riesca a migliorare un po' la nostra situazione economica. Abbiamo perduto in pochi anni 10 mila unità lavorative nell'occupazione agricola e le due provincie di Mantova e di Cremona sono le sole che in due anni hanno perduto in assoluto tremila unità lavorative, tremila cittadini che se ne sono andati. Rispetto alle altre provincie della Lombardia, la provincia di Cremona è penultima dal punto di vista della concorrenza alla formazione del reddito regionale, subito avanti a Sondrio, ma dietro tutte le altre provincie. In più ci facciamo forti, nella disgrazia comune, delle pressanti esigenze della popolazione emiliana la quale, per i suoi cereali da esportare verso il Meridione attraverso l'Adriatico, per l'esigenza inversa del trasporto dei concimi necessari alla sua agricoltura, per le sue necessità di trasformazione industriale di un'economia che si va illanguidendo, reclama insieme a noi, aiutata dalla solerzia dei suoi amministratori che hanno affrontato con il concorso di tutto il mondo tecnico questo problema, che il Po serva finalmente agli scopi stabiliti dalla legge del 1913 la quale, per quanto concerne le acque demaniali dei fiumi classificati come navigabili, antepone l'utilizzazione per fini di navigazione ad ogni altra possibile utilizzazione.

Di fronte alle promesse nelle quali abbiamo l'ingenuità di credere e alle poche realizzazioni, noi ci facciamo forti di questa unità di masse, di regioni e di provincie intiere; ci facciamo forti per aver saputo superare il battibecco da « dirimpettai » che contrappongono una soluzione ad un'altra soluzione, e della acquisita visione più vasta che tutti ci accomuna nella richiesta di un sistema idroviario padano che parta dall'asta fondamentale del Po. Siamo forti — direi — anche della fiducia che abbiamo di combattere una buona battaglia. Fino a pochi anni fa questa questione era rimasta confinata negli angoli angusti degli ambienti tecnici, non aveva trovato l'appoggio ed il consenso delle masse. Ma siccome le promesse, in questo periodo di transizione, di trasformazione della nostra economia, di ricerca di un nuovo equilibrio, non diventano realtà, le masse da noi guidate cercano uno sfogo, una direttrice, un obiettivo a cui approdare per dare una soluzione al problema fondamentale: quello dell'occupazione. Il fervore delle iniziative, che divulgano la popolarità del problema della navigazione, si irrobustisce per l'appoggio di queste masse; così come avviene per l'estrazione e l'utilizzazione, a fini anche locali ed industriali, dell'energia di cui è pregna la Valle Padana, il metano. Questo consenso delle masse ci dà maggiore fiducia nella possibilità di soluzioni positive. Ora non è più possibile fare della demagogia, è illusorio, signor Ministro, sperare di poter continuare a tenere un atteggiamento da Ponzio Pilato, perchè un tale atteggiamento lo si sconterebbe amaramente. Quelle popolazioni da noi istruite, non solo, ma in questo caso unitariamente propagandate, e giustamente, sulle necessità e sulle possibilità di utilizzazione del Po come via fluviale primaria in un più vasto sistema padano, attendono, ma, poichè sono esasperate, reclamano, facendo votare ordini del giorno nei Consigli comunali, facendo delle dimostrazioni sulle piazze, ed è logico che sia così. Ma, prima di aggravare questa esasperazione, non è possibile provvedere?

Può il signor Ministro, può il Governo variare qualche voce del bilancio attuale? Si possono trovare fondi straordinari? Si può dare attuazione alle necessità primordiali, a quelle che debbono precedere le opere più grandiose? Possiamo tentare di accelerare i tempi anche nelle nostre trattative con gli elvetici? Anche questo è una specie di « bau bau » spesso invocato per non dare risposte più pertinenti. Il Ministro ha detto che, a misura che crescono i nostri entusiasmi per la navigazione sul Po, diminuiscono gli en-

tusiasmi degli elvetici circa il loro concorso al finanziamento di una parte di questa opera. Ma, per la parte che ci riguarda, fino a Milano, si può procedere ugualmente. Per il resto, è interesse degli elvetici che si faccia questa navigazione, e non credo si debba usare continuamente come « bau bau » l'atteggiamento degli ambienti economici o statali elvetici per giustificare la mancata attuazione di ciò che, da parte nostra, possiamo attuare.

Può darsi che le nostre speranze siano eccessive. Ci si perdoni l'ingenuità, poichè tale ingenuità scaturisce dal desiderio sincero di modificare uno stato di cose non più oltre tollerabile. Scoppiano tumulti nel meridione, nelle campagne, tra i contadini coltivatori diretti. Ci sono manifestazioni di una certa vivacità tra i portuali e i metallurgici. Non ci si illuda: la Valle Padana, da questo punto di vista, se si aggrava ancora di più la miseria endemica delle sue classi lavoratrici, può diventare una polveriera; e tutti sanno che, quando ha avuto delle esplosioni, nei vari periodi della nostra storia, recente e remota esse sono sempre state di una certa gravità. Oggi il salariato delle nostre cascine, che si vorrebbe ridurre a condizioni simili a quelle dell'antico schiavo, costringendolo a piegare la schiena alla prepotenza padronale, ha ingoiato tanto odio per il suo padrone, per la classe dirigente e per il Governo che, il giorno in cui esploderà, si farà sentire in modo non certamente urbano.

Se diciamo questo non ci si può imputare il recondito scopo di voler fare chissà che cosa, dei piani K o cose di questo genere. Noi vogliamo una soluzione alla situazione drammatica della Bassa padana e la reclamiamo, in primo luogo, attraverso riforme strutturali, di fronte alle quali il Governo è sordo e alle quali difficilmente sarà possibile porre mano finchè non sarà cambiata l'attuale direzione politica.

In conclusione, signor Ministro, noi chiediamo non più delle mezze promesse, ma delle risposte precise, non dei mezzi impegni, ma parole chiare. Chiediamo impegni: 1) per il finanziamento del porto di Cremona o per lo meno per la concessione del miliardo e rotti chiesto anche dall'onorevole Ripamonti; 2) per la sostituzione dei ponti su barche, argomento per il quale abbiamo presentato anche un ordine del giorno; 3) per l'integrazione dei fondi già investiti per la sistemazione dei bassi fondali e per l'acceleramento, in quanto tecnicamente consentito, dei lavori che sono stati appena consegnati, se sono giuste le nostre informazioni: parlo di integrazione perchè l'ampiezza della cifra necessaria supera i 3 miliardi e 100 milioni già appaltati e perchè per andare fino in fondo nella sistemazione dei bassi fondali e delle curve di navigazione dalla foce dell'Adda alla foce del Mincio manca una cifra notevole integrativa degli attuali stanziamenti; 4) per le attrezzature a terra, e soprattutto per le opere che permettano facili raccordi con le ferrovie, i porti e le banchine, opere per le quali pure abbiamo presentato un ordine del giorno; 5) per il miglioramento della segnaletica che attualmente fa ridere i nostri bagnanti, i quali non sempre sono esperti di navigazione e di *radar*, ma sanno che quel baldacchino messo sulle rive del fiume allo scopo di aiutare i piloti è assolutamente insufficiente per una flotta di natanti moderni.

Vorremmo infine porre una domanda. Lei, onorevole Ministro, conoscerà senz'altro il disegno di legge n. 1688, d'iniziativa dell'onorevole Mattarella, a suo tempo Ministro dei trasporti, che prevedeva provvidenze per il rinnovo degli scafi e per la motorizzazione dei vecchi battelli destinati alla navigazione fluviale, provvedimento che, aggiornato alle esigenze odierne, costituirebbe un impulso ed un incremento notevolissimo per raggiungere i fini da noi auspicati; chiediamo quindi, anche perchè ne abbiamo sentito parlare da varie parti, che ci si dia su questo punto una risposta, che ci si dica se si ha intenzione di aiutare il miglioramento del parco natanti attraverso provvedimenti legislativi di questo genere.

Infine, chiediamo un finanziamento adeguato per la legge n. 1044. Questo impegno finanziario potrebbe essere diluito in dieci anni ed oltre; chiediamo che finalmente ci si dica una parola definitiva in proposito.

Di tutte queste richieste, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, ve ne sono alcune urgentissime, altre meno urgenti; tutte però

rispondono a reali esigenze: ci si presenti quindi un quadro organico che tutte le comprenda.

Al convegno di Cremona, cui mi sono riferito all'inizio, gli imprenditori padani si sono lamentati delle tariffe concorrenziali che le Ferrovie fanno alla navigazione interna e ai trasporti su strada. Ho ricordato loro che è troppo facile chiedere provvidenze quando queste fanno comodo, come nel caso del trasporto delle merci dei gruppi monopolistici nazionali e di altri imprenditori che hanno concessioni speciali, e respingere queste tariffe quando invece sarebbero in concorrenza coi medesimi quando investono i loro capitali nei mezzi di trasporto fluviale. La verità è — l'ho detto allora e lo ripeto qui — che in Italia non vi è una politica coordinata dei trasporti, perchè la strada, la via ferrata e la navigazione interna hanno ciascuna una propria funzione specifica, e c'è un vasto campo economico per ciascuna di queste vie di trasporto, senza che l'un settore interferisca negativamente sull'altro.

Anche questo noi chiediamo. I passi avanti compiuti verso una soluzione del problema della navigazione interna che fino a ieri sembrava destinato a rimanere un motivo di eterna rissa, ci lasciano sperare in una incoraggiante risposta, più precisa di quelle che si ebbero precedentemente. Vedremo fra poco, alla chiusura del dibattito e in sede di ordini del giorno, se le risposte saranno esplicite e chiare.

Non si potrà dire che noi non abbiamo parlato chiaramente; non si potrà neanche dire che non abbiano parlato chiaramente i nostri contraddittori politici. Tenga conto, signor Ministro, dei passi che si sono compiuti; superi le incertezze, poichè se ciò non facesse si riaccenderebbero le diatribe. Il pensiero recondito di ognuno è questo: se persiste l'incertezza vuol dire che non ci sono i fondi, e, dovendo scegliere, non si sa se preferire l'una soluzione o l'altra: meglio quindi battersi fino in fondo per la soluzione per cui si parteggia, anche a scapito dell'economia generale. Si affronti quindi decisamente ed esplicitamente la questione, si adotti la soluzione più adeguata, la nostra, tenendo conto anche degli ulteriori sviluppi che essa dovrà avere per soddisfare altri legittimi interessi.

Spero di essermi spiegato chiaramente. Signor Presidente, chiedo venia se ho approfittato di qualche minuto in più di quello che mi ero proposto, ma era mio desiderio illustrare con una certa ampiezza il mio punto di vista per ottenere una indicazione precisa sui problemi che ho prospettato, nella fiducia che una coraggiosa impostazione di essi da parte del Ministro possa scaturire dalla conclusione di questo dibattito. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Bolettieri, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerata l'importanza che hanno i " piani regionali " non soltanto per il coordinamento delle attività esistenti, ma soprattutto per la formazione di un programma in base al quale — individuate le caratteristiche positive e negative di un determinato ambiente economico-sociale — si indichino le attività da sviluppare in futuro, per lo svolgersi di una vita sociale più efficiente, ordinata, ricca e sana, eliminando le cause di dispersione di forze e di ricchezze;

considerato altresì che per la formazione di un " piano regionale ", democraticamente inteso come pianificazione dal basso, si stimola tutto un fervore di partecipazione dell'ambiente alla soluzione dei propri problemi, il che costituisce la migliore garanzia del suo stesso sviluppo economico e sociale.

impegna il Governo ad estendere la sua opera per la formazione dei vari " piani regionali ", dovunque esistano le premesse per farlo, e ad avviarne decisamente la realizzazione in quelle regioni dove già furono insediati i Comitati direttivi, com'è avvenuto in Lucania, il cui " piano regionale " deve avviarsi alla sua sollecita concretizzazione, traendo profitto dalla collaborazione degli elementi locali che si interessano dei problemi della regione, in grado di interpretarne la cultura tipica, di individuarne i vizi ambien-

tali e insieme le energie potenziali che attendono di esprimersi e di realizzarsi ».

PRESIDENTE. Il senatore Bolettieri ha facoltà di parlare.

BOLETTIERI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prendo la parola brevemente per illustrare un ordine del giorno sui piani regionali, ma mi sia lecito rivolgere un elogio alla relazione del senatore Genco, che contiene alcune coraggiose affermazioni, anche se essa non approfondisce il tema che tratterò, per il quale del resto egli si è richiamato a quanto contenuto nella relazione presentata all'altro ramo del Parlamento dall'onorevole Ripamonti. Benchè la prassi non consenta riferimenti di questa natura, riferimenti cioè a quanto nell'altra Camera si compie, io sono ben lontano dal criticare questo gesto, soprattutto mentre mi accingo a sostenere proprio la tesi della necessità del superamento dei compartimenti stagni fra le attività delle singole amministrazioni, tesi che può riferirsi anche al campo legislativo; non è quindi male che ogni tanto una Camera volga uno sguardo benevolo a quanto nell'altra si dice e si fa.

Un secondo elogio mi si consenta di rivolgere alla dinamica attività del signor Ministro, del quale desidero richiamare l'attenzione sul problema che mi accingo ad illustrare, in ordine al quale debbo farmi perdonare il rilievo di una certa carenza amministrativa.

Ammetto che è ben difficile puntualizzare la propria attenzione su tutti i problemi, ma ritengo che questo, di cui tratterò, sia di estrema importanza. Il senatore Gombi ha testè parlato della necessità del coordinamento dei vari settori dei trasporti; il mio intervento sarà diretto a sostenere la necessità del coordinamento di tutte le attività del Ministero, da attuarsi proprio in sede di redazione dei piani regionali, ai quali bisogna dare nuovo impulso. In un Paese povero come il nostro, scarso di energia e di ricchezza, è bene che questi piani siano impostati nel migliore dei modi, per evitare la dispersione anche di una sola lira. Ogni lira deve essere ben spesa, e questo si può ottenere solo attraverso dei buoni piani regionali.

Una volta si era parlato molto di questi piani regionali, ma a poco a poco l'urbanistica è ritornata ad essere considerata una scienza da iniziati, mentre non vi è persona, che operi consapevolmente nella società, che non debba interessarsi di urbanistica che è economia, è politica, è sociologia, che è cultura, in una parola. L'attività urbanistica, nell'accezione comune, viene ritenuta limitata ai problemi dei piani regolatori cittadini. Noi vedremo che il concetto di urbanistica va oltre. Se mi fosse stato concesso di esprimere il mio punto di vista in sede di istituzione del Ministero del turismo, io avrei proposto che questo fosse denominato « del turismo e della pianificazione urbana e rurale », volendo in tal modo configurare un'organica ed originale attività amministrativa intorno ad un problema essenziale.

Può non essere un'idea molto accetta: è un'idea, però, che potrà essere ripresa domani proprio per riportare il problema della pianificazione regionale in un settore specifico che sia svincolato da quello dei lavori pubblici, il quale peraltro ha il dovere, anche per legge, di rivolgervi tutta la propria attenzione.

Prima si è parlato dei piani regionali, poi si è parlato dei piani comunali — mi riferisco ai due convegni di Venezia e di Genova — infine si è parlato dei piani intercomunali, dei piani zonali. Nessuno più di me se ne rallegra, perchè forse sono stato tra i primi a parlarne; e mi dispiace di non aver con me una monografia con la quale tentavo di fornire una soluzione a questo problema di pianificazione territoriale intercomunale nella mia provincia, incentrata sul problema della sistemazione collinare. Cercavo di dimostrare come si potesse compiere uno sforzo di pianificazione che, partendo da una microzona, allargasse la sua area di intervento a tutta la provincia e perfino alla regione e ad una zona più vasta. Infatti, qual'è l'ambiente che dovrebbe riguardare la redazione di un piano regionale? Non si tratta di un ambiente geografico soltanto, ma anche di un ambiente umano, di un insieme di attività, come verremo spiegando.

Come dicevo, si parla di piani intercomunali e zonali anche nella recente legge di modificazione e d'integrazione della legge 29 luglio 1957, n. 634, dove, all'articolo 8, si attribuisce ai consorzi tra Comuni la redazione di piani regolatori della zona con gli stessi criteri e direttive di cui al secondo comma dell'articolo 5 della legge urbanistica del 17 agosto 1952, n. 1150, legge che comunque andrebbe aggiornata.

L'essenziale è intendersi su questo concetto di piano di coordinamento territoriale. Ogni singola attività ha un suo piano, e i colleghi dell'altro settore debbono sapere che noi non ci spaventiamo di questa parola: abbiamo un altro concetto della parola stessa, ma essa non ci spaventa affatto. Anzi, dobbiamo constatare che mai come in questi ultimi tempi ogni attività amministrativa ha avuto il suo piano generale; però, non deve confondersi la pianificazione di settore con la pianificazione territoriale, chè anzi essa è quasi la pianificazione delle pianificazioni generali, nel senso che, se ogni attività viene programmata nel quadro nazionale, non è detto che poi venga coordinata in sede di esecuzione là dove le opere si eseguono, cioè nel territorio delle regioni, delle provincie, dei comuni.

In altri termini, mai come oggi tanti piani si sono fatti, mai come oggi questa attività pianificata in senso generale si è rivelata anti-economica là dove poi va a realizzarsi effettivamente. Ecco perchè insisto sulla necessità dei piani regionali e dico che è bene che noi ci intendiamo sul reale significato di queste parole, di questo programma.

Il piano regionale non è soltanto un riconoscimento del già fatto, non è soltanto un coordinamento delle attività esistenti, ma è anche e soprattutto un programma in base al quale si coordinano le attività attuali e si organizzano le attività future, si svelano quelle che sono le energie latenti di una certa zona, di un certo ambiente, cioè di quell'ambiente che possiamo definire la regione più in senso urbanistico, ripeto, che in senso amministrativo. Il piano regionale deve essere il piano dei piani. Ogni settore, insomma, ha un suo piano, ma ciascuno deve armonizzarsi con gli altri piani. Non solo, ma le opere programmate debbono essere selezionate e coordinate al fine di non disperdere queste programmazioni che, nell'intendimento di chi le crea, di chi le realizza, hanno una finalità tutt'altro che dispersiva.

« Il piano regionale — è stato detto dal Mumford — è l'integrazione cosciente ed effettiva di tutte quelle attività che riposano sull'uso della terra, come località, risorse, strutture ed ambienti.... È un ulteriore passo avanti dei processi più speciali ed isolati della pianificazione industriale e cittadina ».

Come dicevamo, la regione non deve essere concepita da un punto di vista geografico-amministrativo soltanto. Possiamo, per esempio, non trovare una differenza sostanziale tra il Lazio e l'Umbria, tra l'Emilia settentrionale e il Veneto, tra il Piemonte e la Lombardia, da una parte, e il Piemonte e la Liguria dall'altra; possiamo non vedere una netta distinzione, da un punto di vista geofisico e strutturale, tra la Lucania settentrionale e la Campania meridionale e via dicendo, ma noi guardiamo la regione come un ambiente umano, come una geografia umana, come un complesso, insomma, di attività, come un complesso di possibilità economiche e di sviluppi sociali.

Nella regione si identifica un ambiente i cui contorni sono dati dalla natura, dalla struttura del suolo, dalle sue possibilità economiche, dal clima, dal tipo etnico dei suoi abitanti, dagli usi e costumi, dalla storia, dalle arti, in una parola dalla sua cultura. Inoltre, come si è accennato, la regione si identifica in quelle energie potenziali che attendono di rivelarsi, di essere scoperte, di potenziarsi, di essere realizzate.

Ecco perchè, dicevo, il piano regionale non attiene solo all'attività in atto, ma è un programma in base al quale non solo si coordinano quelle attività, ma si organizzano le attività future, una volta intuita la linea di sviluppo di un certo ambiente economico-sociale.

Ogni regione ha la sua economia (che, naturalmente, non è autarchica). Ogni regione ha la sua fisionomia economica e sociale. Se è difficile, spesso, stabilirne i limiti geografici ed amministrativi, tuttavia la stessa

delimitazione, per le sue origini storiche e geografiche, può essere assunta come dato di partenza per la formazione di un piano. Lo scopo del piano regionale, onorevole Ministro, è di indicare e programmare tecnicamente tutte le attività attuali e potenziali della regione, in un quadro organico di sviluppo, per il raggiungimento di un equilibrio tra popolazione, economia e territorio.

Questo è l'aspetto più importante che vuole raggiungere il piano territoriale, che, se ottiene la partecipazione dell'ambiente, tale scopo raggiungerà; se invece il piano viene emanato dall'alto, fatto esclusivamente da studiosi, sia pure interessati ai problemi della regione, difficilmente avrà possibilità concrete di sviluppo dell'ambiente di cui si interessa.

Dice la legge urbanistica all'articolo 5: « Allo scopo di orientare e coordinare le attività urbanistiche da svolgere in determinate parti del territorio nazionale, il Ministero dei lavori pubblici ha facoltà di provvedere, su parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla compilazione dei piani territoriali di coordinamento, fissando il perimetro di ogni singolo piano ». Quindi il primo compito nella redazione di un piano regionale è l'analisi della regione, è scrutare i valori effettivi e potenziali di ogni tipo che essa racchiude, è identificare i vizi della situazione attuale, è trovare infine la nuova forma, il nuovo inquadramento della civiltà potenziale che esiste nella regione.

Un esempio che mi ha confortato, in questo senso, l'ho trovato nella legge per gli Abruzzi, in cui si dibattono da un punto di vista, starei per dire, urbanistico proprio i problemi che agitavo per la mia provincia in quel breve studio in cui, come ho detto, tentavo l'esperimento di un piano territoriale intercomunale incentrato sulla zona di collina depressa e che a man mano estendeva i suoi confini fino ad abbracciare l'intera regione.

Muovevo da quel centro perchè mi sembrava che la pianura avesse già il suo inquadramento, i suoi studi, le sue realizzazioni poderose, che vanno a merito dei Governi democratici di questo secondo dopoguerra (si pensi alla trasformazione del Metapontino); mi sembrava anche che per la montagna alcune leggi già operassero, mentre la collina veniva trascurata.

Collega Desana, tu impegnato col tuo spirito sui problemi della collina settentrionale, io impegnato in quelli della collina meridionale, siamo d'accordo su questo: la collina è la grande dimenticata. Ma più che il problema stesso a me interessa di proporre un tema, un metodo nuovo per la formulazione di un piano territoriale.

All'analisi approfondita della regione, che deve essere fatta con la partecipazione dello ambiente, segue la formazione del piano in senso tecnico, con i suoi grafici, completato da norme regolamentari. Ma non bisogna insistere troppo su questi dati tecnici, o meglio non bisogna spaventarsi per questo contenuto tecnico del piano regionale. È il programma che conta, è il programma regionale armonizzato con un programma economico-sociale a carattere nazionale.

Alla base della formulazione del piano c'è l'esame dell'ambiente, l'indagine alla quale devono partecipare tutte le persone pensose, interessate a sviluppare l'economia, l'ambiente sociale, la cultura di quella determinata regione. Bisogna puntare sulle forze determinanti, sulle soluzioni che portano di per sè alla realizzazione del programma.

Non sempre è necessario nè possibile risolvere tutto; bisogna selezionare, arrivare alle scelta di quegli interventi, alla scelta di quelle opere che di per sè costringono alla realizzazione di un programma.

Bisogna puntare su soluzioni determinanti. Il piano parte da un'analisi e termina con una sintesi di contenuto tecnico. Ma, prima di arrivare alla sintesi tecnica, bisogna far parlare l'ambiente. Questo è l'intendimento — oltre all'invito a redigere i piani regionali, specialmente per quanto riguarda il piano regionale lucano — che mi proponevo nel mio intervento.

Mi richiamo pertanto al mio ordine del giorno, di cui vi è stata data poco fa lettura, avviandomi a concludere telegraficamente, sulla scorta degli appunti presi, questo intervento, per non abusare della pazienza degli onorevoli colleghi.

Naturalmente, qualche altro concetto devo pur sviluppare intorno a questo ordine del giorno, ma lo farò rapidamente.

Il piano regionale persegue il suo fine sociale attraverso un contenuto urbanistico. Il già citato articolo 5 della legge sull'urbanistica reca: « Nella formazione di detto piano devono stabilirsi le direttive per il territorio considerato, in rapporto principalmente: *a*) alle zone riservate a speciali destinazioni, eccetera; *b*) alle località da scegliere come sede di nuovi nuclei edilizi e di impianti di particolare importanza; *c*) alla rete delle principali linee di comunicazione stradale, eccetera ». Inutile dire che se noi ci volessimo soffermare su questi concetti, il discorso dovrebbe farsi lungo.

Teniamo presenti gli inconvenienti che si sono creati per il mancato rispetto delle buone norme di urbanistica. Pochi esempi basterebbero a rivelare l'importanza di questo argomento.

A Scauri era nato un certo interesse intorno alla bellissima spiaggia, per crearvi nuclei residenziali, per poterne sfruttare le bellezze. Ad uno o due chilometri da tale spiaggia corre l'arteria stradale interregionale, lungo la quale l'attività edilizia si è sviluppata disorganicamente per sette chilometri. Si pensò allora di organizzare da un punto di vista urbanistico le residenze, in modo da collegarle con l'arteria stradale principale su due o tre punti, per non ingorgare il traffico interregionale. Non vi era però ancora la legge urbanistica; e la legge del 1865 sulle espropriazioni per ragioni di pubblica utilità non consentiva soluzioni adeguate. Quindi non fu possibile dare un assetto urbanistico alla zona, non fu possibile risolvere il problema di Scauri per un nuovo insediamento urbano distaccato dal traffico sull'Appia. Quali inconvenienti ciò abbia determinato risulta evidente.

Un altro esempio è quello di Cisterna. Nel 1100 fu creata una comunità esemplare, con un abitato posto a breve distanza dalla strada, cioè dall'arteria interregionale. Sulla strada c'era semplicemente un posto per il cambio dei cavalli. Cisterna è stata poi ricostruita quando gli interessi si sono condensati intorno all'Agro pontino per la bonifica, ma non si è tenuto conto di questa esigenza urbanistica nel creare l'abitato che è sorto proprio intorno all'arteria interregionale, con quali inconvenienti è inutile dire. Ma c'è di più: Cisterna è stata distrutta dalla guerra e si è ricostruita, facendo gli stessi errori, intorno alla strada che attraversa l'agro di Cisterna, ossia sul vecchio abitato.

Ora il piano regionale sviluppa un programma per creare le basi ambientali per lo sviluppo di una vita sociale più ricca, più sana, più comoda, più efficiente, come abbiamo accennato nell'ordine del giorno. Crea le zone di lavoro e di produzione costituite essenzialmente dall'agricoltura e dall'industria. A questo proposito, per la Lucania si è accennato al superamento di una fase, della fase agricola e del passaggio da questa fase a quella industriale. Io sono d'accordo, pur insistendo sul concetto che lo sviluppo economico nascente dalla scoperta di energie potenziali della regione non comporta un superamento, bensì un necessario coordinamento con l'attività preesistente. A questo proposito, ho letto con interesse il recente articolo di Luigi Sturzo sull'industrializzazione del Mezzogiorno. Quest'uomo (di cui certo non condivido taluni atteggiamenti politici) per esperienza e per pensiero vigoreggia ancora quando tratta certi temi. Egli dice, in questo articolo, che « la ripresa agricola e forestale e la relativa trasformazione tecnico-produttiva, sia per sè stessa sia come premessa di concorrente industrializzazione, tanto agraria che di altra specie, è indispensabile per un qualsiasi processo di industrializzazione ». Sono d'accordo. Il progresso agrario dev'essere alla base di un progresso di natura industriale: non si può agire a scosse, del resto, non si può interrompere un processo di sviluppo di un certo settore o dimenticarlo, per rivolgere

l'attenzione ad un altro processo di sviluppo che deve parimenti seguire, ma avendo lo scopo di liberare il sovrappiù di mano d'opera che oggi grava sull'agricoltura, rendendola malata, e di sviluppare una nuova attività che aumenti il reddito medio di un ambiente sociale sottosviluppato. È assurdo affermare che la fase agricola sia esaurita prima di aver dato tutti i suoi frutti; e non ha dato tutti i suoi frutti proprio per una non completa programmazione urbanistica in zone dove mancano piani di coordinamento dal basso, con la partecipazione dell'ambiente. Il rilancio dei piani territoriali deve segnare il risveglio delle forze locali e la fine di un certo paternalismo ancora esistente. La colpa di questo persistente paternalismo, indubbiamente nobilitato da una certa tensione ideale che lo anima, è anche dell'ambiente, che non riesce a partecipare con adeguata consapevolezza all'impostazione dei problemi che lo riguardano.

Intanto, è dovere dello Stato democratico approntare i mezzi perchè l'ambiente possa partecipare adeguatamente alla propria problematica. Insistiamo da molti anni su questi concetti, come insistiamo sul concetto che se il fine politico (quello almeno perseguito dalla nostra parte, e credo dalla parte sana del popolo italiano) è quello di consolidare ed allargare l'area della democrazia, uno dei mezzi più efficaci è proprio quello di favorire lo studio dei problemi concreti dal basso, dall'ambiente che deve partecipare al proprio sviluppo, alla propria evoluzione. Questa è la garanzia per la realizzazione di un deciso progresso.

Il piano regionale si propone di creare un ambiente favorevole all'uomo, proporzionato alle sue forze ed atto a produrre beni eccedenti il suo fabbisogno personale; così in agricoltura si preoccuperà di proporzionare la mano d'opera agricola ad un rendimento medio che sia notevolmente superiore al fabbisogno limite di sussistenza del singolo coltivatore. L'agricoltore deve farsi una mentalità imprenditoriale, deve produrre per vendere, nel che è il suo fine sociale. In base a tali criteri, si sceglieranno le colture più adatte ecologicamente e più richieste dal mercato. Lo studio del mercato — è inutile dirlo — è alla base del problema, e bisognerebbe quasi rovesciarne i termini: prima studiare il mercato e poi produrre. Il momento è particolarmente adatto per lo studio e la realizzazione delle conversioni colturali in vista del Mercato comune. Ecco perchè bisogna accelerare i tempi per la redazione dei piani regionali, in un'armonica collaborazione tra l'ambiente della regione e gli organi dello Stato. Si sente da più parti il bisogno di creare moderni strumenti di studio, di indagine, di programmazione. Anche il Ministro dell'industria e commercio ha parlato di creare nuovi strumenti più moderni per il funzionamento delle Camere di commercio. Queste possono essere benissimo messe a disposizione e possono rappresentare validi strumenti di collaborazione per la redazione di questi piani regionali, di cui stiamo parlando e per i quali stiamo spendendo una parola, speriamo, anzi ne siamo certi, non inascoltata dall'onorevole Ministro.

Alla base dello studio del piano deve dunque porsi una visione unitaria e coordinata di tutti questi problemi, nei loro reciproci rapporti ed in relazione agli altri elementi costituenti l'ossatura del piano, in modo che dalla sua impostazione nascano soluzioni armoniche senza contrasti.

Il problema agricolo è uno dei tanti, anche se è il più importante per noi. C'è poi il problema dell'industria, che trae dalla soluzione dei problemi agricoli il primo incentivo a nuove attività, alle attività cioè che all'agricoltura si ricollegano. Ciò è tanto evidente che ritengo inutile insistere su questo concetto.

Per l'industria si tratta soprattutto di scegliere le zone industriali dopo avere identificato le più logiche possibilità di sviluppo, predisponendo le aree necessarie, tenendo conto di tutti i fattori positivi e negativi. Fattori positivi sono le comunicazioni e le possibilità di raccordi, nonchè le possibilità di erogazione dell'energia. Fattori negativi le bellezze paesistiche, turistiche e artistiche.

# Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(*Segue* B O L E T T I E R I ) . Inutile dire quale importanza abbia, in un piano industriale per la regione lucana, il rinvenimento di una fonte di energia quale il metano. Per il suo sfruttamento si può e si deve operare con perfetti criteri urbanistici, sulla base dei fattori geofisici, tecnici ed economici, favorendo piuttosto gli spostamenti della mano d'opera, e non secondo i criteri della politica spicciola cittadina.

È questo un discorso generale: basterebbe a questo proposito ricordare quello che è avvenuto sulla via Tiburtina, vicino a Roma, dove le industrie sono nate perchè bisognava andare incontro alla disoccupazione di Roma, mentre si poteva raggiungere lo stesso scopo impiantando queste industrie in luoghi più adatti dal punto di vista geofisico ed economico. Ma è un esempio sul quale non insisto.

Aggiungo appena di sfuggita, per quanto riguarda il metano in Lucania, che, se per il suo sfruttamento come combustibile è pensabile che si possa trasportarlo dovunque ciò sia conveniente, per il suo sfruttamento come materia prima è assurdo pensare ad altre destinazioni prima che si pensi a sfruttarlo *in loco* con tutte le più moderne attrezzature tecniche che meglio si possono creare in un terreno vergine, sgombro da altri problemi che ne contrastino l'organizzazione. Ad ogni modo, come gli onorevoli colleghi vedono, ci stiamo sforzando di mantenere il discorso sulle generali.

Sotto il duplice aspetto agricolo ed industriale, dunque, lo scopo del piano regionale è quello di aumentare il rendimento economico individuale. Dove tale rendimento è minimo, come in Lucania, maggiore è l'esigenza di mettere mano alla realizzazione di un piano che organizzi, su nuove basi, le attività economiche, quelle esistenti e quelle potenziali. Abbiamo parlato di rendimento individuale, non collettivo, perchè questo può anche non tener conto dell'ambiente umano che per noi è invece fondamentale. Tutto lo scopo della pianificazione regionale ha come base la conoscenza di programmi di sviluppo su scala nazionale e nei singoli settori di attività. Esso consiste, come ho già accennato, nel creare l'ambiente favorevole, creando le zone di lavoro, le zone di residenza, le zone di studio, eccetera.

Quindi, dopo aver parlato delle zone di lavoro, dovrei parlare delle residenze, della loro qualità e quantità, del loro tipo, della loro densità di distribuzione, eccetera. Un esempio di genere molto moderno, secondo i più armoniosi criteri urbanistici, è dato dai nuovi quartieri residenziali che, in applicazione alla legge di sfollamento dei famosi « Sassi », sono sorti a Matera. È questa una opera sociale che indubbiamente onora i Governi democratici..

G E N C O , *relatore*. Si è studiato così bene il problema che si è andati a costruire il quartiere sull'argilla e non sulla roccia.

B O L E T T I E R I . Non so se questo che lei dice, onorevole relatore, sia vero; ma in ogni caso, per costruire sulla roccia, si sarebbe dovuto costruire al di là del torrente Gravina.

G E N C O , *relatore*. Bastava un ponte.

B O L E T T I E R I . Idea veramente grandiosa, ma non so quanto realizzabile. Se, infatti, per avere a Matera un'opera ne-

cessaria per l'erogazione dell'acqua, cioè un serbatoio sull'altra parte del Gravina, stiamo penando da tempo, mi sembra difficile che si sarebbe potuto fare questo quartiere residenziale sull'altra sponda del Gravina, un orrido profondo, d'aspetto dantesco, che addirittura sembra a noi, non ingegneri, non dico insuperabile, ma difficilmente superabile.

Comunque, mi aspettavo che l'onorevole Genco facesse una critica al fatto che nella città di Matera esiste un passaggio a livello al centro della città, per cui tutto il traffico viene continuamente bloccato. Onorevole Ministro, su questo aspetto veramente importante, io voglio sperare che si possa intervenire al più presto.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Lo Stato ha fatto per Matera, come giustamente riconosce l'oratore, molto. Non mancherà di completare l'opera sua.

B O L E T T I E R I . Questo passaggio a livello blocca tutto il traffico: è una cosa davvero essenziale, per Matera, eliminarlo al più presto.

Ma a proposito dello sfollamento dei « Sassi » devo dire che il problema è stato risolto soltanto da un punto di vista edilizio, mentre noi andiamo auspicando un diverso tipo di pianificazione che tenga soprattutto conto dei fattori economici, per l'auspicato equilibrio tra popolazione, economia e territorio.

Dovremmo ancora parlare delle attrezzature collettive, comprese quelle turistiche che nel nostro Paese costituiscono una fonte di produzione e di ricchezza. Ecco perchè ho accennato a quel tale progetto, che ha fatto sorridere l'onorevole Ministro, di un Ministero del turismo e della pianificazione urbana e rurale.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* I Ministeri competenti esistono; sono due, quello del bilancio e quello dei lavori pubblici, secondo come si interpreta la pianificazione; creare un organo nuovo mi sembrerebbe pleonastico.

B O L E T T I E R I . Si tratterebbe di impostare su basi nuove tutta l'attività amministrativa. Il Ministero del bilancio dovrebbe distribuire i fondi, ma siccome ho parlato anche di problemi di pianificazione regionale, anzi soprattutto di questa, ponendone in luce l'utilità nei confronti della pianificazione generale per settori di attività, una qualche forma nuova che organizzi e armonizzi tutte le attività governative e amministrative territorialmente, in relazione agli accennati problemi, sembrerebbe opportuna.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* In fondo le direttive sono due e qualche volta ne viene applicata una, e qualche volta l'altra: partire da una pianificazione economica per giungere alla pianificazione delle infrastrutture come conseguenza della pianificazione economica; oppure, viceversa, creare la pianificazione delle infrastrutture, le quali poi serviranno per la creazione di una nuova economia.

B O L E T T I E R I . Questo secondo aspetto, signor Ministro, è stato sempre tenuto presente, mi pare, nell'attività amministrativa dei Governi che si sono succeduti. Ma io credo che non basti. Onorevole Ministro, se ci addentriamo nel problema potrei dire che, per entrambe le direttive che lei ora ha indicate, si sente fortemente l'esigenza di un coordinamento delle attività. Attualmente i vari settori sono fra loro divisi in compartimenti stagni, ad un punto tale che qualche volta, dovendosi, per esempio, asfaltare una strada, si compie l'opera senza tener presente o senza sapere addirittura che è prossima l'esecuzione sullo stesso terreno di opere per una conduttura idrica o fognante; ma il più grave è che non c'è mezzo per intervenire. Potrei ricordare che nel mio paese, Grassano, era in corso proprio la sistemazione di una strada, nella cui sede l'Acquedotto Pugliese avrebbe dovuto qualche mese dopo scavare una rete idrica. Ho dovuto fare miracoli e ricorrere addirittura a non so quali minacce per riuscire ad ottenere la sospensione dei lavori, cosa che fu fatta poi sotto mia responsabilità persona-

le. In altre parole, non ho trovato lo strumento adatto per intervenire.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ha toccato un argomento che mi sta molto a cuore. Sono convinto (non vorrei dire più di lei, visto il suo entusiasmo, ma certo come lei) della necessità di questo coordinamento. Tenga però presente che in questo periodo della ricostruzione, che è durato 15 anni, abbiamo dovuto fare un po' alla meglio. Oggi però che si è costruito anche più di quanto non fosse stato distrutto, possiamo porci con tranquillità questo problema organizzativo. Finalmente stiamo per iniziare infatti una fase nuova di sviluppo economico.

B O L E T T I E R I . Onorevole Ministro, se effettivamente è stata difficile la ricostruzione di cui ora possiamo a ragione menare vanto, più difficile ancora sarà la nuova fase di costruzione e di sviluppo. Essa, in una Nazione povera e scarsa di mezzi e di ricchezze materiali come la nostra, che è però ricca di braccia e di mano d'opera (ricchezza anche questa, peraltro) dobbiamo riconoscere la necessità che tutta l'attività sia coordinata, perchè dobbiamo fare in modo che questa ricchezza delle braccia venga impiegata a mezzo di un intervento di capitali operato col massimo discernimento.

Se i capitali ci sono, e in questi giorni abbiamo dimostrato di saperli reperire (devo recarmi proprio a questo scopo alla riunione della Commissione speciale per l'utilizzazione dei 300 miliardi, ragione per la quale devo chiudere il mio intervento chiedendo scusa all'onorevole Ministro e ai colleghi) dobbiamo saperli anche bene impiegare.

Dovrei completare il mio discorso con un accenno ai servizi pubblici e agli impianti, nonchè al problema importantissimo delle comunicazioni, che è conseguente agli altri: strade, ferrovie, trasporti; ma il tempo manca, e vi rinuncerò. Il piano regionale si conclude in una redistribuzione programmatica di popolazione e lavoro. Esso agisce positivamente indicando il dove, il come, il quando delle opere da realizzare, sia che si parli di una strada, sia che si parli di una ferrovia (la Metaponto-Matera-Bari è stata argomento di intervento del collega Crollalanza e lo sarà da parte del collega Schiavone: mi esimo perciò dall'insistere su questo tema) sia ancora che si parli di opere industriali, di trasformazioni e soprattutto di centri abitati e di conversioni culturali. Tutti questi problemi devono essere appunto previsti nel programma, in base al quale dovranno essere coordinate le attività relative.

Il programma agisce negativamente inibendo quelle opere e quelle attività che risultino di danno all'economia e in contrasto con le linee generali del piano. Il quale — è bene dirlo — non è assoluto, nè eterno, ma indica una via di sviluppo aperta nel tempo e agli accadimenti futuri; ferme restando le sue linee generali, deve essere quindi aggiornato e seguito nel tempo. Questo non significa che intanto non rappresenti un programma da realizzare, una traccia ferma, una linea precisa lungo la quale le opere si allineeranno a tappe, in logica successione.

È un programma che impegna la collettività in un'opera di collaborazione umana, creando la coscienza comunitaria, la coscienza urbanistica. Questa coscienza costituisce la base dell'ordinato progresso di una regione, di un Paese, ma — vale la pena di ribadirlo — è l'uomo nella sua libertà e nel suo diritto concreto al lavoro e allo sviluppo della sua personalità che è al centro dell'esigenza pianificatrice di cui abbiamo fatto cenno. È una visione umanistica, spiritualistica e realistica ad un tempo, una visione di libertà che però vuole che l'uomo si interessi all'altro uomo, che la società tutta si interessi di ciascun suo componente e non si dia pace finchè uno solo di essi è privo dei beni essenziali e del diritto al lavoro concretamente attuato in uno spirito di giustizia.

Questa è la forma nuova che noi intendiamo dare sempre più chiaramente ed arditamente alla moderna democrazia; e con questo intendimento abbiamo voluto fare questo modesto intervento sull'argomento dei piani regionali. (*Applausi dal centro*).

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

D E S A N A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il collega senatore Genco, nella sua meditata relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960, rileva, a pagina 28, che con la legge 12 febbraio 1958, n. 126, mentre la rete delle strade statali passerà dai 25.000 chilometri attuali a 43.000 chilometri, saranno invece provincializzate strade comunali per circa 40.000 chilometri, con un contributo a carico dello Stato dell'80 per cento delle spese necessarie per la sistemazione delle strade, entro il limite di complessivi 180 miliardi.

Nel bilancio, egli precisa, sono stanziati, al capitolo 124, miliardi 12 per contributi ed anticipazioni alle Amministrazioni provinciali.

Ho voluto iniziare questo mio intervento ponendo la mia attenzione su questi problemi, perchè già lo scorso anno, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, avevo ritenuto necessario intervenire intorno all'applicazione della menzionata legge che, pur stabilendo le nuove norme per la classificazione delle strade di uso pubblico, presenta una grave lacuna in quanto non precisa come le Amministrazioni provinciali si procureranno i mezzi necessari alla spesa ricorrente obbligatoria per la manutenzione delle strade « provincializzate ».

Sono stato e sono tutt'ora amministratore di una provincia. Per questo mi permetto di ribadire quanto già dissi lo scorso anno; non si ignori il problema ora ricordato, poichè quasi tutte le Amministrazioni provinciali non possono più ricorrere alle supercontribuzioni sulla sovrimposta fondiaria per far fronte alla nuova ingente spesa ricorrente obbligatoria.

L'anno scorso, nel mio intervento, affermavo che occorreva colmare la citata gravissima carenza della legge 12 febbraio 1958, n. 126, con un'altra legge. Ora ritengo, al riguardo, di dover essere ancora più preciso: e pertanto raccomando in anticipo talune proposte che la 5ª Commissione finanze e tesoro del Senato ha formulato, per sottoporle al Parlamento, attraverso i colleghi Cenini ed Oliva.

Sono proposte con le quali si intende risolvere il problema della spesa relativa alla ordinaria manutenzione delle strade classificate provinciali per effetto della legge numero 126.

Giustamente il collega Oliva, profondo studioso di questioni di finanza locale, mi riconfermava in questi giorni che le Provincie non possono assumersi nuovi ingenti oneri per la cura delle strade se non si provvederà a rendere disponibili, per i loro bilanci, nuove permanenti fonti di entrata.

La 5ª Commissione, pertanto, proporrà, nel quadro di un primo riassestamento dei bilanci comunali e provinciali, di fissare per legge un termine di cinque anni entro il quale dovrà avvenire la graduale provincializzazione delle strade comunali e di far corrispondere dallo Stato, a partire dallo esercizio 1960-61, un « contributo annuo di manutenzione ordinaria » alle Amministrazioni provinciali, commisurato al numero dei chilometri provincializzati, al netto dei chilometri contemporaneamente statizzati.

Evidentemente, per la copertura del fabbisogno si dovrà appostare un primo stanziamento nel bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1960-61.

Ricordiamo tutti che, quando venne approvata la legge n. 126, il Governo la riconobbe insufficiente per quanto si riferisce alla spesa delle nuove manutenzioni ordinarie, e promise di risolvere il problema in sede di riforma della finanza locale.

Il disegno di legge concernente « Norme per contribuire alla sistemazione dei bilanci comunali e provinciali, eccetera » distribuito questa mattina, costituisce evidentemente il più urgente anticipo sull'aspicata riforma generale della finanza locale: pertanto Parlamento e Governo non dovranno da esso escludere la proposta del contributo annuo di manutenzione ordinaria delle strade provincializzate, senza del quale non si contribuirà di certo a sistemare i bilanci provinciali.

Chiedo scusa agli onorevoli colleghi della 5ª Commissione se ho citato, sia pure in sintesi, una proposta che essi hanno appena resa ufficialmente di pubblica ragione, ma mi pare che in questa sede non si possa attendere oltre per annunziare ed appoggiare una concreta iniziativa che di certo soddisferà le ansiose aspettative di tanti valorosi Presidenti di Provincie, assessori e consiglieri provinciali che da ogni parte d'Italia guardano a noi con tanta fiducia per una completa soluzione del problema della viabilità minore.

Un altro settore intorno al quale intendo spendere qualche parola è quello dell'edilizia scolastica. Afferma il collega Genco che lo intervento dello Stato si esercita attraverso la concessione di contributi per 35 anni nella costruzione di scuole elementari, medie e di avviamento.

Le opere a tutt'oggi finanziate, sia in base alla legge n. 589 che alla legge n. 645, ammontano a circa 300 miliardi. Risulterebbero a tutt'oggi ultimate oltre 31 mila aule per una spesa di lire 124 miliardi e sarebbero in corso di attuazione opere per altre 33 mila aule circa, per una spesa di 130 miliardi.

A partire dal 1949 e a tutto il 1963-64, nel giro di 15 anni, l'intervento del Ministero dei lavori pubblici avrà portato alla realizzazione di opere per un importo di lire 372 miliardi.

Tale intervento non è però ancora sufficiente a risolvere la situazione dell'edilizia scolastica italiana che, secondo recenti calcoli, abbisogna di altre 80 mila aule per le scuole elementari e di circa 20 mila aule per le scuole medie e di avviamento.

Noi attendiamo quindi l'esame da parte del Parlamento e l'approvazione del disegno di legge per il piano decennale della scuola che consentirà soddisfacenti soluzioni dei problemi dell'edilizia scolastica per la scuola d'obbligo.

Nell'attesa, però, dobbiamo riconoscere che molto già è stato fatto, specie in numerosi piccoli Comuni rurali dove i nuovi edifici scolastici, inaugurati in questi ultimi anni, testimoniano la tenace volontà del Governo di tendere al miglioramento delle condizioni di vita delle nostre più laboriose popolazioni.

Altro argomento che desidero brevemente trattare è quello della pianificazione urbanistica regionale, associandomi sostanzialmente a quanto ha detto, prima di me, il collega senatore Bolettieri. Giustamente, nella relazione di maggioranza presentata alla Camera dei deputati su questo bilancio, si ricorda al riguardo che nel 1952 si era avviata la pianificazione regionale e che il Ministro di allora, onorevole Aldisio, aveva affidato gli studi agli organi periferici del Ministero (Provveditorati regionali delle opere pubbliche), chiedendo la collaborazione di enti territoriali, di enti pubblici, di enti economici e delle associazioni professionali e di categoria.

Oggi, però, non abbiamo ancora risultati definitivi in alcuna regione, pur avendo acquisito notevoli ed utili esperienze per orientare le future attività in materia. Io penso che bisognerà accelerare i tempi in questo settore.

Sono pienamente d'accordo, al riguardo, con coloro che ritengono opportuno di affidare maggiori competenze, in materia urbanistica, alle Amministrazioni provinciali per condurre, con ampiezza di indagine e profondità di studio, i lavori preparatori dei piani territoriali di coordinamento, limitando allo stretto indispensabile la parte normativa per assicurare efficienza e validità ai piani stessi.

In un recente studio dell'ingegner Giovanni Padoan, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, pubblicato sull'ottima rivista « Lavoro e Previdenza sociale » diretta da Giuseppe Togni, si afferma che « un notevole passo innanzi nella giusta ed equilibrata determinazione dell'insediamento umano nelle zone montane verrà fatto con la formazione dei piani territoriali di coordinamento, di cui alla legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 ».

Nello studio citato, dedicato particolarmente allo spopolamento montano, troviamo una gradita notizia e cioè che il Ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, ha rivolto particolare attenzione e cura ai « piani regionali » ed ha impartito direttive da

seguire in rapporto principalmente alle zone da riservare a speciali destinazioni ed a quelle soggette a speciali vincoli o limitazioni di legge; alle località da scegliere come sedi di nuovi nuclei edilizi od impianti di particolare importanza; alle reti delle principali linee di comunicazioni stradali, ferroviarie, elettriche, navigabili.

I piani territoriali « dovranno tener conto di tutte le condizioni e le caratteristiche fisiche, economiche e sociali che servono a definire il territorio interessato, nonchè dei rapporti con quelli contermini, e tracceranno i criteri ragionati per lo sviluppo organico e proporzionato dei principali strumenti di vita delle popolazioni ».

Onorevole Ministro, credo che questa sia la strada buona da percorrere per risolvere molti problemi di vita e di lavoro delle nostre popolazioni della pianura, della collina e della montagna. È recentissima la decisione di costituire, in seno all'Unione delle provincie d'Italia, un Comitato per la collina che si varrà delle esperienze e degli studi fatti in materia da comitati sorti ormai da qualche anno in seno a talune Unioni regionali delle provincie. Ebbene, questo comitato nazionale certamente si proporrà di far riconoscere e di far costituire, ovunque sia necessario, le « zone collinari omogenee », cioè quelle zone che, sia da un punto di vista economico, sia da un punto di vista geografico, presentino caratteri di uniformità e si sentano condizionate da un complesso di iniziative e di pubblici interventi atti a rappresentare quasi un patrimonio comune per le popolazioni e per i Comuni che vi sono compresi.

Particolare importanza assumerà, quindi, la pianificazione urbanistica nelle zone montane e nelle zone collinari, ispirata al criterio di dare agli insediamenti umani caratteristiche di stabilità in rapporto alle possibilità di sviluppo economico e sociale dei singoli ambienti. E, poichè ho accennato ai piani territoriali di coordinamento, mi consenta, onorevole Ministro, di sollecitare gli studi relativi a quello della mia regione: il Piemonte. Mai come in questi ultimi tempi si è sentita la necessità, in quelle mie zone, di iniziative coordinate, di studi organici specie per la rete delle principali linee di comunicazione. Le difficoltà naturali, finora, avevano costretto il Piemonte ad un forzato isolamento cosicchè, mentre altre regioni potevano curare con calma lo sviluppo della loro rete stradale, la regione piemontese rinviava le grandi opere stradali di collegamento con l'estero che, per essere di vasta mole, richiedevano molto coraggio e molti capitali.

Due grandi arterie ora dovranno percorrere il Piemonte nei due sensi: da Nord a Sud e da Ovest ad Est. La prima scenderà dal Gran S. Bernardo ad Aosta raccogliendo anche il traffico proveniente dalla galleria gemella del Monte Bianco; trattasi della via del 7° meridiano. La seconda proverrà dalla galleria del Frejus, toccherà Torino e proseguirà in direzione di Piacenza per congiungersi con l'Autostrada del Sole.

Onorevole Togni, a questo punto io dovrei soffermarmi ad allustrare i recentissimi ordini del giorno dell'Unione regionale delle provincie piemontesi che ella certamente ha ricevuto e conosce. Non desidero però superare il tempo assegnatomi per questo intervento. Confido semplicemente nella sua comprensione che d'altra parte si è già manifestata in modo tangibile con notevoli stanziamenti per le strade nazionali: ben 14 miliardi di lire per la mia regione. Mi permetto soltanto di affermare che il Piemonte, con i suoi trafori pronti presumibilmente nel 1961 — anno in cui si terranno nella capitale piemontese le celebrazioni per il centenario dell'unità d'Italia — è destinato a divenire il ponte di passaggio delle correnti di traffico di una notevole parte della Comunità Economica Europea. Non è quindi azzardato affermare che, quanto più si aiuterà il Piemonte nei collegamenti stradali, tanto più si aiuteranno la Liguria con i suoi porti e le regioni dell'Italia centrale e meridionale.

Avviandomi alla conclusione mi consenta, onorevole Ministro, di peccare ancora non tanto di campanilismo, quanto di amore per la mia terra ricordandole Verrua Savoia con la sua rocca ed il suo ponte, Casale Monferrato con le due strade nazionali che la toccano: la 31 e la 31-bis. La strada Vercelli,

Casale, Alessandria, necessita sempre più di interventi per varianti e ampliamenti; è quella destinata a raccogliere la maggior parte del traffico che defluirà ed affluirà al traforo del Monte Bianco. Come monferrino non mi sento di concludere senza raccomandare l'impiego del cemento nelle pavimentazioni stradali, ovunque sia possibile. Il problema meriterebbe un'ampia trattazione, ma io mi limito a ricordarlo perchè riguarda non solo aspetti tecnici e finanziari, ma anche aspetti profondamente legati al lavoro della mano d'opera occupata nelle cementerie.

Come parlamentare piemontese, sento infine il dovere di ringraziare, oltre a lei, signor Ministro, per quello che ha fatto e per quello che certamente farà nella mia regione, anche il provveditorato regionale alle opere pubbliche di Torino, gli uffici del genio civile di Torino e di Alessandria ed i tecnici piemontesi dell'A.N.A.S.

Ho potuto constatare personalmente che quegli ottimi suoi collaboratori sanno a volte fare miracoli, pur con mezzi non sempre sufficienti, per soddisfare le varie esigenze dei settori di loro competenza. Ebbene, mi auguro che, con mezzi sempre più adeguati alle possibilità, si possa dimostrare, d'ora in poi, ai molti scettici della mia regione, che Roma non ha del tutto dimenticato Torino ed il Piemonte e tanto meno intende disattendere quelle necessità di sviluppo economico e sociale, nel quadro del progresso generale della nazione italiana e nelle prospettive della Comunità economica europea, alle quali i piemontesi guardano, sì, con apprensione, ma anche con grande senso di responsabilità di cittadini italiani che mirano al bene comune di tutte le regioni dell'Italia e nello stesso tempo pretendono il giusto riconoscimento delle loro esigenze. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Cerabona, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la scarsezza di comunicazione che influisce in gran parte sulla povertà del Mezzogiorno in genere e della Lucania in specie;

considerato il notevole e progressivo sviluppo produttivo del Metapontino;

considerato il ritrovamento di notevoli giacimenti metaniferi che impegnano una zona di oltre 10 chilometri di lunghezza e le cui riserve accertate finora ammontano ad alcuni miliardi di metri cubi;

che altri giacimenti esistono nella zona di Pomarico e nel Melfese (Ripacandida) in Lucania,

invita il Governo a studiare l'opportunità della costruzione del porto di Metaponto quale indispensabile grande arteria del traffico marittimo, che aprirebbe per tutto il Mezzogiorno un'era nuova di prosperità e di progresso ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Cerabona ha facoltà di parlare.

C E R A B O N A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, la relazione di maggioranza è di una sincerità che commuove, specie nell'esposizione delle condizioni in cui vivono molti cittadini del nostro Paese. Mi ha toccato un periodo eloquente di essa che sa di sentimentalismo, ma che rispecchia una realtà vivente, là dove il relatore parla di cittadini del sud che vengono nelle grandi città, guardano i grandi palazzi ed esclamano: « ma che peccato grosso ho fatto io per dover vivere segregato dal consorzio civile? » Vedete quanta verità politica e sociale vi è in questa espressione. Potrei dire che essa ha dato luce a tutto il bilancio dei Lavori pubblici. Ha messo in luce la differenza tra le condizioni del nord e quelle del sud, quelle rovinose condizioni del sud che spingono ad un grido di disperazione il cittadino, dinanzi alla bellezza delle città, dinanzi alla comodità delle case delle città: « ma che grosso peccato ho fatto per dover vivere, pur essendo italiano, lontano dal consorzio civile! ».

Questa è la verità, e vorrei che il Ministro onorasse un po' il sud della sua presenza: che visitasse non le città, ma i piccoli paesi del sud, della Sicilia o della Sardegna; non Sassari o Cagliari, perchè là in fondo non si sta male, non la parte nuova di Matera, ma i paesi dell'interno della Basilicata chiusa nei secoli scorsi fra i suoi monti e chiusa ancora oggi.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Lei ignora che parecchi miliardi sono stati spesi.

C E R A B O N A . Si possono spendere centinaia di miliardi e spendere tuttavia poco. Più che costruire grandi stazioni ferroviarie, campi sportivi, fontane luminose, vaste piscine, bisogna edificare migliaia di piccole case. Questa è l'opera sociale e politica che deve svolgere un Governo democratico.

Il senatore Genco, relatore, ha espresso il grido di disperazione del sud nella sua relazione « Che peccato grosso ho fatto io per dover vivere in una zona lontana dal consorzio civile? ». Questo è il grido dei nostri lavoratori, dei nostri galantuomini, dei ceti medi, della classe borghese, discendente dei baroni. È passata una folata di vento freddo, gelido sui nostri paesi che aspettano da lungo tempo; la civiltà che avanza ha il passo troppo lento nel sud.

Occorre che si provveda, che non si lesini per il sud, che ha tanto bisogno! Si ha il dovere civile e politico di non lasciarlo nelle attuali condizioni e la stessa religione cristiana vi impone tutto ciò. Ad un grosso peccato una grossa punizione, ma noi non abbiamo peccato; abbiamo pagato le tasse. abbiamo partecipato alla liberazione, non solo a quella recente, ma a quella lontana, lottando contro coloro che si opponevano all'unità d'Italia, abbiamo partecipato a tutte le azioni buone, caritatevoli, a tutti gli appelli di solidarietà nazionale. I monarchici ricorderanno che Umberto I premiò con medaglia d'oro la città di Potenza, che era stata la prima ad insorgere contro il Borbone. Dunque non vi è il peccato da noi, vi è una dedizione al dovere e una lunga dolorosa attesa.

Il cittadino del sud dovrebbe spesse volte ribellarsi, ma non lo fa; dovrebbe ribellarsi a questa politica del Governo che si ostina a mantenere il Mezzogiorno nelle antiche condizioni di inciviltà e di miseria.

A proposito di lavori pubblici, leggevo la altra sera uno studio sulle costruzioni borboniche nel reame di Napoli; amo le indagini sottili e profonde che svelano lo spirito e le azioni politiche: Carlo III di Borbone fece costruire la grande strada per le Calabrie, la Reggia di Caserta, il Palazzo reale, e perchè tutto questo? Erano i Borboni uomini che volevano beneficiare il popolo o affermare la loro grandezza, la potenza della dinastia? La verità è che essi volevano, attraverso le grandi costruzioni che sfidano i secoli, affermare il loro imperio maestoso: Caserta, Santa Maria, Napoli, sono un aspetto di tutta la concezione della vita in un'epoca.

Fate girare la ruota! Non chiudete nella solitudine i paesi, avvicinate i cittadini, diffondete la stampa, fate che vi siano strade, ferrovie, mezzi di comunicazione. Onorevole Togni, a parte i nostri opposti punti di vista, deve riconoscere sul piano umano che, se il sud versa nelle attuali condizioni miserevoli, ciò è dovuto in gran parte alla mancanza di mezzi di comunicazione. Del resto, questo è il pensiero dell'ingegnere Tocchetti, uomo che milita nelle vostre file, uomo degno di rispetto per la dottrina e la sincerità delle sue opere. In apertura del Congresso economico del Mezzogiorno a Napoli, nel 1947, egli affermò che la rovina del Mezzogiorno è dovuta alla scarsezza delle comunicazioni.

Colleghi della maggioranza, nei loro interventi, hanno invocato questa o quella strada, questa o quella stradetta o straducola. Purtroppo una stradetta di più o di meno non vale nulla: bisogna impostare il problema delle vie di comunicazione nel suo complesso, perchè, come è stato detto, la civiltà corre sulle strade. Il mio intervento ha per oggetto due temi che vorrei illustrare il più sinteticamente possibile: l'edilizia e le comunicazioni.

Per quanto riguarda l'edilizia, voglio invocare la testimonianza del senatore Monni: dica se le nostre case, sarde, calabresi o lucane, non siano tutte dei tuguri! Fu ema-

nata una legge sulle case malsane, sui tuguri. Per poterne parlare con maggior conoscenza di causa, io che non sono fiorentino, ho voluto prendere un vocabolario e trovarvi la definizione di tugurio: ho letto che tugurio è la casa squallida, inabitabile, indecente. Allora, i nostri paesi sono un mucchio di tuguri! Alcune delle nostre case sono di creta impastata con la paglia, le mura hanno una sola apertura, quella della porta, non esiste luogo di decenza, non acqua corrente; vi dormono dentro anche il maiale e l'asino. Ecco le nostre case!

Vogliamo dunque iniziare una politica per l'edilizia nel Meridione, onorevole Genco? Io ho compiuto i miei studi nella sua Altamura, mi sono abbeverato della vostra cultura. In Altamura mi sono trovato anche in mezzo a quei contadini che, con il largo cappello in testa, ogni mattina si riunivano nella piazza centrale del Corso Federico II, in attesa di lavoro. È ancora vivo in me il ricordo di quelle scene, che forse si ripetono ancora, e mi vedo ancora piccolo collegiale fra quei grossi uomini dai larghi cappelloni, riuniti in piazza in febbrile attesa di chi li ingaggi al lavoro. E, dopo il lavoro, essi trovano riposo in case indecorose e indegne di uomini civili.

Lasciamo andare tutti i partiti del mondo, formiamo spiritualmente un grande partito di umanità! Riportiamo gli uomini di Lucania e di tutto il Mezzogiorno alla condizione in cui vivono tutti gli uomini civili.

Io approverò il bilancio solo quando mi si dirà che si spenderanno le somme necessarie per dare finalmente a tutti i cittadini del nostro Paese una casa. Carlo III faceva costruire i grandi palazzi; noi vogliamo le piccole case, ma pulite, decenti, in cui l'uomo possa trovare tutte le comodità del vivere ed il lavoratore la possibilità di pagare un basso fitto.

Questo io invoco dal Ministro in nome del Mezzogiorno, in nome dei paesi nostri perduti nelle valli, nelle gole dei monti, in nome di tutti i sofferenti di Lucania. Lei onorevole Ministro, ha detto, nella Conferenza tenuta il 18 gennaio, riportata dal relatore, che la preoccupazione sociale del Ministero è quella di dare un vano ad ogni abitante. Lo volesse il Cielo! Per il povero lucano il vano costituisce tutta la casa: se ha due o tre stanze le chiama « palazzo »! Da noi la casa per i lavoratori è costituita soltanto dal buco dove si dorme. Magari le nostre popolazioni potessero avere un vano per ogni cittadino! Esclamerebbero senz'altro « ecco la resurrezione del Mezzogiorno », « questa sì che è libertà di vivere! ». Se non darete la casa ed il pane ai cittadini, li ridurrete alla più triste miseria ed all'anarchia, costretti al grido di dolore, stampato nella relazione: « ma che peccato ho fatto? ».

Il Governo potrà dirsi democratico soltanto se farà qualcosa in questo senso; tutto il resto non conta. Io non voglio ripetere qui le belle parole pronunciate dal collega Sacchetti, parole che sono ripetute nella relazione del collega Genco; il quale ha, ogni tanto, la preoccupazione di mettere una toppa in favore del Governo. Infatti — e chiedo scusa se affiora un po' di malizia e furberia sotto la scorza dell'uomo di Lucania — mentre egli denunzia una deficienza di azione, aggiunge subito: però il Governo ha fatto molto; mentre dice che stiamo molto male, soggiunge che la carne, ogni settimana, ce la danno! (*Ilarità*).

Io però voglio stralciare la parte più sincera della relazione, quella uscita spontanea dal palpito del cuore: la prendo e ve la mostro, colleghi.

Onorevole Ministro, non faccia a questo riguardo la nota della serva, come diceva lo onorevole Sonnino: questo non si fa con il danaro speso per lavori di pubblica utilità e dirò di pubblica necessità. Sapete che in Lucania vi sono uomini che non si lavano ogni mattina il viso? Essi dicono: mi lavo la faccia col sudore, perchè se sciupo la acqua per lavarmi la faccia, non ne avrò per cucinare! Questa è la verità! Questo dobbiamo tollerare! Ed è perciò che, da lungo tempo gridiamo disperatamente: aiutate il sud, rendete giustizia al sud.

È inutile, onorevoli avversari, fare comizi, è inutile proclamare le grandi idealità, è inutile inneggiare alla libertà: la libertà si invoca da molti per potere liberamente conculcare i diritti dei meno abbienti.

Quando si dice ai contadini: dovete essere amanti della Patria, dovete combattere per la Patria, dovete dare i soldi alla Patria; molti si guardano intorno e vanno in cerca della Patria. Dove la trovano? In quel buco di casa in cui c'è il maiale che grufola, dove c'è il letto sconnesso, dove c'è il bambino rachitico?

Questa è la realtà, onorevoli signori, tutto il resto è lenocinio di parole, forma usata da colui che sta in una comoda poltrona al caldo mentre fuori fiocca la neve e si domanda: ma dov'è tutto questo freddo, infine? Fino a quando non sentirete il dovere di dare a noi del sud una vita civile, potrete avere tutti i voti di maggioranza che volete, ma il bracciante, il duro contadino che soffre, giudicherà le vostre promesse con l'amara filosofia del « mondo è stato e mondo è »! Ma aggiungerà fiducioso: « Dovrà pur venire quel giorno! ». Ecco la vostra politica a che cosa porta, ecco lo stato d'animo di colui che non può curare il figlio infermo, di chi non ha la poca minestra per il desinare, di chi vede questa disuguaglianza tra i cittadini che hanno i grandi palazzi e quelli che non hanno nemmeno una piccola casa.

Il mio è uno sfogo di oratoria accorata, ma è necessario, allorchè si vede che i miliardi se li dividono i grossi costruttori dei grandi palazzi. Vi sono, ora, anche i grattacieli: a Napoli, c'è il grattacielo della Cattolica apostolica romana. Che bel grattacielo, dice il « cafone » mio! Chissà quanto tempo ci vorrà per salire là sopra? Ci si va con l'ascensore, in un minuto, rispondo io. In America li aveva visti i grattacieli il povero contadino, adesso li abbiamo anche in Italia, perchè il Governo dà i miliardi non per le case popolari, ma per i palazzi sontuosi.

Voi — io dico alla mia gente — costituite un altro popolo, il popolo della verità, della sincerità, del dovere civile, il popolo senza diritti. Bisogna combattere per la difesa di questo popolo e per la sua dignità civile.

Innanzitutto occorre provvedere alle case. Vorrei che l'onorevole Ministro mi ascoltasse attentamente. A Matera — dice il relatore Genco — i sassi sono scomparsi.

G E N C O , *relatore*. Ho detto: in parte.

C E R A B O N A . Ho torto e ti chiedo scusa.

G E N C O , *relatore*. Sarebbe un errore farli scomparire, anche dal punto di vista turistico. Bisogna togliere gli abitanti di là dentro.

V A L E N Z I . Resteranno a monumento dell'èra democristiana.

C E R A B O N A . Se non fosse paradossale, sarebbe una buona idea! Lo dirò al ministro del turismo onorevole Tupini. Però quei monumenti che si conservano per i turisti non sono abitabili, pure essendo abitati. Disabitiamo quelle case, lasciamone 10 o 15 per una rara fotografia, perchè vengano i turisti a vedere questo detrito civile, come i campi di concentramento. Ma oggi i sassi esistono e lei, onorevole relatore, ha avuto la compiacenza di affermarlo.

Ora, quella gente ha il diritto di vivere meglio. C'è l'Istituto delle case popolari. Mi giungono varie lettere che mi pregano di sollecitare il Ministro dei lavori pubblici perchè risolva il penoso problema delle abitazioni. Quei cittadini hanno ragione: essi hanno avuto la casa nel 1937 dall'Istituto fascista delle case popolari. Conservo la fotografia delle ricevute. Pagavano allora 40 lire all'anno, adesso l'Istituto pretende 3.750 lire al mese.

*Voce dalla sinistra*. In Sardegna le case popolari stanno a 10 mila lire al mese.

C E R A B O N A . C'è sempre qualcuno che sta peggio. La Basilicata non è mai ultima, perchè c'è sempre la Sardegna che sta peggio (*si ride*).

Allorquando ad un lavoratore dite di pagare 10 mila lire al mese, occorre tener presente che deve mangiare, deve cambiarsi la camicia ogni 15 giorni, deve pagare il pane per sè e per i figli; il latte... no, se non c'è una capra che glielo dà gratis. Ed allora, come fa?

Lo tenga presente l'infelice impiegato del sud; lo definisco così, perchè egli meriterebbe di essere sottoposto ad un rigoroso studio economico per fargli comprendere la sua vera condizione. Si illude, stando a quel posto, di essere il padreterno della situazione, e non partecipa ai convegni, ai comizi che, pur non essendo favorevoli al Governo, sono favorevoli alla sua vita ed a quella dei suoi compagni di lavoro.

Queste case popolari, dunque, hanno dei fitti esosi. Noi, per Matera, abbiamo domandato un'inchiesta, perchè le case date dall'Istituto popolare fascista nel 1937 non soltanto non devono essere pagate a caro prezzo, ma, dovrebbero essere dichiarate inabitabili. Ho presentato al Ministro una perizia giurata, che non leggo per l'ora tarda. In essa si parla di case umide, inabitabili, di case lesionate, di case che possono crollare da un minuto all'altro. E l'Istituto, invece di farle riattare, ha intimato lo sfratto agli inquilini che pagavano nel 1937 40 lire all'anno ed ora pagano 3.750 lire al mese!

L'I.N.A.-Casa è un'altra istituzione del genere, perchè no? Ma la gestione è affidata all'Istituto delle case popolari. Poichè la burocrazia cresce di giorno in giorno, e le spese di esercizio aumentano, esse vanno a cadere sul fitto dei locali. È stato notificato ultimamente agli inquilini delle palazzine dell'I.N.A.-Casa in via Lucania l'invito a pagare seimila lire di tassa di registro per i contratti di fitto di 5 o 6 anni or sono. E gli inquilini mi scrivono: come va che ci chiedono seimila lire per tasse di registro ed eccedenza di acqua, se la tassa in ogni caso dovrebbe essere molto inferiore, secondo la legge?

Come va? Che cosa avviene? L'Istituto delle case popolari, in seguito alle proteste, scrive una lettera (che ho qui a disposizione) dichiarando che la sua richiesta è errata, perchè causata da un banale errore dell'impiegato! La cosa è così grave che mi rifiuto di commentarla; ed anche questi inquilini stanno in case che sono inabitabili. Quale sarebbe il dovere del Ministero? Si chiede che un ispettore vada a vedere le suddette case con i propri occhi. Abbiamo presentato le fotografie delle abitazioni del rione Piccianello. Chiediamo però che un Ispettore del Ministero faccia una inchiesta sul posto e si vedrà come effettivamente vi è in quelle desolate abitazioni, molta umidità, che sono lesionate e quasi inabitabili. Mandate uno dei vostri diligenti ispettori e saprete il vero stato delle cose: abitazioni mal ridotte per le quali non è giusto pagare la pigione che si è imposta. Coloro che vi abitano chiedono il riscatto delle case, ma per concederlo si pretendono milioni di lire. Fate giustizia, onorevole Togni, mandate da Roma un ispettore del Ministero e poi scriverete la sentenza che la vostra coscienza vi detta.

E passo alla questione delle strade e alla costruzione del porto di Metaponto.

Io ho la recidiva per i porti, perchè ebbi a chiedere il porto di Maratea, anni fa. Lo onorevole Tambroni, allora Ministro della marina mercantile, fu molto sincero nel dire che un porto non si poteva fare, ma che qualche altra cosa per ricetto di pescherecci o altro si sarebbe fatta ed effettivamente a Maratea qualcosa si è avuta.

Intanto interessiamoci delle strade. Il Ministro faccia redigere una relazione precisa sui paesi del Mezzogiorno, specie di tutta la Lucania, che non hanno ancora strade. Io richiamo la sua attenzione sulla statale n. 92 che dovrebbe congiungere la Basilicata, da Terranova di Pollino, alla Calabria. Mancano solo dodici chilometri da costruire. Sono passati molti anni e si sono susseguiti parecchi Ministri, ne verranno chissà quanti altri e non avrò il piacere di vedere compiuti i dodici chilometri. I ministri Aldisio, Mattarella, Romita mi fecero delle vane promesse: spero che questi dodici chilometri li faccia costruire lei, onorevole Togni, o che per lo meno faccia rimettere allo studio il progetto perchè si possa realizzare la costruzione di una fra le più importanti strade della regione. Il commercio tra la Calabria e la Basilicata ristagna all'angolo di Terranova; eppure vi sono paesi fertili, vi è il Pollino, si potrebbe incrementare il turismo, si potrebbero avere dei campi di sci, si potrebbero fare tante cose per venire in aiuto di quelle plaghe. Vi è in

proposito e da molto tempo, una mia interrogazione che non ha avuto risposta. Mi accontenterei di una risposta scritta, ma urge provvedere, senza ulteriori promesse che stancano ed offendono.

E vengo al porto di Metaponto.

G E N C O , *relatore*. I fondali dove sono?

C E R A B O N A . Per me il porto di Metaponto è una necessità che va vista come una importantissima prospettiva. Metaponto ebbe, secoli or sono, un porto fiorentissimo, che è stato rievocato in un'importante pubblicazione del dottor Michele La Cava: di lì le navi si dirigevano a Taranto e a Crotone, e dalla Calabria verso Brindisi, cariche di mercanzie. Potrebbe essere oggi un porto di eccezionale importanza specie ora che è affiorato il metano, in vaste proporzioni, nei paesi vicini.

È stato provvidenziale il ritrovamento del metano a Ferrandina; è una fonte inesauribile di ricchezza che aprirà un'era nuova. Lo ha detto l'onorevole Segni, scendendo dall'elicottero. Immaginate gli abitanti di quei paesi che hanno visto un uccello grosso grosso e da esso scendere il ministro Segni, il ministro Colombo e l'onorevole Mattei: grande attesa ed esultanza. Si è chiesto che il metano sia sfruttato sul posto e noi ci associamo alla richiesta, ma si tratta di milioni e milioni di metri cubi che non potranno essere tutti sfruttati in quella plaga e nel solo Metapontino che è pur vasto; dovrà essere anche esportato, ed allora, qual'è il mezzo di trasporto? Si, potremo avere la ferrovia Matera-Altamura-Bari da me richiesta da anni, e che è stata negata perchè si vuole aspettare non so che cosa, ma essa non è sufficiente. Occorre mettere subito allo studio la costruzione del porto di Metaponto, di capitale importanza. Quando non vi sarò più, molti diranno: aveva ragione; ma, prima di me, avevano ragione i romani, i tarantini che avevano visto la necessità di questo porto che era l'emporio del mare Jonio. È una via che apre il traffico per l'Oriente alle Calabrie, alla Puglia, alla regione Lucana, ed è una via che il metano ci indica.

L'onorevole Segni ha detto che sfruttaremo questo metano attraverso gli enti di Stato ed anche attraverso privati di buona volontà; fate, invece, che lo Stato diventi il padrone di questa grande ricchezza, lasciamo da parte i privati, diventi lo Stato tutore di questa immensa fortuna, che è provvidenziale per la Lucania e per la sua industrializzazione.

Per la visita del Presidente del consiglio i buoni lucani hanno affisso dei grandi cartelli, con la scritta: « Non è vero che Cristo si è fermato ad Eboli, furono gli uomini del passato che non lo seguirono ». Forse lo avrebbero seguito se non lo avessero proibito con la forza.

In altri cartelli era scritto: « Viva il Presidente della certezza », perchè Zanardelli fu il Presidente della speranza, che nel 1902 esplorò sopra un mulo la Lucania. Oggi il Governo arriva in elicottero: questo è il progresso. Fu fatta una legge per la Basilicata, legge che non fu mai applicata, e da allora l'onorevole Zanardelli fu chiamato, in Lucania, il Presidente della speranza.

L'onorevole Segni è il Presidente della certezza, ma di quale certezza? Egli ha detto che farà, ma come tutti gli altri! È il Ministero dei lavori pubblici quello che dovrà fare molte cose, e ne ha il dovere. Il porto di Metaponto dovrà essere una face luminosa per l'avvenire del Mezzogiorno d'Italia, perchè servirà a tutta una vasta zona che va da Taranto alle Calabrie.

Onorevole Presidente, sono un amante delle cose antiche, e voglio concludere all'antica, citandovi un brano del libro di Michele La Cava « Topografia e storia di Metaponto » nel quale è detto che il lago di San Palagina, l'antico porto di Metaponto, si può congiungere, con un chilometro circa di strada ferrata, alla stazione centrale di Torre a Mare. Qualunque spesa sosterrà la nostra Nazione, che oggi è entrata nel novero delle grandi Potenze europee (scriveva nel 1891), sarà il migliore degli investimenti ».

Siamo oggi fra le grandi, fra le medie o fra le piccole Nazioni — non so — ma è certo che l'Italia ha il dovere di far rivivere

quello storico porto, che diventerà l'approdo di terre ora senza sbocchi, il porto della democrazia, il più attivo porto di tutto il Mezzogiorno.

Onorevole Ministro, cinque anni fa mi sono interessato (passando ad un altro argomento, prima di concludere) della ferrovia Matera-Bari-Altamura ed ho insistito per vederla tra le nuove costruzioni. Presentai e discussi un'interpellanza alla quale rispose l'onorevole Spasari, dicendo che occorreva attendere tempi di più intensa produzione. Nel frattempo qualche cosa è maturata. L'obiezione mossa contro quel progetto riguardava la scarsa produzione del metapontino. Si diceva: diventi fruttifero e costruiremo la ferrovia. Oggi abbiamo il metano a Ferrandina e non è più un augurio che quella zona diventi centro di grande produzione e di scambi. È quindi indispensabile ed urgente la ferrovia che unisca il mare Jonio al mare Adriatico e che renda più celeri i rapporti fra la Sicilia e il nord.

Il compianto ministro Romita mi indirizzò una lettera, a suo tempo, nella quale assicurava che l'opera doveva considerarsi approvata e che si trattava soltanto di precisare il tracciato migliore. Non credo che il ministro Togni vorrà essere di cuore più duro contro noi poveri lucani e calabresi negandoci, ancora una volta, la ferrovia che ci era stata promessa. Ha posto la condizione che la zona diventasse fruttifera, perchè dal punto di vista tecnico si doveva considerare tutto definito. Si può, dunque, passare all'esecuzione, ora che la esistenza del metano, di questa magnifica sorgente di ricchezza, ve ne impone in modo particolare il dovere.

Concludo, chiedendo venia per essermi dilungato. Sono certo di aver chiesto cose giuste ed oneste, e mi auguro che il Ministro accetti le mie richieste, nell'interesse del Mezzogiorno, per l'avvenire del nostro Paese. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Pajetta, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato,

fa voti perchè il Governo, con la maggiore possibile urgenza, provveda:

1) a tradurre in atto il canale navigabile Venezia-Locarno;

2) a raddoppiare l'autostrada Milano-Laghi dapprima nel tratto Gallarate-Varese e poi nel tratto Gallarate-Vergiate;

3) a ricostruire al valico svizzero di Ponte Tresa il ponte sul Tresa coi relativi raccordi e le opere accessorie ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Pajetta ha facoltà di parlare.

P A J E T T A . Onorevole signor Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli senatori, poichè è a tutti ben nota l'intelligenza, la volontà e la dinamicità dell'attuale Ministro dei lavori pubblici, potrebbe sembrare quanto meno superfluo che i singoli parlamentari abbiano a richiamare la sua attenzione su problemi che egli certamente già conosce, almeno nelle loro linee generali. Ritengo tuttavia di non far cosa ingrata, sia al Ministro che agli onorevoli colleghi, se mi permetterò di intrattenerli brevemente su tre argomenti che io credo di importanza non soltanto locale, ma nazionale, direi anzi internazionale. Il primo di questi argomenti riguarda il raddoppio dell'autostrada Milano-Laghi nei due tronchi da Gallarate a Varese e da Gallarate a Vergiate-Sesto Calende.

Tutti sanno che l'autostrada dei Laghi è stata la prima ad essere costruita in Europa; tutti ne conoscono quindi la grande importanza. Io vorrei che i colleghi venissero a percorrerla nei giorni festivi, specialmente nella stagione estiva, per rendersi conto dell'enorme traffico che vi si svolge: sono lunghe teorie di macchine che per ore ed ore transitano anche su doppia corsia lungo queste strade; onde, per evitare incidenti e per sol-

lecitare il traffico, è necessario per forza di cose raddoppiare quest'autostrada nei due tronchi che ho citato.

Il tronco che va da Milano a Gallarate, che lei conosce certamente meglio di me, onorevole Ministro, è già bellissimo e si snoda su tre corsie, rispondendo così molto bene alle esigenze del traffico intenso che vi si svolge, traffico che io paragono a quello che si svolge sulle strade interne di Roma o di Milano.

Ci sono però anche i due tronchi che ho citato, la cui importanza appare evidente se si tenga presente che il tratto che va a Varese porta poi ai valichi del Gaggiolo e di Ponte Tresa e quindi a Lugano e poi a Bellinzona dove, come tutti sanno, convergono le strade provenienti dal passo del Gottardo, dal passo del Lucomagno e dal passo del San Bernardino, il quale ultimo tra breve dovrà avere anche il suo traforo, così come è nei progetti degli svizzeri del Canton Grigioni.

Io sono lieto che sia qui presente anche l'onorevole Corbellini, perchè egli conosce molto bene la zona e quindi sa che i problemi che io tratterò interessano anche la zona di Rho della quale egli è rappresentante.

L'altro tratto è quello che va da Gallarate a Vergiate e poi confluisce nella strada del Sempione che, per Arona, Stresa, Baveno, percorre la Valle dell'Ossola e porta nella Valle del Rodano ed al Lago di Ginevra. Basta enunciare queste località per capire quale sia l'importanza di questo tronco. Io che sono di Angera, comune rivierasco del Lago Maggiore, vedo la sera il ritorno delle macchine che provengono dalla Val d'Ossola e vanno verso Milano: macchine che per ore ed ore si susseguono, l'una dietro l'altra, su questa strada dove a malapena si passa affiancati.

Ritengo che non sia necessario spendere altre parole in quanto l'onorevole Ministro, che conosce molto bene l'importanza di questi due tronchi di autostrada, sarà senz'altro con me del parere che bisogna provvedere urgentemente al loro raddoppio.

Il secondo argomento sul quale desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro è quello della sistemazione della provinciale Varese-Ponte Tresa e della costruzione del ponte sul fiume Tresa.

La strada ordinaria Milano-Busto Arsizio-Gallarate-Varese-Ponte Tresa forma la spina dorsale della provincia di Varese ed immette, precisamente a Ponte Tresa, al valico svizzero dal quale si diparte la strada che porta a Lugano, a Bellinzona e al Gottardo. Questa strada provinciale, in parte, mercè i sacrifici dell'Amministrazione provinciale di Varese, che ho avuto l'onore di presiedere per diversi anni, è già stata sistemata; però occorre completare il tronco Varese-Ponte Tresa che è già stato compreso nell'elenco delle strade statali.

È quindi urgente che il Ministero dei lavori pubblici intervenga a sistemare questa strada, specialmente nel tratto Varese-Valganna, compreso tra pareti rocciose, che dapprima era percorso dalla ferrovia elettrica della S.V.I.T. Questa ferrovia, bisognosa di riparazioni, ora non funziona più e sono già stati levati i binari. È rimasto questo tronco di strada strettissimo e poichè la provincia di Varese non ha i mezzi per metterlo in efficienza, è necessario l'intervento dello Stato che, come già ho detto, non dovrà rifare tutta la strada, ma solo quei tratti in cui se ne presenti la necessità.

A mezzo della strada di cui ho parlato si arriva, come ho accennato più sopra, a Ponte Tresa: ma qui sorge il problema del ponte sul fiume Tresa, che è di grande importanza e deve essere affrontato con estrema urgenza, per vari motivi. Innanzitutto, il ponte è lesionato. Quando ero Presidente della provincia di Varese ebbi a farlo controllare dall'ingegnere capo della provincia stessa, il quale mi riferì che vi era qualche volta lesionata. La conferma l'ho ricevuta da una visita eseguita dal capo del Genio civile, ingegner Scalera. È facile immaginare quali sarebbero le conseguenze se crollasse qualche volta del ponte chiudendo il passaggio alle automobili nostre e straniere. Si tratta di un fatto oramai noto, constatato dai due ingegneri della Provincia e del Genio civile; è quindi necessario porvi rimedio.

È indispensabile ricostruire questo ponte anche perchè è troppo stretto. Vi è lo spazio appena sufficiente per le due correnti di traf-

fico, e l'inconveniente è aggravato dalle complicazioni per la visita doganale. Mentre infatti da parte Svizzera tre guardie sbrigano il loro lavoro in un momento, da parte nostra ci sono carabinieri, guardie di Pubblica sicurezza, guardie di Finanza e impiegati di dogana. Il traffico si svolge quindi molto lentamente, sia per la strettezza del ponte che per l'eccessiva complicazione dei controlli di frontiera.

Vi è infine un'altra ragione che vuole che il problema sia presto risolto; e la ragione è che il ponte in parola deve essere ricostruito più a monte in quanto, come il Governo italiano sa, la Svizzera ha già pronto un progetto esecutivo per la regolazione delle acque del lago di Lugano, fatto che interessa non soltanto i paesi svizzeri, ma anche i nostri paesi rivieraschi, che di quando in quando vengono invasi dal lago in piena. La Svizzera si è decisa finalmente a regolare il livello del lago ed è in progetto la costruzione di una diga mobile sul fondo del fiume Tresa, che comporterà una spesa di 600-700 milioni. La Svizzera avrebbe intenzione di iniziare i lavori nell'agosto prossimo venturo. Ora io capisco benissimo che non è possibile ricostruire il ponte sul Tresa in un mese o due, ma è pur necessario affrontare urgentemente il problema. Occorre che noi demoliamo il vecchio ponte, i cui piloni troppo grossi ostacolano anche il deflusso delle acque verso il Lago Maggiore; ma è evidente che è dapprima necessario che sia costruito il nuovo ponte più a monte.

In proposito, occorre tener presente che in data 2 gennaio 1958 è stata stipulata una convenzione (n. 9). italo-elvetica in conseguenza della quale è stata costituita presso il Gabinetto del Ministro dei lavori pubblici una Commissione composta di 4 rappresentanti della Svizzera e di 4 rappresentanti dell'Italia. Tale Commissione, alla quale è stato demandato il compito di risolvere i problemi ai quali ho accennato, si è già radunata una prima volta il 21 giugno 1957. Sono seguiti poi diversi convegni, con sopraluoghi a Ponte Tresa, e si è giunti alla conclusione di dare incarico al Genio civile di Varese di predisporre il progetto, sia per la costruzione del ponte che per i raccordi che si debbono fare dal lato italiano.

Ho parlato direttamente con il capo del Genio civile di Varese, ingegner Scalera, ed egli mi ha riferito che il progetto del ponte è già stato predisposto ed importa una spesa di 110 milioni, dei quali 55 a carico della Svizzera e 55 a carico dell'Italia. Il Genio civile ha pure predisposto il progetto per la costruzione dei raccordi stradali e degli edifici necessari per la dogana, per le guardie di finanza, eccetera. La spesa prevista è di 350 milioni di lire. Riassumendo: poichè il traffico automobilistico che si svolge attraverso il valico di Ponte Tresa è intensissimo, poichè i progetti per la esecuzione delle necessarie opere sono pronti e la spesa occorrente non è eccessiva, io penso che, grazie alla buona volontà e alla dinamicità del nostro Ministro, si potrà arrivare presto alla realizzazione delle opere a cui ho accennato. Ho finito anche su questo argomento.

Il terzo argomento sul quale mi intratterrò brevemente, perchè è stato già trattato anche dal collega onorevole Gombi, è quello che riguarda la navigazione interna. Voi mi chiederete perchè io mi interessi di navigazione interna. Essendo stato Presidente della provincia di Varese ed essendo senatore di quella provincia, so che la provincia di Varese confina ad ovest con il lago Maggiore e poi con il Ticino; la risoluzione di questo problema interessa quindi direttamente la mia provincia. Ma l'argomento interessa pure grandemente la provincia di Milano e diverse altre Provincie il cui territorio si svolge lungo i corsi d'acqua che dovranno servire per l'idrovia Locarno-Venezia.

Il relatore, senatore Genco, che ringrazio, nella sua relazione ha già accennato a questo importante problema della navigazione interna; ma vi ha accennato piuttosto fugacemente, mentre io voglio occuparmene *ex professo*. Non intendo naturalmente ripetere quanto ha già detto il senatore Gombi, il quale ha svolto il tema ampiamente ed ha affermato cose giustissime. Voglio tuttavia far osservare al signor Ministro che è necessario che questo problema, dibattuto ormai da circa 40 anni, sia finalmente risolto, in un senso o nell'altro, il più urgentemente possi-

bile. Ciò è anzitutto necessario, perchè i lavori per la costruzione della idrovia Venezia-Locarno possono costituire una valvola di sicurezza contro la disoccupazione.

Non dimentichiamo che nella Valle padana si avvicendano periodi in cui la disoccupazione non è cosa indifferente. Occorre dunque provvedere, con la predisposizione di lavori che avranno una durata di diversi anni, perchè in caso di bisogno i disoccupati siano fatti affluire sui canali in costruzione. Il tronco di canale che dovrebbe andare da Cremona a Milano avrebbe una lunghezza di circa 70 chilometri: si capisce pertanto benissimo la importanza di questa idrovia che potrebbe dar lavoro a migliaia e migliaia di operai.

Il secondo motivo che consiglia la costruzione della idrovia Venezia-Locarno è quello di provvedere alle necessità del nostro commercio e della nostra industria interna. È evidente che per le merci di modesto valore i trasporti per via d'acqua sono convenientissimi, e avrebbero l'effetto di ridurre il prezzo.

Il terzo importantissimo motivo che ci consiglia di occuparci di questo argomento, riguarda i nostri rapporti commerciali con la Svizzera. Noi appunto tendiamo con la nostra idrovia ad andare sino a Locarno. Locarno rappresenterebbe pertanto il porto elvetico che congiungerebbe la Svizzera con Venezia. Se la Svizzera sarà messa in condizioni di farlo, per le merci provenienti dallo Oriente si servirà certamente del porto di Venezia, evitando così di far loro eseguire il lungo giro del mare del Nord e dell'Atlantico. Ma se da parte nostra non si provvedesse alla costruzione della idrovia, la Svizzera si vedrebbe costretta a servirsi dei corsi d'acqua del nord: lago di Costanza, Reno ed altri corsi d'acqua.

L'argomento più importante da tenersi presente è però questo: che l'Italia sta per entrare nel secondo anno del Mercato comune europeo e che se noi non riusciamo a produrre i materiali siderurgici in modo tale che vengano a costare come quelli che si producono in Germania, in Francia ed in altri Paesi, non potremo vincere la concorrenza. Se queste affermazioni venissero soltanto da me, mi si potrebbe obiettare che sono avvocato e quindi incompetente in materia; ma ho voluto parlare in proposito con una persona che se ne intende perchè direttore di un grande stabilimento siderurgico che ha alle sue dipendenze circa seimila operai, ed ha addentellati anche in Germania. Ora in Germania, per ottenere una diminuzione dei costi, si stanno sempre più sviluppando le già utilizzate vie d'acqua ed i grossi stabilimenti siderurgici si fanno sorgere appunto sulle rive del Reno e degli altri canali che collegano il Reno con le altre idrovie. Soltanto così si può ottenere una diminuzione dei prezzi di trasporto che, per le materie di modesto valore, incidono in modo decisivo sul prezzo del prodotto finito. Data la evidente sua importanza, mi permetto di leggere al Senato la lettera che, a mia richiesta, mi ha scritto il tecnico al quale ho sopra accennato: « Il problema dei trasporti interni ed esterni di uno stabilimento siderurgico ha un'incidenza determinante sul costo del prodotto finito in quanto il volume del materiale in movimento assume dimensioni colossali ed in quanto il valore del prodotto mercantile è contenuto entro limiti molto bassi (prezzi da 60 a 110 lire al chilogrammo a seconda della qualità del prodotto). Giova a questo proposito ricordare che per ogni tonnellata di acciaio mercantile prodotto (profilati, lamiere, rotaie, eccetera) si ha un movimento (materie prime, semiprodotti, scorie, riprese, macchinari) di quasi 50 tonnellate. Sicchè in uno stabilimento a ciclo integrale che produca 1000 tonnellate di acciaio mercantile al giorno, si avrà un movimento di quasi 50 mila tonnellate nelle 24 ore. Se si prende in considerazione, invece, il solo movimento delle materie prime che entrano e dei prodotti che escono da uno stabilimento siderurgico a ciclo integrale, con una produzione giornaliera di 1000 tonnellate, si ha un trasporto di ben 7 mila tonnellate nelle 24 ore, il che corrisponde presso a poco a 350 vagoni ferroviari, vale a dire a 10 treni. Appunto tenendo conto dell'incidenza dei trasporti sul costo del prodotto, si evita sistematicamente di installare gli stabilimenti siderurgici nelle zone che non consentono il trasporto per via idrica (mare, fiume, canali artificiali). In questo senso, gli stabilimenti siderurgici di Sesto S. Giovanni rap-

presentano il tipico teratismo industriale. La loro ubicazione impone infatti l'uso degli onerosi trasporti ferroviari e stradali. Tale constatazione non autorizza, però, a pensare allo spostamento di un centro di lavoro del genere, ad esempio, sulla costa ligure; ma, in previsione delle difficiltà che la nostra siderurgia dovrà affrontare con l'avvento del M.E.C., trovo che la sua idea, di incominciare a pensare al miglioramento delle condizioni della industria lombarda con la tempestiva riduzione dei costi dei trasporti, sarà certamente apprezzata dagli onorevoli suoi colleghi e giungerà gradita a coloro che hanno interesse a che l'industria resti viva e vitale.

Quanto ho brevemente esposto per la siderurgia vale naturalmente anche per altri settori, quali ad esempio l'industria del cemento, ed in genere per tutti quei complessi che producono merci di massa di scarso valore unitario ed in forte regime concorrenziale. Per correlazione di idee, aggiungerò che il problema dei trasporti nel nostro Paese è il *punctum dolens* dell'economia nazionale: a titolo orientativo, e con molte riserve sui dati che sono mio malgrado costretto a citare a memoria, l'incidenza globale della voce trasporti sul prezzo medio delle merci portate al consumo raggiunge in Italia la catastrofica percentuale del 26-30 per cento; il dato corrispondente raggiunge negli U.S.A. il 12-15 per cento e in Germania circa il 10-12 per cento. Tale situazione è legata ovviamente alla struttura geografica del nostro Paese. ma mi consenta di dirle che forse con una più accurata organizzazione e con una adeguata legislazione si potrebbero realizzare delle sensibili economie . Non è infatti ammissibile che del carburante distillato in Lombardia venga consumato a Napoli e che la stessa merce venga a sua volta prodotta, ad esempio, a Bari ed impiegata a Milano. Gli americani, che pur hanno una situazione ben diversa dalla nostra (12 per cento contro il 30 per cento circa) si preoccupano seriamente di questo problema che, se le mie informazioni non sono errate, è stato affidato all'esame di particolari Comitati tecnici ».

Onorevole signor Ministro, ho sottoposto alla sua attenzione tre problemi: quello del raddoppio dell'autostrada Milano-Laghi, quello del ponte sul fiume Tresa e quello della navigazione interna, perchè mi sembrano di capitale importanza per l'economia del nostro Paese. Io confido nella sua energica volontà perchè tutti e tre siano presto risolti.

Per quanto riguarda il problema della navigazione interna, so che ci sono due progetti: quello pedemontano che vorrebbe la costruzione di un canale che abbia a congiungere il Mincio con il Ticino, e l'altro che contempla la costruzione di un canale che va da Cremona a Milano. Non sono un tecnico e lascio perciò al Ministero dei lavori pubblici di stabilire quale sia la migliore via da seguire. Mi pare però che, poichè già esiste un progetto approvato dal Ministero dei lavori pubblici, progetto che si riferisce al canale Cremona-Milano, pur non escludendo che in un secondo tempo si possa costruire, se necessario, anche il canale pedemontano che dovrebbe servire alle provincie industriali di Bergamo e di Brescia, io ritengo sia per ora urgente costruire il canale Cremona-Milano che dovrebbe poi proseguire verso il Lago Maggiore.

Concludo richiamandomi all'ordine del giorno che ho consegnato alla Presidenza. Nell'ordine del giorno ho invocato la maggiore possibile urgenza, pur sapendo che per la esecuzione dei lavori occorrono i necessari fondi e che il Governo non può far dei miracoli. Confido però nella intelligenza e nella buona volontà dell'onorevole signor Ministro. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Marchini Camia, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Zannini, Donati e Conti. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

ritenuto che il progressivo aggravarsi della crisi economica che colpisce l'Appennino settentrionale, particolarmente quello tosco-emiliano, per effetto, soprattutto, del cessato reddito dell'industria dei combusti-

bili vegetali, richiede — al fine di riequilibrare e risanare, per quanto possibile, la situazione — doverosi, idonei, adeguati interventi da parte dello Stato, specialmente in quei settori che offrono le migliori prospettive di sicuro sviluppo economico, quale è quello del turismo e di certe tipiche industrie locali;

considerato che presupposto e condizione indispensabile per lo svolgimento di qualsiasi impegnativa, efficiente attività industriale, particolarmente turistica, è il poter disporre di quelle moderne infrastrutture che trasformino e valorizzino un ambiente estremamente arretrato e disagiato, quali sono le opere pubbliche essenziali, e cioè le strade, gli acquedotti e le altre opere igienico-sanitarie,

invita il Governo:

1) a integrare i finanziamenti occorrenti per il completamento delle strade e degli acquedotti compresi nei piani già approvati dal Comitato dei ministri che sovrintende all'applicazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 15 luglio 1954, n. 543, e 29 luglio 1957, n. 635;

2) ad accelerare i tempi di esecuzione delle opere stesse, che in molti casi procedono con non giustificata eccessiva lentezza;

3) ad elaborare, per finanziare poi, appena possibile, con stanziamenti alle leggi sulle aree depresse del centro-nord, nuovi, organici, coordinati piani di costruzione di quelle opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici, ritenute essenziali e fondamentali per assecondare ogni sana iniziativa degli enti locali rivolta allo sviluppo economico delle zone più povere della montagna appenninica ».

PRESIDENTE. Il senatore Marchini Camia ha facoltà di parlare.

MARCHINI CAMIA. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la giornata dell'altro ieri ha fatto registrare dalla cronaca un avvenimento di particolare rilievo, che segna una nuova luminosa tappa nell'ascensionale cammino delle conquiste della tecnica e del lavoro italiani: l'inaugurazione di tutto il percorso padano dell'autostrada del Sole, opera grandiosa e ardita che non può non riscuotere l'ammirazione del mondo.

A quanti l'hanno concepita e la stanno ora alacremente realizzando col contributo prezioso della mente e del braccio, deve essere rivolto un pensiero compiaciuto, riconoscente e affettuoso di questo sensibilissimo ramo del Parlamento nazionale. A lei poi, signor Ministro, va il sincero elogio e la profonda gratitudine del popolo italiano perchè ha il merito di aver voluto e saputo affrontare, e avviare a decisa e coraggiosa soluzione, l'imponente e complesso problema della strada che, in Italia, data la strana configurazione geografica del nostro Paese, si presenta quanto mai difficoltoso e dispendioso.

Ella avrà quindi titolo, ne sono certo, per essere ricordato dai venturi quale il maggiore promotore ed artefice delle autostrade italiane. Io vorrei che questa sua passione, questo suo impegno per la viabilità prendesse a cuore la situazione del nostro Appennino settentrionale e, in modo particolare, di quello tosco-emiliano.

Ricordando l'autostrada del Sole, non posso non ricordare che anche noi dell'Appennino emiliano occidentale stiamo attendendo la nostra autostrada, la camionabile della Cisa, che, pur avendo ottenuto la sovvenzione statale, non si inizia mai.

L'importanza di quest'opera, quantunque di breve percorso, da Fornovo a Pontremoli, non può sfuggire a nessuno se si considera che è destinata ad avvicinare e a convogliare ai porti del Tirreno, di La Spezia e di Livorno, il più intenso traffico di diverse provincie della Lombardia e del Veneto, compreso il Brennero, e che, col suo inserimento nell'Aurelia, verrà ad offrire un magnifico richiamo turistico a quanti amano il mare e il paesaggio. Ebbene, signor Ministro, io mi permetto di invocare da questo banco il suo autorevole aiuto per la ricerca e l'apprestamento dei mezzi finanziari tuttora mancanti che rendano possibile la sollecita esecuzione di questa per noi vitalissima arteria. Ma non è questo l'argomento che voglio di proposito trattare nel mio breve intervento e che è oggetto del mio ordine del giorno. Mi riferisco alla grave, preoccupante crisi economica che ha

colpito tutto l'Appennino settentrionale e più particolarmente quello tosco-emiliano, situazione che richiede l'attenzione e la comprensione del Governo per decidere interventi massicci, adeguati, urgenti in favore delle zone più depresse. E mi rivolgo al Ministro dei lavori pubblici perchè è di sua competenza apprestare le necessarie infrastrutture, cioè quelle opere che devono essere rivolte alla trasformazione di un ambiente fra i più arretrati e disagiati, e che rappresentano per sempre l'indispensabile presupposto, la *condicio sine qua non* per poter poi attuare una riparatrice e risanatrice politica di sviluppo economico.

Mai in passato questa necessità si è presentata con tanta pressante insistenza e urgenza, poichè ci veniamo ora a trovare di fronte ad una situazione assolutamente nuova ed imprevista. È noto infatti che, alla vigilia della seconda guerra mondiale, l'Appennino tosco-emiliano vantava una fiorente industria boschiva, specialmente nella produzione di combustibili vegetali che coprivano da soli quasi il 35 per cento della produzione nazionale di carbone e oltre il 20 per cento della produzione di legna, utilizzando una vasta distesa di boschi cedui.

Orbene, la totale introduzione di combustibili gassosi e liquidi, insieme al più diffuso impiego dell'energia elettrica, ha addirittura rivoluzionato in questo dopoguerra gli usi domestici, di modo che la legna e il carbone sono stati banditi dalle case, e oggi sono praticamente trascurati dal mercato. Con ciò è venuto inevitabilmente a mancare un reddito alle popolazioni della nostra montagna appenninica, di cui largamente beneficiavano tutti i lavoratori, dagli operai, ai contadini, ai trasportatori, poichè è risaputo che l'industria boschiva del ramo combustibili è tra quelle pochissime che assicurano la più alta percentuale di spesa sul costo finale a favore della mano d'opera: si arriva perfino al 70 per cento.

Questo così rapido e quasi improvviso inaridirsi di una sorgente tanto benefica, rappresenta per il nostro Appennino una specie di calamità che è chiaramente rivelata e documentata dalle statistiche della disoccupazione e dagli indici del reddito medio annuo *pro capite*, che è sceso a un livello impressionante: a circa 120 mila lire, cioè a meno della metà del reddito nazionale.

Una tale situazione non ha mancato di preoccupare quanti hanno a cuore l'avvenire di questa nostra montagna e sentono tutta la responsabilità della loro rappresentanza, da quella amministrativa a quella politica. Si sono indetti e succeduti in ogni regione e provincia numerosi convegni di studio, durante i quali vennero avanzate proposte, soluzioni e iniziative varie — non tutte certo di possibile e sollecita attuazione — quali il ridimensionamento del bosco, la riconversione agraria, lo sviluppo turistico, l'industrializzazione.

Ma su un punto c'è sempre stata la convergenza dell'approvazione e del consenso unanimi: nel riconoscimento, cioè, del fatto che non si può parlare di sviluppo economico, qualunque esso sia, se prima non si prepara l'ambiente e non lo si rende atto e ricettivo all'introduzione di nuove iniziative economiche, in primissimo luogo di quelle industriali. Ecco perchè tutto è condizionato a più larghi, coordinati e solleciti interventi del Ministero dei lavori pubblici. E quando si tratta di interventi del suo Ministero, onorevole Togni, non si vuole negare che molto è già stato fatto. Ma, di fronte alla vastità e all'imponenza del bisogno, quel molto sembra poco. Bisogna considerare che opere importantissime, anzi addirittura essenziali e fondamentali per la rinascita locale, vengono finanziate per stralcio, a tratti, un po' per volta, e conseguentemente eseguite solo in parte, senza tener sufficientemente conto del fatto che solo il completamento può assicurare la loro massima funzionalità, giustificandone la spesa.

Mi riferisco particolarmente all'applicazione delle leggi per le aree depresse del centro-nord, la n. 647, la n. 543 e la n. 635. Il Comitato dei Ministri che sovrintende alla loro applicazione ha approvato e finanziato dei piani attuabili in diversi periodi di tempo, con ripartizione regionale degli stanziamenti disponibili. Ma con quali visioni, con quali criteri? Molte volte con visioni troppo frazionate, direi quasi frammentarie, ubbidendo al criterio di largheggiare il più possibile nel-

l'accoglimento delle richieste, massime dopo che la legge Tupini, la n. 589, è venuta via via impoverendosi nella sua dote perchè in pochi anni, dai 600 milioni che le avevano inizialmente assegnato in bilancio, si è precipitati ad 80 per risalire poi di qualche gradino, arrivando, col bilancio che stiamo discutendo, appena a 135 milioni.

Le aree depresse hanno quindi dovuto allargare le braccia per raccogliere strade rifiutate dalla n. 589. Ma mi si permetta di dire che in certi casi forse le hanno allargate un po' troppo, facendo torto a chi aveva maggiore bisogno. Alcune costosissime strade costruite in zone che di depresso hanno ben poco o nulla avrebbero potuto più convenientemente costruirsi, data la loro caratteristica, dall'A.N.A.S., con il ricorso ad altre leggi, magari a nuove leggi e a nuovi finanziamenti, che non fossero quelli per le aree depresse da lasciarsi, questi, alle zone più povere.

Dopo 9 anni di applicazione della n. 647 ci troviamo, è vero, con un bel campionario di opere, ma un notevole numero di esse è rappresentato soltanto da inizi, da parti staccate che non possono essere fine a loro stesse.

Nella mia provincia, quella di Parma, per esempio, su quattro strade di serie entrate nelle aree depresse, la prima potrà essere ultimata soltanto entro quest'anno, mentre le altre lo saranno sì e no tra un paio d'anni. Le conseguenze di questo stato di cose non sono certo delle più liete poichè, procedendo a strappi, si spende di più, viene ritardato il beneficio del rendimento economico dell'opera, quando addirittura non si subisce il danno del deperimento dei tratti costruiti che non possono usufruire dell'ordinaria manutenzione riservata alle strade finite.

Ma quanto occorre allora per ultimare le opere approvate con la n. 647 in tutto il centro-nord? Bisogna distinguere: se si tratta del settore stradale, vanno prima considerate le strade comprese negli elenchi dei vari piani approvati come stralcio dal Comitato dei Ministri. Per questi stralci l'importo del preventivo di spesa era già stato coperto dal relativo finanziamento, ma successivamente, o per errore di preventivi, fissati quando mancavano ancora i progetti, o per sopravvenuto aumento dei costi, i finanziamenti stessi, all'atto pratico, si sono dimostrati insufficienti.

Per ultimare queste opere dei vari piani occorrono, in dipendenza dell'aumentato costo, da 4 a 5 miliardi. La cifra mi sembra abbastanza modesta. Ma non è soltanto per questo che interessa ultimare completamente tutte quelle strade di cui sono stati approvati e finanziati soltanto stralci, anche se limitatamente funzionali, perchè allaccianti alcuni e non tutti i centri previsti. Per completare queste opere ed assicurare quindi loro la piena funzionalità occorrerebbero in cifra tonda 50 miliardi. Si ha così un fabbisogno stradale complessivo per il centro-nord di 55 miliardi, di cui alla montagna tosco-emiliana ne dovrebbero andare almeno 8.

Per gli acquedotti la situazione si presenta diversa, anche perchè la natura dell'opera raramente si presta al frazionamento. Con 20 miliardi si potrà — io penso — esaurire il programma dei piani approvati per tutta la area del centro-nord. Di questa somma dovrebbero essere riservati al nostro Appennino tosco-emiliano almeno 6 miliardi.

Al punto primo del mio ordine del giorno, chiedo che si provveda a concedere questi finanziamenti riconosciuti non soltanto indispensabili ma estremamente urgenti, per completare opere che non si possono assolutamente lasciare più oltre incompiute. Il loro arresto, infatti, oltre che impedire le attivazioni economiche, diffonde tra le popolazioni interessate un senso di sfiducia, che può accentuare quel movimento di abbandono del monte che ha già raggiunto, purtroppo, indici molto elevati.

D'altra parte a che cosa e a chi gioverebbe la spesa di tanti miliardi se fosse frustrato lo scopo, altamente sociale ed economico, per cui le opere stesse vennero decise?

Il Governo Segni, nella sua fervida, alacre attività, ha lanciato al Paese la richiesta di un prestito il cui ricavato sarà speso in provvide iniziative a favore dei vari settori più bisognosi dell'economia nazionale. Sono certo che anche la montagna dell'Emilia e della Toscana avrà la sua non avara quota di questo prestito, poichè essa soffre di una duplice crisi: di quella comune a tutte le zone depresse e, in più, di quella sua particolare, propria, cui ho già accennato.

Ma non basta integrare i finanziamenti per un impegno che è nella logica e nell'esigenza stessa della situazione; occorre altresì accelerare i tempi dell'esecuzione di quanto verrà finanziato. La vita moderna è caratterizzata dalla celerità; è tutta una lotta col tempo quella che si conduce e ogni conquista umana ha tanto più valore quanto più presto la si consegue nella corsa per il suo possesso. Ecco perchè nel secondo punto del mio ordine del giorno insisto perchè si rispetti l'esigenza, economica e sociale insieme, di eseguire sollecitamente strade ed acquedotti che, da anni approvati, procedono con troppo ritardo. È una battaglia, questa, da combattere nelle zone depresse, che non consente rinvii, che può essere perduta se non è vinta nel minor tempo possibile.

Molti dei ritardi che si lamentano sono imputabili, è vero, agli enti locali, quali stazioni appaltanti, e alle imprese appaltatrici. Si sollecitino questi enti e queste imprese, massime quelle degli appalti a concorso e si sia più esigenti nel fissare ed applicare le penali per i ritardi.

Ci ha rallegrato la notizia apparsa sulla stampa, e che ci auguriamo fondata, che sarebbe intendimento del Governo autorizzare la Cassa depositi e prestiti ad anticipare tutto l'importo di quelle opere che prevedono pagamenti rateali e differiti. Ben venga questo ottimo provvedimento che eliminerebbe i lamentati inconvenienti dell'esecuzione frazionata e, ciò che più conta, anticiperebbe i tempi per la ripresa economica, con profitto di tutti.

Desidero infine intrattenermi sulla richiesta del punto terzo del mio ordine del giorno. L'attività del Ministero dei lavori pubblici in favore delle aree depresse del centro-nord non può evidentemente esaurirsi nell'esecuzione del programma, sia pure più esteso, previsto dalle opere elencate nei piani già elaborati, sia perchè i piani stessi hanno dovuto essere contenuti nei limiti dei finanziamenti assegnati, sia perchè le leggi n. 543 e n. 635 hanno successivamente allargato la sfera di azione prevista dalla legge n. 647, per cui nuove esigenze si sono affacciate che devono essere soddisfatte da queste leggi.

Occorre allora affrontare queste nuove e maggiori esigenze: ma come? Elaborando nuovi e, per quanto possibile, definitivi piani che dovranno essere organici e rappresentare il risultato di un'azione di coordinamento svolta d'intesa con gli organi tecnici dei Ministeri che sono interessati alla soluzione del complesso problema riguardante le zone depresse.

Questa mattina il collega Bolettieri ha parlato della redazione, che si rende indispensabile, di piani regionali. Quando vi è uniformità di territorio, sono anch'io dell'avviso che si debbano elaborare dei piani regionali, ma quando il territorio è vasto e non vi è omogeneità, allora è consigliabile provvedere alla redazione di piani provinciali.

Fu accolto in quest'Aula, con vivo compiacimento, l'annuncio che ebbe a dare l'onorevole Fanfani, nell'esporre il suo programma di Governo, di stanziare cioè una determinata somma per destinarla ogni anno alla progettazione di opere pubbliche, in modo da essere preparati e pronti ad eseguirle non appena si fossero reperiti i mezzi di bilancio. Io non so che fine abbia fatto questa ottima iniziativa, ma ritengo che sia, più che opportuno, necessario attuarla. Bisogna insomma avere un quadro completo di ciò che si deve fare per la soluzione di tanto gravi ed impegnativi problemi. Trovo molto strano e soprattutto antieconomico e antiproduttivo che l'azione governativa proceda, nel suo esplicarsi, per compartimenti stagni, disarticolata da Ministero a Ministero. Anzichè un coordinamento di sforzi diretti ad un determinato fine si hanno attività distinte, indipendenti. Ciascuno opera per proprio conto, senza preoccuparsi troppo di quanto, nello stesso ambiente, sta cmpiendo un altro organo dello Stato. Si ha così una dispersione di sforzi, di mezzi, di impieghi, che è inevitabilmente nociva per il raggiungimento di prefissati obiettivi e qualche volta diventa addirittura sconcertante agli effetti del miglior impiego del danaro e per il prestigio della pubblica Amministrazione. E questa lamentata disarticolazione non raramente si verifica persino nello stesso Ministero tra direzione generale e direzione generale. Tutto ciò ingenera confusione ed incertezza e turba il buon ordine dei

lavori, che è condizione prima per la migliore riuscita delle opere.

Mi permetto di insistere sulla esigenza di elaborare per ogni nostra zona depressa un piano completo, organico, il più possibile coordinato, di tutte quelle opere pubbliche che approfonditi studi sulle particolari situazioni locali e sullo sviluppo economico di ogni singola zona impongono. E tutto questo naturalmente gli organi dello Stato lo potranno fare previa consultazione e intesa con gli enti locali interessati e, nel caso del nostro Appennino, in piena collaborazione con i consorzi di bonifica montana. Elaborati ed approvati i piani tecnici, si stabiliranno poi le graduatorie delle priorità e delle precedenze in relazione alle future disponibilità finanziarie. Quale ammontare di spese si può prevedere per questi piani aggiuntivi? Complessivamente un importo di circa 250 miliardi, di cui all'Appennino centro-nord dovrebbe andare oltre la metà. Io penso che questa somma non deve spaventare nessuno e che si possa fra non molto reperire. Vi è tanta disponibilità nel nostro Paese di denaro in cerca di impieghi che sarebbe, io penso, un ottimo affare per tutti destinarlo là dove più sentito è il bisogno: potrebbe produrre nuova ricchezza, liberandoci dallo spettro della disoccupazione e della miseria.

Ella, signor Ministro, non teme queste difficoltà: ne ha già dato brillante ed incoraggiante prova, assicurando al programma delle autostrade nazionali ben 240 miliardi. Ebbene, noi montanari dell'Appennino abbiamo assoluta fiducia in questo Governo e nel suo Ministro dei lavori pubblici. A lei affidiamo, onorevole Togni, i nostri voti e le nostre speranze di veder realizzare strade, acquedotti e tutte quelle altre opere pubbliche di sua competenza che ancora ci mancano e da cui attendiamo, impazienti ed ansiosi, la liberazione dalla nostra arretratezza, dalla nostra inferiorità civile che, in sostanza, è la schiavitù del bisogno. Siamo sicuri, onorevole Ministro, che affidando a lei questi nostri voti, queste nostre speranze, non resteremo delusi, ma, anzi, anticiperemo il tanto atteso giorno della liberazione da questa nostra schiavitù che tanto ci mortifica e ci scoraggia. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta nella quale prenderanno la parola i senatori Dardanelli, Schiavone, Monni ed Alberti. Con tale precisazione, resta inteso che fin da ora diviene operante la chiusura della discussione generale.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 13,05*).

---

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari