SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

279ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 7 LUGLIO 1960

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente BOSCO,

indi del Presidente MERZAGORA

INDICE

Disegni di legge:

Presentazione di relazioni . . . . . *Pag.* 13212

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (936) (Seguito della discussione):

SACCHETTI 13225
ZACCARI 13218

Interrogazioni:

Annunzio 13231

Per la morte dell'Onorevole Alberto Simonini:

PRESIDENTE 13217
ANGELINI, *Ministro senza portafoglio* 13216
BARBARESCHI 13216
BATTISTA . . . . . *Pag.* 13215
BERGAMASCO 13216
CARBONI 13214
GRANZOTTO BASSO 13212
SACCHETTI 13215

Sui fatti di Reggio Emilia:

PRESIDENTE 13229
ANGELINI, *Ministro senza portafoglio* 13229
BARBARESCHI 13230
DE LUCA LUCA 13229
GALLOTTI BALBONI Luisa 13229
GIANQUINTO 13228
MARIOTTI 13229
SACCHETTI 13228
VALENZI 13228

Sul processo verbale:

PRESIDENTE 13211
CADORNA 13211

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Vice Presidente BOSCO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Sul processo verbale

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

C A R E L L I , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

C A D O R N A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A D O R N A . Mi richiamo a quanto avvenuto nella seduta pomeridiana di ieri e in particolare a quanto è stato detto questa mattina dall'onorevole Spezzano. Infatti lo onorevole Spezzano, motivando le ragioni che l'avevano condotto alla dimostrazione a Porta San Paolo, ha fatto cenno alla ragione di portare sul posto delle corone in omaggio dei caduti presso la Porta San Paolo del 9-10 settembre 1943. Debbo ora far presente, in omaggio alla verità storica ed anche per evitare che, come accade assai spesso, si creino nuove leggende, che i caduti di Porta San Paolo furono ufficiali e soldati di numerosi Corpi armati, compresi i Carabinieri, ed in particolare, per quel che riguarda l'ultima difesa presso la Piramide di Caio Cestio, del reggimento Montebello, dipendente dalla divisione Ariete. Questo reggimento perdette in quella circostanza il 60 per cento degli ufficiali, fra i quali posso citare a memoria i nomi: tenente colonnello Guzzinati, tenente colonnello Minutoli, maggiore Passero, Capitani Vannetti, Sabatini, Fugarza, tenenti Murgia, Torri, Castelbarco, Nardone, Mariano e Gray.

Ora, questo come precisazione a titolo storico. Io non credo che questi valorosi ufficiali e soldati che, in una circostanza particolarmente difficile, nel rilassamento, nel collasso generale della Nazione, fecero il loro dovere fino alle estreme conseguenze, sarebbero lieti di un ricordo, sia pure a titolo di omaggio, che fa parte di una manovra di carattere chiaramente politico. (*Applausi dal centro. Proteste dalla sinistra*).

S C O T T I . Nessuno ha mai voluto negare questo. Si volevano onorare questi Caduti!

P R E S I D E N T E . È chiaro che il Senato associa tutti i Caduti per la libertà, sia civili che militari, nel suo commosso ricordo.

Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

B O S I . Senatore Cadorna, lo dica al Governo che non ha permesso di onorare questi Caduti! Abbiamo il dovere di onorarli!

C I N G O L A N I . Io c'ero: 500 militari sono caduti! (*Il senatore Cingolani applaude in memoria dei Caduti; il centro si associa*).

B O S I . D'accordo, e con questo? Anche noi abbiamo il dovere di onorarli! (*Applausi dalla sinistra*).

S C O T T I . Allora abbasso il Governo, che ha impedito che si onorassero questi Caduti!

P R E S I D E N T E . La Presidenza ha già detto che associa nel suo commosso ricordo tutti Caduti per la libertà.

S C O T T I . Ma non è un fatto personale questo; è una grande sciocchezza quella che lei ha fatto, senatore Cadorna! (*Commenti dalla sinistra*).

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Bosco sul disegno di legge:

« Modificazioni agli articoli 30, 34, 35 e 80 del regio decreto 18 novembre 1923, numero 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, nonchè della legge 21 agosto 1949, n. 639, concernente la presentazione al Parlamento di una relazione annua sulla situazione economica del Paese » (1024);

dal senatore Conti sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (1089 e 1089-*bis*).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite e i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Per la morte dell'onorevole Alberto Simonini

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Granzotto Basso. Ne ha facoltà.

G R A N Z O T T O B A S S O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, un nobile cuore si è improvvisamente ieri spento in terra di Strasburgo, nell'assolvimento di un grande compito per la realizzazione di un grande ideale: l'Europa unita. La repentina morte di Alberto Simonini è una grande perdita per la democrazia e per il Paese, al progresso del quale egli dedicò tutta la sua vita.

È con la grande commozione di fraterno amico che io parlo di lui in quest'Aula, in cui mi pare di sentire ancora echeggiare la sua voce serena e calda di una passione indomita dal banco del Governo, quale Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Nel quale ufficio, come in tutti gli altri precedentemente ricoperti, egli, in nome di una concezione superiore del socialismo, in una ferma certezza del senso democratico della vita, portò il suo contributo di vive esperienze e di una dottrina acquisita con ferma volontà di autodidatta, permeata di sostanza pratica e di adeguamento alla realtà del momento politico e storico vissuto.

Di umili origini, egli fin da ragazzo provò la fatica del lavoro materiale, la sferza cocente della necessità; e tuttavia, spinto dallo ardore di conoscere, di apprendere, si dedicava al movimento sindacale, preso da uno slancio di umana fraternità, di aspirazione alla elevazione sociale, di cui alimentò poi tutta la sua vita, vissuta nella fervida lotta per il riconoscimento dei diritti del lavoro.

La sua vocazione era per la guida, per la lotta, nel senso più civile della parola, per il riscatto del lavoro umano da ogni sfruttamento, per la formazione di una società nuova, fondata sulla nobiltà del lavoro.

Questo era il suo ideale ed a questo ideale fu sempre coerente, sia quale soldato di fanteria nella prima guerra mondiale, per cui egli seppe contemperare il senso del dovere con i suoi grandi ideali umani, sia nella attività sindacale e politica, per cui seppe svolgere azione proficua per adeguare le esigenze del proletariato alla sua graduale e legale immissione nelle forze vive del Paese, espresse in una evoluzione democratica, fuori da concezioni massimalistiche.

Perciò egli sentì immanente il concetto della libertà, come principio essenziale e fondamentale per qualsiasi organizzazione sociale. E per la libertà egli lottò, subendo persecuzioni; per la libertà affrontò rischi e pericoli, durante il ventennio della nefasta dittatura, senza mai deflettere dalle sue idee, dalla sua fede di socialista, nella concezione

più elevata e più significativa dei sacrifici sostenuti — e furono molti — degli affronti subìti, cui egli sempre reagì con serena fermezza, degli arresti patiti, egli non usava parlare, perchè considerati circostanze prevedibili per chi assume una posizione di lotta non soltanto ideale, e intende vivere, come lui, per quell'ideale. Ma si infiammava, riuscendo a comunicare la sua intima emozione, allorchè egli parlava ed agiva a difesa dei suoi ideali, cioè dei grandi ideali sociali ed umani. Per questo, soprattutto, egli era amato e rispettato e per tutti noi esprimeva una potenza di guida sicura.

E non soltanto per noi, perchè egli fu tenuto in grande conto anche da avversari politici, con i quali seppe accattivarsi sentimenti di leale amicizia, come con Alcide De Gasperi, che in lui apprezzava la sincerità della fede e l'equilibrio politico, frutto di una sana esperienza.

Alberto Simonini ebbe la grande ventura di vivere le vicende politiche dello sviluppo socialista dalla prima guerra mondiale ad oggi e di trovarsi spalla a spalla con le grandi individualità: quelle grandi individualità che in questo periodo rifulsero nel Partito socialista per elevatezza di dottrina e per grande senso politico, come Turati, e per spirito di lotta ardente che portò sino al sacrificio della vita, come il martire Matteotti.

Egli, nello svolgimento della sua azione politica, riusciva ad esprimere il senso di questa luminosa tradizione, affermandola specialmente nell'opera di ricostruzione e di ricostituzione del Paese, lasciato esangue dalla cocente sconfitta, dopo il lungo periodo oscuro della dittatura fascista.

Nel Partito socialista democratico, della cui bandiera egli fu il primo alfiere, quale primo segretario nazionale, Alberto Simonini esplicò la sua opera con alto senso di responsabilità e di dirittura politica e morale, collaborando per assicurare alla giovane Repubblica, sorta per volontà di popolo, dopo il lungo sacrificio sofferto, la democrazia e la libertà.

Tutta la sua opera, a servizio del Partito, e soprattutto del Paese, ne è una chiara e limpida dimostrazione.

Sia negli alti incarichi del Partito socialista democratico, sia nelle alte funzioni di Ministro, egli seppe armonizzare le concezioni di parte con quelle generali di tutto il Paese; ed il suo grande equilibrio, così come la sua grande esperienza, seppe far rifulgere nella azione direttiva di sua competenza, in cui il senso della realtà si fondeva con quello della umanità; e della umanità sociale, che faceva maggiormente rifulgere la sua convinzione e la sua fede negli ideali del socialismo.

Appunto per ciò, egli intese che questi ideali potevano e dovevano essere meglio difesi in una unità europea, nella quale la classe lavoratrice italiana avrebbe avuto e dovrebbe avere il più largo sbocco alla sua attività, nella sua larga capacità d'impiego. I problemi del lavoro, infatti, studiati nell'ambito europeo, attraevano particolarmente la sua attenzione, quale membro della Comunità europea; ed egli coglieva l'occasione per contatti di indagine e di assistenza, particolarmente con i lavoratori del Belgio, per accertarne le condizioni e trarne profitto nei progetti di legge, studiati dall'Assemblea parlamentare europea.

Ricordo, a titolo di onore, i suoi interventi in quel grande consesso come, ad esempio, nella discussione della relazione Gaylly, sulla sicurezza del lavoro nelle miniere, in cui si appalesava la sua preoccupazione e vibrava la solidarietà per i fratelli lavoratori italiani, ai quali faceva così sentire la protezione della madre Patria comune. Nel concetto unitario dell'Europa era riposta la sua grande speranza per le classi lavoratrici e per questo egli vedeva, nell'Assemblea parlamentare europea, l'organismo fondamentale, costituente la base democratica e politica della nuova Europa. Egli già si sentiva cittadino di questa nuova Europa, non ancora concorde nella sua unità, soprattutto politica, oltre che economica, ed il suo assillo era di intensificare gli sforzi per una vera collaborazione fra gli Stati della Co-

munità europea, affinchè il grande ideale potesse diventare al più presto una concreta realtà.

La morte lo ha colto a Strasburgo. Egli era vicino a me nell'istante in cui la prima trafitta del male inesorabile lo coglieva, e da me sostenuto, assistito dalla amorosa opera del collega Santero, fu avviato al pronto soccorso, ove ebbe tutte le cure, che furono continue ed intense, per dare al suo grande cuore novello vigore di vita, nell'apprensione generale che denotava il grande affetto e la grande reputazione che Simonini era riuscito ad accattivarsi in quel grande consesso internazionale. Tutto è riuscito vano. La sua morte è quella del combattente sul campo della battaglia. E la battaglia per l'Europa lo vede cadere a Strasburgo, nel luogo che per la sua alta significazione simbolica conferisce anche a lui, morto, il nobile titolo di cittadino europeo.

Il Parlamento perde in Alberto Simonini uno degli elementi più eletti, fra quanti lo onorarono per nobiltà e per il prestigio acquisito nella manifestazione dei suoi ideali e della sua fede socialista e democratica. Il Paese ricorda un figlio devoto che la sua vita dedicò al suo più alto progresso. Le classi lavoratrici lo piangono e lo avranno sempre vivo spiritualmente, quale loro costante ed efficace difensore, che, sulle orme dei grandi apostoli che lo precedettero, ha segnato loro la via, che, attraverso la legalità, nella libertà e nella democrazia, le porterà sempre più avanti nell'aspro cammino della redenzione sociale umana.

Nel sentito dovere di alimentare il ricordo di questa grande figura di uomo e di apostolo scomparso è il significato più alto di questa triste commemorazione.

P R E S I D E N T E. Ha chiesto di parlare il senatore Carboni. Ne ha facoltà.

C A R B O N I. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non par vero, no, non par vero che Alberto Simonini non sia più tra di noi. Gli siamo stati vicini in questi ultimi tempi ed abbiamo, con la sua cara consorte, diviso le speranze e i dolori che, giorno per giorno, si alternavano fino a che — prima di partire — incontrando sulle scale del triste ospedale il professore che più da vicino ne seguiva la cura, io ebbi da lui parole di conforto. Ma tutto è stato vano.

Noi abbiamo avvicinato Alberto Simonini soprattutto a Strasburgo. Gli anni della Costituente sono lontani, il Parlamento ci divise e soltanto a Strasburgo avemmo il piacere di rivedere questo grande animo. Avvicinare Simonini e volergli bene era tutt'uno. Era un uomo di un ingegno così vivo, così semplice e naturale allo stesso tempo, di una simpatia così pronta, che non gli si poteva voler bene, anche se la sua parlata arguta spesso mordeva, pur non essendo mai maligna.

Nei discorsi che egli teneva con noi mischiava le due cose, le cose serie alle cose facete, in modo quasi meraviglioso; e non ci risparmiava gli strali. Però tutto questo veniva da un grande animo, dall'animo di una persona onesta, e così rimarrà nel nostro cuore Alberto Simonini. Quest'uomo che veniva da un'umile origine, diverso da noi per partito politico, per educazione, per formazione spirituale, ci è vicino per il grande senso di onestà che egli aveva in una maniera così spiccata, potrei dire quasi morbosa, perchè solo che l'onestà fosse minacciata, egli non risparmiava nè strali nè critiche.

Onorevoli colleghi, io prego il Presidente di voler far pervenire alla sua famiglia, alla moglie, alla figlia questo nostro sentimento commosso che forse poteva esprimersi in una forma più alta, se il dolore per la sua perdita ancora non ci legasse la gola.

Onorevole Presidente, dica alla famiglia sua che nell'animo nostro vivrà questa grande figura, sempre, e vivrà con un senso di devozione e di amicizia che gli anni non potranno mai attenuare, perchè grande è stato il suo insegnamento, molto abbiamo appreso da lui e di lui nel nostro cuore vi è un'immagine che non si cancellerà.

P R E S I D E N T E. Ha chiesto di parlare il senatore Sacchetti. Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I. Signor Presidente, onorevoli senatori, a nome del Gruppo comunista e mio personale desidero partecipare vivamente addolorato all'omaggio che il Senato si accinge a rivolgere alla memoria del caro amico e compagno di lotta scomparso, Alberto Simonini.

In questo momento sovvengono anche alla mia memoria una moltitudine di episodi e di momenti per aver vissuto, combattuto e lottato insieme ad Alberto Simonini. Lo ricordo particolarmente negli anni che vanno dal 1945 al 1948, quando egli era segretario provinciale della Federazione del Partito socialista ed io fra il gruppo dirigente della Federazione del Partito comunista; spesso ci incontravamo e discutevamo animatamente sulla via migliore da scegliere, sulla comune strada per proseguire la lotta per il miglioramento delle condizioni di vita delle nostre popolazioni reggiane ed emiliane.

Lo ricordo anche dopo la scissione del Partito socialista, nelle vivaci polemiche che abbiamo avuto dopo, quando abbiamo, sia pure in momenti diversi, polemizzato da vicino e da lontano; non abbiamo tuttavia mai perduto la serenità nella discussione, alla ricerca di fare qualche cosa che potesse servire al bene della nostra provincia e dei lavoratori italiani. All'onorevole Simonini, che oggi non abbiamo più tra di noi, noi ci inchiniamo, ci inchiniamo alla sua memoria e alla generosa opera che egli ha svolto per tanti anni nella lotta per la difesa dei suoi ideali e per l'emancipazione dei lavoratori reggiani ed italiani.

Sono certo, signor Presidente, che la mia Reggio sarà tutta unita nel rimpiangere la perdita di un suo generoso figlio, di uno dei figli più conosciuti tra coloro che hanno tanti e tanti esempi di lotta politica all'attivo nella nostra provincia. Al Partito socialdemocratico, a sua moglie, alla sua figliola, ai suoi nipoti che tanto amava e adorava, le condoglianze sincere del Gruppo del Partito comunista italiano, ed un sincero omaggio alla sua memoria.

P R E S I D E N T E. Ha chiesto di parlare il senatore Battista. Ne ha facoltà.

B A T T I S T A. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, alle commosse parole dette dal collega senatore Granzotto Basso, che ha voluto far rivivere dinanzi a noi la grande figura dell'onorevole Alberto Simonini sin dai primi anni della sua vita politica tutta spesa per il benessere dei lavoratori, mi si consenta di aggiungere una particolare parola per lumeggiare e ricordare la sua opera come parlamentare europeo. Ho avuto la ventura di avere tra i membri della Commissione politica e per gli affari istituzionali dell'Assemblea parlamentare europea, che ho l'onore di presiedere, Alberto Simonini. Lo conoscevo da molti anni: la sua fede per un'Europa unita era di antica data. Il suo grande cuore non batteva soltanto per la nostra Patria italiana, ma egli amava tutti coloro che lavorano e che soffrono. E appunto in questo suo cuore egli aveva unito e stretto in particolare tutta la popolazione d'Europa. Molti sono i ricordi che mi legano alla memoria di Alberto Simonini, ma particolarmente ricordo, quando l'onorevole Alcide De Gasperi venne eletto, nel 1954, Presidente dell'Assemblea parlamentare della C.E.C.A., in un incontro conviviale in cui noi festeggiammo quella nomina che onorava non soltanto il grande statista, ma anche il grande europeista Alcide De Gasperi, ricordo le parole profonde di affetto e di fede che seppe dire in quell'occasione il nostro amico Alberto Simonini. Dopo qualche mese Alcide De Gasperi lasciò la vita terrena ma ci lasciò un retaggio di speranze e di fede in questa nostra Europa, fede che l'amico Simonini insieme a noi raccolse e tenne alta con la massima dignità. Ed è per questa ragione e per questa fede che egli volle far parte negli ultimi tempi della Commissione politica, appunto perchè egli riteneva che, soltanto attraverso l'unione politica dei Paesi dell'Europa, si potesse raggiungere quell'unità spirituale oltre che quell'unità economica che noi tutti quanti auspichiamo.

Egli volle, proprio in questo ultimo periodo, far parte di quella Commissione politica ed io, che particolarmente l'amavo e l'apprezzavo, fui fierissimo che egli fosse ac-

canto a me per lavorare alla costruzione dell'Europa.

Purtroppo la morte ha impedito che egli vedesse questa costruzione, che tanto amava. Egli è morto — hanno detto gli amici Granzotto Basso e Carboni — nella trincea di combattimento, proprio in quella Strasburgo dove noi tutti cerchiamo modestamente di fare del nostro meglio per arrivare a questa Unione europea.

Mi si consenta, signor Presidente, che da questa Aula del Senato della Repubblica italiana io lo ricordi come nostro rappresentante in quella Assemblea parlamentare europea, auspicando che la sua fede ci sostenga per quello che sarà il nostro avvenire di europei.

P R E S I D E N T E. Ha chiesto di parlare il senatore Barbareschi. Ne ha facoltà.

B A R B A R E S C H I. Signor Presidente, il Gruppo dei senatori socialisti non compie un atto formale quando si associa al dolore che la nostra Assemblea esprime per la morte di Alberto Simonini. I socialisti ricordano Alberto Simonini dal 1919, discepolo di quel grande uomo, Camillo Prampolini, che a Reggio Emilia fece scuola di socialismo e che lasciò così grande ricordo di sè nel nostro Paese.

I socialisti lo ricordano per tutta l'attività svolta nella sua Reggio Emilia, nella Provincia, nella regione, per la diffusione dell'idea socialista, per le lotte socialiste. Ma lo ricordano specialmente per la sua attiva, intensa partecipazione a quella lotta che durò oltre vent'anni, per mantenere acceso il fuoco sacro della libertà e della democrazia nel nostro Paese. Lo ricordano poi per l'azione svolta nel Comitato di liberazione nazionale dell'Emilia dove, a fianco di un indomito lottatore democratico cristiano, oggi sacerdote, portò un contributo notevole alla nostra liberazione.

La divisione avvenuta successivamente non ha spento in Alberto Simonini il profondo sentimento socialista e noi l'abbiamo apprezzato non come combattente — parola che non ci piace — ma come uomo di lotta per la costruzione dell'Europa. Era facile per Alberto Simonini questa lotta per la costruzione dell'Europa, perchè egli non dimenticò mai gli ideali socialisti che sono per la costruzione di un nuovo mondo, anche più grande di quello che si costruirà con l'Europa.

Alberto Simonini è morto nello stesso giorno che un altro socialista che non è del nostro Paese, ma che ha portato anch'egli un notevole contributo alle lotte per la redenzione delle classi lavoratrici e per il miglioramento della politica mondiale, Aneurin Bevan, è morto. E noi socialisti sentiamo di poter mettere in comune questi due uomini che hanno lottato ed insegnato al mondo la strada per un nuovo più pacifico avvenire. E mi sia consentito di esprimere anche l'augurio che questa unione così profondamente sentita dalla parte democratica di tutto il Parlamento possa servire anche di insegnamento a noi per le lotte quotidiane che andiamo combattendo.

P R E S I D E N T E. Ha chiesto di parlare il senatore Bergamasco. Ne ha facoltà.

B E R G A M A S C O. Mi associo con commozione a nome del Gruppo liberale al generale compianto per la perdita dell'onorevole Alberto Simonini che, per il suo grande senso di umanità, per le sue virtù civiche, per le sue doti politiche, lascia il più nobile ricordo tra noi; e non sarà dimenticato come maestro e come esempio dal popolo italiano che egli tanto amava.

P R E S I D E N T E. Ha chiesto la parlare l'onorevole Ministro Angelini. Ne ha facoltà.

A N G E L I N I, *Ministro senza portafoglio*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il Governo si associa alle nobili parole di commemorazione che sono state qui pronunziate in memoria del nostro compianto Alberto Simonini. Non avrei mai pensato che io dovessi parlare di lui in un'occasione così

dolorosa e così triste. Sono anni ed anni di amicizia sincera e di affettuosa collaborazione che mi stringevano a lui. Lo ricordo ancora Ministro della marina mercantile quando insieme (allora io ero Presidente della Commissione della Camera per i trasporti, le telecomunicazioni e la marina mercantile) lavorammo; lavorammo insieme per raggiungere quei traguardi della ricostruzione della marina mercantile italiana distrutta dalla guerra e per la sistemazione dei marittimi, sistemazione che Alberto Simonini voleva col suo cuore generoso e con la sua volontà decisa di uomo teso a raggiungere la giustizia sociale. E non è una esagerazione, onorevoli senatori, il dire che tra i marittimi italiani la figura di Alberto Simonini è ricordata con riconoscenza e con affetto. L'ho avuto collega al Governo come Ministro delle poste, l'ho avuto vicino in tutte quelle che sono state le lunghe battaglie di questi anni; ed in ogni occasione ho potuto sentire in lui profondo lo spirito della libertà, della democrazia e della giustizia. Egli amava ricordare di essere nato da operai e di essere stato operaio; anzi diceva: ho cominciato la mia vita col fare l'operaio. Era un grande vanto per lui, un giusto vanto e per questa sua qualità soprattutto sentiva le sofferenze dei lavoratori, la necessità di andare loro incontro e di risolvere i problemi della disoccupazione e della miseria. Era sempre una voce altissima di incitamento, di incoraggiamento e di elogio per chi riusciva a fare un passo avanti nella via della redenzione delle classi umili.

Oggi abbiamo perduto nel Parlamento italiano un grande cuore, un uomo onesto, un galantuomo. Possiamo veramente compiangerlo con tutta la nostra commozione.

P R E S I D E N T E. Onorevoli colleghi, mi associo con animo sinceramente commosso alle parole di cordoglio e di rimpianto che sono state pronunciate in quest'Aula per la dolorosa dipartita dell'onorevole Alberto Simonini, stroncato da inesorabile male che ne colpì il cuore generoso mentre esercitava il suo ufficio di deputato all'Assemblea parlamentare d'Europa.

Alberto Simonini, autentica espressione del mondo del lavoro, per la sua dirittura morale e politica, per la sua opera di organizzatore sindacale, di parlamentare e di Ministro, lascia, anche in questo ramo del Parlamento, larga eredità di affetti, di stima e di rimpianto.

La Presidenza, sicura interprete del sentimento unanime del Senato, invierà le sue commosse condoglianze alla famiglia, alla città di Reggio Emilia che gli dette i natali, ed al Gruppo politico nel quale egli militò con altissima fede negli ideali democratici fino agli ultimi istanti della sua vita terrena.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (936)

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 1960 al 30 giugno 1961 ».

È iscritto a parlare il senatore Zaccari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

C A R E L L I, *Segretario*:

« Il Senato,

constatato che la Via Aurelia, corrente lungo il territorio della Riviera di ponente dal confine a Savona, è assolutamente inadeguata all'intenso traffico nazionale ed internazionale che vi si svolge, traffico che oltre dalla ristrettezza e dalla viziosità della strada è pure ostacolato da continui attraversamenti degli abitati;

constatato che il movimento degli automezzi, di anno in anno crescente, è destinato ad aumentare sempre più, sia per lo sviluppo del turismo, sia per l'entrata in vigore del M.E.C.;

considerato che la sistemazione ed il potenziamento della Via Aurelia, programmato dall'A.N.A.S., non può risolvere il problema di anno in anno più grave;

vista l'urgenza e l'indilazionabilità di dare al problema una soluzione adeguata con la costruzione di una « autostrada » dal confine a Savona, unico mezzo per impedire la svalutazione delle attività turistiche e florortricole della Riviera di ponente, attività benefiche all'economia nazionale, ma legate alla velocità delle comunicazioni e alla sicurezza della viabilità;

considerato che con la realizzazione dei trafori alpini del Monte Bianco, del Gran San Bernardo e con la realizzazione dell'autostrada Ceva-Savona e della Savona-Genova, la Riviera di ponente verso il confine rimarrà isolata dal sistema autostradale italiano, con gravissimi pregiudizi per tutta l'economia locale;

vista la situazione precaria in cui versa anche la linea ferroviaria internazionale Ventimiglia-Genova, per grandi tratti ancora a semplice binario, con antiquato sistema di elettrificazione, sfruttata già all'estremo limite delle sue possibilità,

invita il Governo, a porre allo studio la soluzione del problema delle comunicazioni tra il confine colla Francia e Savona, attraverso la costruzione di una « autostrada », unico mezzo per risolvere in modo adeguato il grave, maturo e ormai indilazionabile problema del collegamento della Riviera di ponente con il sistema stradale francese e con il sistema autostradale italiano in via di realizzazione, ed a favorire, riconoscendo all'autostrada confine-Savona una assoluta priorità, quelle iniziative che Enti pubblici e privati hanno impostato per collaborare concretamente alla soluzione del problema »;

« Il Senato,

esaminata la situazione della viabilità nella Liguria che presenta una carenza grave lungo tutto l'arco del territorio dove corre, unica strada di collegamento nazionale ed internazionale, l'Aurelia;

esaminata la situazione della viabilità che riguarda la città di Genova che attende di essere rapidamente collegata con la costruenda autostrada Genova-Savona e che attende per i suoi traffici il raddoppio della Genova-Serravalle;

constatato il disagio gravissimo che presenta l'attraversamento della stessa città di Genova, sia per il movimento turistico, sia per il traffico commerciale sempre più intenso,

invita il Governo ad uno studio approfondito del sistema della viabilità della Liguria tutta, centro di smistamento turistico e commerciale di interesse nazionale ed internazionale, e conseguentemente a prevedere entro il più breve termine possibile:

1) l'attuazione del sistema delle autostrade sulle due Riviere e il raddoppio dell'autostrada per Milano;

2) l'eliminazione dei passaggi a livello e dei principali attraversamenti cittadini da parte della via Aurelia sulle due Riviere;

3) il completamento della strada pedemontana e la costruzione delle altre arterie che consentano un sollecito attraversamento del centro di Genova ed il collegamento delle due Riviere tra loro e col retroterra;

4) il completamento della strada delle Cinque Terre, per il collegamento a mare tra Sestri Levante e La Spezia ».

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

Z A C C A R I. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, mi permettano, prima di riprendere il mio intervento, che è stato interrotto ieri sera dalle notizie dei dolorosi episodi, che io vivamente auspichi che ritorni nel Paese, che ha bisogno di risolvere tanti gravi problemi, la calma e la serenità necessarie e che la polemica politica possa trovare sfogo in quest'Aula secondo le più pure tradizioni della democrazia.

È la terza volta che ho l'onore di prendere la parola in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici, ed è la terza volta che sento il dovere di sollevare in quest'Aula il problema delle vie di comunicazioni della mia terra, della Liguria. Domando scusa se dovrò ripetere considerazioni già fatte negli scorsi anni, ma non posso esimermene perchè il problema si fa ogni giorno più grave, più preoccupante, più assillante. Il relatore, senatore De Unterrichter, ha posto in luce in modo particolare, nella sua precisa e concreta relazione il problema stradale italiano, dimostrando innanzitutto quanto il Ministero dei lavori pubblici abbia operato in questo settore nel dopoguerra con le provvidenze stabilite da precise disposizioni di legge, pur con le loro inevitabili insufficienze. Per la viabilità provinciale e comunale e per la costruzione e sistemazione di strade di interesse degli enti locali lo Stato ha infatti largamente operato con la concessione di contributi in base alla legge 3 agosto 1949, n. 589, e 15 febbraio 1953, n. 184.

Deve essere rilevato che le domande pervenute al Ministero da tutta l'Italia, tuttora insoddisfatte per insufficienza di fondi, riguardano un importo di opere per circa 100 miliardi. È segno questo della fame di strade che è sentita dovunque, per la valorizzazione di territori soprattutto a fini turistici ed agricoli.

Per le opere stradali nelle zone depresse del centro-nord, ai sensi delle leggi 647 e 635, opportunamente il relatore ha posto in risalto le principali opere costruite in singole regioni, e precisamente nel Lazio, nell'Umbria, nelle Marche, nell'Emilia, nella Liguria, nel Piemonte, nella Lombardia e nel Veneto. La spesa già sostenuta per circa 70 miliardi, mostra lo sforzo compiuto per alleviare soprattutto la situazione di tanti piccoli centri delle nostre montagne, sino ad ora completamente isolati, e che in conseguenza delle opere realizzate hanno potuto aprire il cuore alla speranza di un avvenire migliore, anche se le domande giacenti per lavori stradali nelle stesse Regioni, ai sensi delle predette leggi, si riferiscono ancora ad un complesso di opere per un importo di circa 300 miliardi.

Tralascio di proposito di trattare quanto hanno operato nel settore delle strade la Cassa del Mezzogiorno e le altre minori provvidenze legislative, perchè il nocciolo del problema stradale cui intendo accennare non riguarda questo tipo di strade, bensì le grandi vie di comunicazione. Le disposizioni di legge che oggi dominano la situazione, come ha rilevato il relatore, sono la legge 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione e l'esercizio di autostrade, la legge 12 febbraio 1958, n. 126, per il riordinamento della viabilità statale, provinciale e comunale e la legge 13 agosto 1959, n. 904, per l'adeguamento, sistemazione e miglioramento delle principali strade statali: l'integrazione dei fondi per l'esecuzione del programma autostradale; dominano la situazione perchè il traffico crescente, di anno in anno, ha bisogno soprattutto delle strade statali e delle autostrade, per cui, per una impostazione organica del problema stradale italiano, è necessario, soprattutto render moderne le storiche strade statali e costruire nuove autostrade.

Il relatore ha opportunamente richiamato tutti gli stanziamenti legati ad esercizi precedenti, vincolati ad opere in corso o in programmazione che non appaiono più nel bilancio attuale, ma che dimostrano lo sforzo che il Ministero ha compiuto in questo così delicato settore. Tale sforzo non può essere considerato che come un inizio, perchè io concordo con il relatore allorquando afferma che per la rete stradale italiana « moltissimo » vi è ancora da fare, se è vero come è vero che per diminuire gli incidenti è necessario operare in primo luogo sulla strada che deve offrire il massimo di sicurezza; se è vero come è vero che il movimento turistico e il traffico commerciale sono condizionati dall'efficienza delle strade.

Desidero ricordare che nella relazione al bilancio per l'esercizio finanziario 1958-59, il senatore Amigoni, in base ai 10 milioni di turisti entrati dai valichi stradali nel 1957, prevedeva per il 1970 l'ingresso in

Italia di almeno 30 milioni. Ora, se pensiamo all'incremento verificatosi negli anni 1958-59, possiamo prevederne un numero ancora maggiore soprattutto in relazione alla politica del Mercato Comune che favorisce gli scambi. Moltissimo vi è ancora da fare, se è vero, come è vero, che la motorizzazione si va sviluppando costantemente, tanto che lo stesso senatore Amigoni, nella relazione sopradetta, prevedeva un aumento di veicoli a motore dai 4.950.000 del 1957 a 13 milioni nel 1970.

Ed il « moltissimo » che ancora rimane da fare trova una testimonianza, recentissima e seria, nello studio che accompagna il piano autostradale I.R.I., dal quale si rileva, secondo le statistiche del 1958, che la rete extra-urbana dell'Italia si estende per 198 mila e 300 chilometri, di cui l'87 per cento è concentrato nelle strade comunali e provinciali, il 12,5 nelle strade statali, lo 0,5 nelle autostrade.

L'insufficienza e l'inadeguatezza della rete stradale italiana balza evidente dal confronto con la situazione stradale di altri paesi europei. La Germania è al primo posto nell'Europa occidentale, per lo sviluppo delle autostrade per oltre 2.400 chilometri, le quali hanno una capacità di assorbimento di traffico superiore di gran lunga a quella delle strade ordinarie. La Francia dispone di una vasta rete stradale moderna ed efficiente di oltre 633 mila chilometri, motivo per cui ha poco sviluppata la rete autostradale. Mentre poi la rete stradale costituisce per l'Italia l'86,1 per cento del complessivo sistema delle comunicazioni terrestri, la stessa discende, per gli altri paesi, a percentuali inferiori, fino a raggiungere per la Germania — che dispone di una notevole rete di canali navigabili e di ferrovie — solo il 63,5 per cento.

Inoltre la rete stradale italiana è concentrata per una percentuale altissima nelle classi di strade al di sotto dei 6 metri di larghezza, mentre in altri Paesi, per i quali si dispone di dati analoghi, si riscontrano percentuali inferiori, a tutto vantaggio delle strade con ampiezze superiori ai 6 metri. Relativamente alla pavimentazione stradale le percentuali pongono l'Italia fra le ultime nazioni, risultando la percentuale italiana pari a meno della metà di quella della Germania e ad un quarto di quella della Gran Bretagna.

Lo studio predetto, oltre ad altri dati che tralascio di citare, riporta le spese sostenute dai vari Stati per l'incremento e la manutenzione della rete stradale nel 1958, espresse in percentuale rispetto al reddito nazionale dei singoli Stati. Ora, su di un importo stimato in lire, per cento lire di reddito nazionale, la Germania ha sopportato una spesa di lire 2,4, la Svizzera di 2,1, la Francia di 1,3 mentre l'Italia quella di 0,9. Infine si rileva che, di fronte ad un incremento del parco autoveicoli nel settennio 1952-1958 del 15,5 per cento, e del parco motoveicoli del 18,6 per cento, la rete stradale ha avuto un incremento dello 0,9 per cento, per cui, di fronte allo sviluppo della circolazione, all'incremento della motorizzazione all'incremento del turismo, alla pressione del traffico, emerge la conclusione che la situazione stradale italiana può destare serie e reali apprensioni per l'avvenire, « ove non venissero presi provvedimenti idonei a riportare rapidamente il rapporto motorizzazione rete stradale ad una situazione di minore squilibrio », per citare le stesse parole conclusive del predetto studio.

Non posso perciò non compiacermi con il relatore, senatore De Unterrichter, per aver posto concretamente all'attenzione del Senato della Repubblica e dell'onorevole Ministro la grave situazione del sistema stradale italiano, anche se è quanto mai doveroso riconoscere l'impegno del Ministro Togni in questo settore, come ne può far fede un solo dato: alla fine del 1960 l'Italia avrà uno sviluppo autostradale di 1158 chilometri, di fronte ai 785 della fine del 1958.

Dopo queste premesse di carattere generale, mi permetto ora scendere alla situazione particolare della mia Liguria che, per parere unanime di coloro che la conoscono, soffre di una grave carenza nel settore specifico delle comunicazioni. Le Amministrazioni provinciali di Savona ed Imperia, le

rispettive Camere di commercio, gli Enti provinciali del turismo, i Comuni, le varie categorie degli operatori economici, in tutti questi ultimi anni hanno agitato il problema, hanno promosso convegni, hanno formulato ordini del giorno, sotto la pressione della necessità ogni giorno più sentita di richiamare l'attenzione degli organi responsabili sulla quanto mai precaria situazione della via Aurelia, unico collegamento stradale fra Ventimiglia e Savona, collegamento angusto e inadeguato, e sulla quanto mai precaria situazione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, ancora prevalentemente ad un solo binario, con un sistema di elettrificazione antiquato, sfruttato oltre i limiti delle sue possibilità. La situazione della Liguria occidentale è tale, onorevole Ministro, che non ammette più dilazioni a una concreta soluzione.

Siamo infatti privi, almeno nella parte occidentale, di comunicazioni stradali rapide col Piemonte, per essere la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia ancora nelle condizioni tragiche in cui l'ha lasciata la guerra, e per essere la strada statale n. 20 risalente da Ventimiglia verso il Piemonte in condizioni tali da non permettere, e per la strettezza e per la tortuosità e per dover superare il Colle di Tenda e per attraversare per lungo tratto il territorio francese e per le numerose soste ai vari posti di confine, collegamenti comodi e veloci tra la Riviera e la provincia di Cuneo. La condizione della Riviera occidentale italiana ci umilia per il raffronto che tutti fanno con la vicina Costa Azzurra servita da collegamenti ferroviari a doppio binario, che oltretutto non danneggiano le varie cittadine, come avviene in Italia dove la sede ferroviaria divide come una cintura di ferro i centri più importanti dal mare, servita da numerose strade (da Monaco a Nizza ci sono due strade parallele alla litoranea, le famose « cornici »), e che ha in progetto un'Autoroute dall'Esterel al confine con l'Italia, che farà sentire ancora maggiormente il nostro stato di inferiorità.

Eppure la Liguria occidentale non meriterebbe di essere trascurata per l'apporto che dà alla comunità nazionale con le sue attività turistiche e florortícole, per i meriti che ha acquisito nel dare lavoro a tanti immigrati meridionali, che hanno trovato così possibilità di rifarsi una vita serena, per il caparbio individualismo dei suoi abitanti che hanno sempre cercato di risolvere da soli i problemi di fondo dell'economia della loro terra.

Diamo atto ai Governi che si sono succeduti dalla fine della guerra ad oggi di quanto hanno compiuto per il nostro entroterra, povero e depresso, e di quanto hanno compiuto con le varie provvidenze per aiutare le Amministrazioni comunali a risolvere i problemi delle infrastrutture locali, ma chiediamo oggi, come abbiamo chiesto ieri, che il Governo ponga allo studio la soluzione del problema delle comunicazioni, che giudichiamo essere vero e proprio problema nazionale ed internazionale.

È in atto la realizzazione dei trafori alpini del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo che immetteranno nell'Autostrada del Sole, verso il nostro Mezzogiorno, nuove correnti turistiche, che collegheranno le regioni dell'Europa centrale con il cuore del Mediterraneo. Ma è necessario provvedere anche a collegare alla rete autostradale in costruzione i valichi da cui sempre nel passato sono entrate in Italia le più importanti correnti turistiche, cioè i valichi di Ventimiglia e del Brennero. C'è una diffusa impressione in Liguria, onorevole Ministro, che Roma sia un po' insensibile ai problemi liguri. Mentre infatti i lavori delle varie autostrade in via di costruzione procedono con ritmo veloce suscitando la giusta ammirazione di tutti, l'autostrada Genova-Savona iniziata anni or sono, nel 1950, nonostante i soli suoi 45 chilometri di sviluppo non è ancora terminata nè si sa quando lo potrà essere, almeno nei suoi collegamenti da una parte con la Ceva-Savona, dall'altra con la Genova-Serravalle.

Quasi dieci anni, onorevole Ministro; credo siano troppi in rapporto allo sviluppo della vita moderna sempre più rapida e dinamica. L'esasperante lentezza con cui proseguono i lavori della Savona-Genova mi

porta inevitabilmente a richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla situazione viaria in tutta la Liguria, lungo le due Riviere, e particolarmente in relazione alla città di Genova, situazione che ho cercato di enucleare nei suoi aspetti fondamentali in un ordine del giorno che mi sono permesso di presentare unitamente a quello relativo all'Autostrada confine-Savona. Rinuncio ad illustrarlo dettagliatamente perchè penso che questo aspetto sia presente all'onorevole Ministro, anche perchè sullo stesso argomento è stata richiamata la sua attenzione da un ordine del giorno presentato dagli onorevoli colleghi Macaggi e Barbareschi.

Dal Ministero dei lavori pubblici sono stati affrontati nel 1955 e nel 1959 i problemi delle grandi vie di comunicazione, ma il programma delle autostrade, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, non comprende il tratto frontiera italo-francese-Savona, e il programma suppletivo della legge 13 agosto 1959, n. 904, riguardante la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali di primaria importanza e l'integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale, mentre non consente un concreto miglioramento dell'Aurelia nel tratto indicato ed esclude la costruzione di un'autostrada dal confine a Savona.

È quanto mai doloroso osservare i grafici dei piani poliennali di sviluppo e miglioramento della rete autostradale allegati alla legge del 1955 e alla legge del 1959, che lasciano vuoto il tratto confine-Savona, pur prevedendo autostrade esistenti da raddoppiare, autostrade da realizzare in un secondo tempo, autostrade in istudio per la realizzazione.

È ben vero che sono stati appaltati i lavori, da anni sentiti e richiesti, della costruzione di una variante all'Aurelia sul confine, per aprire un secondo valico al fine di decongestionare l'unico valico di Ponte San Luigi, ma i fondi messi a disposizione dell'A.N.A.S. per tutta l'Aurelia non sono assolutamente sufficienti per un effettivo adeguamento del tratto in questione alle esigenze di un'arteria di grande comunicazione nazionale ed internazionale. Sono ormai molti anni che ella, signor Ministro, ha la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici e sono molti anni che le pervengono inviti a rendersi personalmente conto della situazione dell'Aurelia, inviti cui ella non ha mai giudicato di poter aderire. Forse se ella fosse venuto qualche volta in Liguria ed avesse percorso in macchina la nostra Aurelia da Genova a Ventimiglia si sarebbe reso conto che i voti e le proteste ogni giorno più numerose erano e sono il frutto di condizioni ormai insostenibili.

Pensi, onorevole Ministro, che quando un commerciante di fiori di Milano ha bisogno urgente di qualche fornitura, telefona in Olanda perchè le forniture di cui ha necessità giungono più sollecitamente in aereo dall'Olanda che non dalla Riviera italiana. Ora i cardini fondamentali dell'economia ligure, e cioè i prodotti ortoflorofrutticoli e il turismo hanno solo il bisogno di rapide vie di comunicazione. L'anno scorso, in sede di discussione del bilancio del suo Ministero, presentai un ordine del giorno in cui mi limitavo a chiedere che il problema dell'Autostrada dal confine a Savona fosse posto allo studio; ella mi rispose che era solo previsto il miglioramento delle comunicazioni mediante l'ammodernamento della statale n. 1, la Aurelia, e che pertanto non poteva accettare l'ordine del giorno. Ma, onorevole Ministro, con gli 11 miliardi e 500 milioni destinati alla Liguria, come può il Compartimento A.N.A.S. di Genova provvedere compiutamente alla sistemazione dell'Aurelia dal confine italo-francese a Savona, su uno sviluppo di circa 128 chilometri, quando dovrebbe provvedere alla sistemazione di ben 550 chilometri di strade statali di tutta la Liguria? Quando per sistemare l'Aurelia nel tratto in questione sarebbe necessario eliminare numerosi attraversamenti, spesso infelici, di centri abitati, eliminare numerose curve a piccolo raggio, eliminare strozzature anguste che obbligano i veicoli a soste ed a retromarce, quando sarebbe necessario allargare gallerie strette, a volte di larghezza

non superiore ai 5 metri, eliminare pendenze molto forti in curva come a Capo Berta, provvedere a creare banchine per pedoni e ciclisti oggi inesistenti?

In questi ultimi mesi il problema ha continuato ad essere oggetto sempre più di vive preoccupazioni da parte di tutti coloro che operano e vivono in quelle contrade. È giunto il piano autostradale I.R.I., il quale, nel predisporre un programma di costruzione di una rete nazionale di autostrade organico e concreto, ha previsto finalmente la costruzione di un'autostrada dal confine a Savona. Questo piano ha fatto sorgere molte speranze in tutta la Liguria occidentale anche perchè accompagnato da uno studio serio e approfondito, studio che, come precedentemente ho affermato, ha dato la possibilità di venire a conoscenza di dati quanto mai interessanti, studio che soprattutto ha dimostrato che è giunto il momento di affrontare di petto, coraggiosamente, il problema, attraverso tutte le forme idonee, come può essere quella prospettata dall'I.R.I. o come possono essere altre, mediante l'utilizzazione del capitale privato che in questo momento è disponibile.

Io desidererei che il signor Ministro potesse dire qualche cosa sul piano I.R.I., che, ripeto, ha suscitato tante speranze anche per dichiarazioni fatte da esponenti qualificati del Governo.

Ma la richiesta di un'autostrada dal confine italo-francese a Savona può trovare valida e concreta giustificazione? Ci possono essere obiettivi e chiari motivi per una sua priorità in un prossimo programma? Giudichiamo di sì, perchè sosteniamo la necessità di dare la priorità alla costruzione di autostrade sulle vie internazionali, cioè su quelle che tradizionalmente hanno unito e uniscono l'Italia ai Paesi europei e che hanno convogliato e convogliano in Italia le più larghe correnti di turisti e di traffico. Questo è il caso dell'Aurelia dal confine a Savona. Infatti attraverso il valico di Ponte San Luigi si è svolto in questi anni un traffico quanto mai intenso di autovetture. Le statistiche fornitemi dall'E.A.M., sede di Imperia, dicono che dai 61.500, autoveicoli transitati in entrata ed in uscita nel 1948 si è passati dai 289.829 nel 1951, ai 484.930 nel 1954, agli 892.479 nel 1957 e al 1.134.154 nel 1959. Nei primi quattro mesi del 1960 sono transitati 325.217 autoveicoli, con un incremento del 36 per cento rispetto ai corrispondenti mesi del 1959. L'aumento è costante sia per gli autoveicoli privati sia per gli autoveicoli merci e per gli autoveicoli in regime T.I.R., e questo perchè il valico di Ponte San Luigi è la porta d'Italia aperta tutto l'anno a differenza delle altre lungo i valichi alpini.

Giudichiamo di sì, perchè sosteniamo la necessità di dare la priorità alla costruzione di autostrade in quelle regioni dove le strade statali esistenti, di carattere internazionale, non permettono rapidi spostamenti di persone e di cose. Questo è il caso dell'Aurelia dal confine a Savona. Onorevole Ministro, ella deve considerare solo due piccole esperienze personali. La settimana scorsa ho dovuto recarmi a Genova in macchina e per percorrere i 150 chilometri che separano Bordighera da Genova ho impiegato quattro ore ad una media perciò di neppure 40 chilometri orari. Il senatore De Unterrichter, relatore del bilancio, mi riferiva di non aver potuto, nonostante pilotasse una macchina veloce, percorrere il tratto da Imperia ad Ovada ad una media superiore ai 45 chilometri orari. Questa è la situazione, signor Ministro, della via Aurelia, ossia di una strada che costituisce il tratto italiano di un'arteria internazionale.

Giudichiamo di poter sostenere la necessità di dare la priorità alla costruzione di autostrade, in quelle regioni dove le strade statali esistenti di carattere internazionale rappresentano l'unica via di traffico. Questo è ancora il caso dell'Aurelia dal confine a Savona. Se l'inverno scorso il movimento franoso in località Fontanin di Ventimiglia, di cui ella, signor Ministro, è stato tanto interessato e per cui ha dato precise disposizioni di intervento, non si fosse arrestato o non fosse stato arrestato, per lunghi mesi ogni collegamento con la Francia sarebbe stato del tutto interrotto, perchè per pas-

sare in Francia le autovetture avrebbero dovuto risalire la Val Roya sino a Breil e di qui attraverso il Col de Braus e il Col de Castillon scendere a Nizza o a Mentone.

Giudichiamo di poter sostenere la necessità di dare la priorità alla costruzione di quelle autostrade che possono servire a collegare il sistema autostradale di altre Nazioni al sistema autostradale italiano. Questo è ancora il caso della via Aurelia, che dovrebbe collegare l'autostrada che i francesi hanno iniziato dal Varo (dipartimento) a Mentone (confine) con l'autostrada Savona-Genova. Ora i francesi, signor Ministro, nel timore, almeno sino ad oggi giustificato, di un abbandono da parte nostra dell'impegno legato alla Convenzione di Ginevra di realizzare un'autostrada collegante Genova e Nizza lungo il tracciato dell'itinerario europeo E/1, di fronte alla pesante minaccia, per il turismo mediterraneo della Costa Azzurra, di essere tagliate fuori dai grandi collegamenti internazionali, hanno già avanzato la proposta alle loro autorità di collegare la Costa Azzurra con le autostrade italiane, allacciando Nizza a Torino, attraverso le valli della Vesubia e del Boreon, col traforo sotto il colle della Ciriegia.

La situazione della Riviera italiana è ancora più tragica di quella della Costa Azzurra: senza l'autostrada confine-Savona le sorti di tutta la Riviera saranno compromesse irreparabilmente.

Queste mie tesi sono pienamente suffragate dal relatore, senatore De Unterrichter, il quale, sostenendo la necessità di impostare organicamente un programma autostradale, oltre a portare ragioni di sicurezza degne della massima considerazione perchè dimostra « che una buona rete autostradale risparmia al nostro Paese ogni anno oltre 2.000 morti e oltre 20.000 feriti », afferma « che vi sono anche brucianti ragioni economico-sociali che fanno delle autostrade il problema forse più importante per lo sviluppo armonico e bene organizzato del nostro Paese ». Giudico necessario leggere la pagina della sua relazione in cui espone la impostazione del problema, che mi trova pienamente consenziente proprio per le ragioni che precedentemente ho avuto l'onore di esporre, e cioè che è necessario aprire le porte d'Italia per favorire sempre più l'afflusso del turismo e lo sviluppo dei traffici commerciali: « È possibile non avvertire tutta la mortificazione morale ed economica che sopporta l'Italia meridionale per la mancanza di collegamenti autostradali con la Capitale e con tutto il Centro e Nord d'Italia? È logico che un Paese come il nostro, che deve porre nel turismo l'unica solida speranza di prosperità economica, di lavoro per tutti, che ha aderito ad un Mercato europeo comune, cui la nostra agricoltura dovrebbe offrire prodotti e primizie e l'industria nostra manufatti, in competizione con agguerriti concorrenti d'oltralpe, non senta la urgente necessità di uscire dall'isolamento impostoci dal baluardo alpino, costruendo autostrade che ai nostri confini si colleghino a quelle esistenti o in costruzione al di là delle Alpi? A nord tutte le autostrade si arrestano ai piedi delle Alpi. A sud *idem;* per superare i 200-300 chilometri della zona alpina centrale (sulle strade esistenti), occorrono nella buona stagione non meno di 6-8 ore; nell'inverno poi molte strade restano per mesi e mesi bloccate dalla neve e dalle valanghe. Per rompere questo isolamento sono necessarie almeno quattro autostrade: la Savona-Ventimiglia, la Torino-Frejus, l'autostrada del Brennero, la Udine-Tarvisio. Esse si incontreranno al confine con altrettante autostrade straniere: la Nizza-Marsiglia-Lione-Parigi, la Frejus-Chambery-Lione, la Brennero-Innsbruck-Monaco, la Tarvisio-Klagenfurt-Vienna. Di queste, la Nizza-Marsiglia e la Brennero-Innsbruck sono già in corso di costruzione; è necessario iniziare i lavori anche da parte nostra! »

Onorevole Ministro, il senatore De Unterrichter nelle conclusioni accenna a provvedimenti finanziari e legislativi allo studio da parte sua per la realizzazione delle predette autostrade di collegamento internazionale. Io mi auguro ardentemente che quanto prima questi provvedimenti possano essere portati all'approvazione del Parlamento, perchè il problema è maturo e non più oltre dilazionabile. Sarei inoltre quanto mai grato se

ella volesse alla fine di questo dibattito dare quella assicurazione che tutti attendono con ansia legittima.

Proprio per facilitare un'azione governativa sono state gettate le basi per la costituzione di una Società nella Liguria occidentale ad iniziativa soprattutto delle Camere di commercio di Imperia e Savona e delle Amministrazioni provinciali e con la partecipazione di Istituti bancari e privati, conclusione questa di un'azione che da anni si è andata svolgendo in convegni e in studi. La Camera di commercio di Savona infatti aveva fatto elaborare alcuni anni or sono un progetto di massima di una grande via di comunicazione in raddoppio della via Aurelia per il collegamento fra Savona (stazione ovest dell'autostrada) e il confine con la Francia. Tutti hanno salutato con gioia la creazione della società per la « autostrada dei fiori », perchè finalmente è stato superato l'immobilismo degli enti locali, immobilismo che da più parti era stato da tempo lamentato. È necessaria però l'assicurazione che il Governo sarà vicino e collaborerà intensamente con provvedimenti finanziari e legislativi, date le grandi difficoltà da superare non solo finanziarie ma anche di carattere orografico e tecnico.

Gli abitanti della Liguria occidentale da Ventimiglia a Savona vedono, onorevole Ministro, nella realizzazione dell'autostrada la fine di un incubo: l'incubo di un isolamento progressivo; vedono nella realizzazione dell'autostrada rifiorire la speranza di un ulteriore sviluppo delle loro attività florortricole e turistiche, le quali oggi soffrono di una grave crisi, unicamente legata alla carenza di rapide vie di comunicazione; vedono nella realizzazione dell'autostrada un contributo ad un avvicinamento più intenso tra la Francia e l'Italia, e perciò un contributo alla Comunità europea; vedono anche — me lo permetta, onorevole Ministro — un atto di giustizia. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

S A C C H E T T I . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevoli rappresentanti del Governo, certo è che discutere di un bilancio così importante con l'atmosfera politica che noi viviamo è diventato davvero una impresa sempre più difficile; fra l'altro, signor Presidente, mentre mi accingo a sviluppare alcune osservazioni critiche ed alcune proposte al bilancio del Ministero per i lavori pubblici, vorrei osservare che anche il mio stato d'animo non è sereno, sia per i fatti di ieri accaduti a Roma e per i fatti di oggi, sia per le notizie che giungono da Reggio Emilia, che assumono una gravità altrettanto pesante e forse anche drammatica.

Nonostante questo, signor Presidente, compio il mio dovere per poi recarmi rapidamente nella mia città ad osservare direttamente che cosa possano aver compiuto anche lì le squadre armate comandate dall'onorevole Spataro.

Onorevole Presidente, quando ho preso visione del bilancio e dell'ampia monografia che lo accompagna, preparata diligentemente dal collega De Unterrichter, mi sono posto la domanda se valeva davvero la pena di intervenire e togliere al Senato tempo prezioso ai suoi lavori. In verità si tratta di un monotono bilancio che si presenta a noi ogni anno non solo nella stessa struttura, ma press'a poco con le stesse cifre, collocate e predisposte nei singoli capitoli come gli anni passati, come se nulla fosse avvenuto in questi anni nel campo del lavoro, della produzione, della vita sociale ed economica del nostro Paese, settori cui l'attività del Ministero dei lavori pubblici non deve essere estranea ma che dovrebbe attentamente seguire. E per la parte — e non è poca — di sua competenza, il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe partecipare alla determinazione di una scelta di politica economica, agli sviluppi di essa.

Basta enunciare in quali attività questo Ministero interviene per essere persuasi di questa nostra generale considerazione: la viabilità, la circolazione in genere, le opere marittime, la scuola, la casa, le opere igieniche, gli ospedali, le opere che sono collegate alla Cassa per il Mezzogiorno, le opere sportive, ricreative, culturali, i servizi sociali in

genere, per cui lo studio di un piano di sviluppo, la scelta del modo di intendere lo sviluppo ha il suo valore decisivo.

Ancora più problematico è poi scegliere qualche capitolo per approfondirne l'analisi. Tuttavia sono stato confortato nella decisione dal fatto che alle critiche avanzate da parte del nostro Gruppo qui in Senato ed alla Camera, sviluppate nella ricorrenza annuale della discussione del bilancio dei Lavori pubblici, si aggiunge sempre un più gran numero di critiche anche da parte di altri Gruppi. Non solo da parte nostra vengono avanzati suggerimenti a cambiare l'attuale andazzo che dura imperturbabile da 15 anni, e che deve essere interrotto. Qui sorge spontanea la prima critica alla rigidità del bilancio, alla sua struttura attuale.

Qual'è il motivo che vi impedisce di vedere fino in fondo e di fare un'altra scelta politica nei lavori pubblici e nell'attività che svolge il Ministero? I motivi non mancano, anche se in gran parte sono già conosciuti, come sono conosciuti, tra l'altro, i gravi errori che sono stati compiuti anche nell'esercizio in corso. Eppure non sono mancati, da parte dei parlamentari, suggerimenti per la migliore soluzione di un problema o di un altro, per la migliore destinazione delle poche somme che abbiamo a disposizione. Questi suggerimenti vanno dalla soluzione dei problemi dei bacini imbriferi ai problemi della casa, sono tutte manifestazioni che tendono a rivendicare una politica economica e sociale diversa da quella che attualmente conduce il Governo, della quale il suo pioniere, se così mi posso esprimere, dovrebbe essere il Ministero dei lavori pubblici.

Con un bilancio quale quello che ci sta dinanzi, con una relazione così ponderosa quale quella che ha presentato il collega De Unterrichter, che non è soltanto l'esposizione di parecchi anni di questa attività, ma si presenta come l'esaltazione di questa politica, credo si possa affermare che il vostro più grande errore è quello di voler continuare. Bisogna cambiare strada, come si chiede anche da gruppi democristiani.

Il bilancio risente dei gravi limiti che sono imposti al Governo da una politica economica di investimenti, lasciata in grandissima misura alla legge del grande profitto dei monopoli capitalisti, con tendenza ad accentuarsi specie nel campo automobilistico, dove via via s'impegna una parte del salario e dello stipendio futuro con le vendite a rate, mentre si dovrebbe investire molto di più in altri campi di servizi sociali, per esempio nella casa, problema di cui parleremo in seguito particolarmente.

E tutto questo obbliga il Ministero dei lavori pubblici a spese forzate, in ritardo; per esempio, nella viabilità il Governo assiste da spettatore, e nel caso specifico delle aumento della motorizzazione non riesce a fare una politica di relativo equilibrio.

Le entrate che vengono allo Stato dalla accresciuta motorizzazione si aggirano attorno ai 460 miliardi annui; un terzo o poco più di un terzo è destinato al miglioramento della viabilità. Non si tratta di metter qui in discussione il concetto della tassa di scopo e nemmeno è il caso di sottolineare che tutto quanto entra in più nelle casse dello Stato per effetto dello sviluppo e dell'incremento della motorizzazione deve arrecare un beneficio particolare alla sola viabilità; non lo diciamo soltanto per il settore della strada, sebbene l'accresciuta e spasmodica congestione determinata dalle esigenze del traffico moderno richieda ben maggiore intervento; ma perchè almeno queste maggiori entrate dovrebbero andare ai Lavori pubblici.

Ma non bastano questi soli riferimenti; il contrasto cresce ancora quando si sente considerare (a torto) il bilancio dei Lavori pubblici come un bilancio tecnico, espressione puramente amministrativa. Ora, nulla vi è di tecnico in senso stretto, ma meno che mai lo è il settore dei lavori pubblici, che interviene in molteplici zone della vita economica del Paese.

Questo bilancio poi risente in modo particolare della miseria di alcuni capitoli, direi vergognosamente ridotti rispetto ai crescenti bisogni della vita moderna. Cito per esempio l'intollerabile situazione di uno dei più attesi servizi sociali, il settore delle opere igienico-

sanitarie. Nelle città, nei Comuni premono migliaia di richieste presso le amministrazioni locali, ma è impossibile dar loro corso appunto per la limitatezza degli stanziamenti.

Il bilancio è strozzato da una struttura dello Stato che assolutamente non va più e deve essere cambiata. Ed è sintomatico che puntualmente, ogni anno, i residui passivi aumentino regolarmente. Nel solo campo del Ministero dei lavori pubblici, nell'esercizio 1958-1959 siamo arrivati all'astronomica cifra di 499 miliardi, destinati e non spesi, che rimangono lì fermi, inutilizzati, mentre a tutte le richieste avanzate dai Comuni, dalle Provincie e dalle Amministrazioni regionali si risponde che il Ministero è povero ed ha limitate disponibilità. Come mai allora questi 500 miliardi non vengono spesi? Come si può continuare a rispondere ai Comuni ed alle Provincie che non vi sono neppure modesti mezzi a disposizione per la fognatura o per portare l'acqua?

È interessante sapere che vi è chi sostiene che questo fenomeno non è del tutto negativo, perchè esso dimostrerebbe la giusta politica di questi Governi e di questo Dicastero, che ha portato a dei residui che soltanto una superiore capacità tecnica e amministrativa avrà la possibilità di assorbire. Quindi la Democrazia Cristiana, che ha il monopolio del potere dal 1947, avrebbe assolto in gran parte al suo compito come dimostrerebbero le somme a disposizione; adesso chi amministra i Lavori pubblici e il Ministro in modo particolare avrebbero soltanto da compiere un'opera di perfezionamento di carattere amministrativo e tecnico. Questo discorso è letteralmente sbagliato, nello spirito e nella sostanza.

In realtà esso rivela una concezione dei servizi pubblici e sociali superata almeno di 40-50 anni, riferita ad uno Stato superato nella sua dinamica e nelle sue strutture. Occorre convincersi, onorevole Sottosegretario, signori della Democrazia Cristiana, che il male profondo sta nella mancanza del decentramento amministrativo dello Stato, e qualunque buona intenzione vi fosse di carattere amministrativo accentrato non serve a nulla, in quanto siamo schiacciati dall'ingranaggio arrugginito dell'accentramento. Questo tocca il tema di fondo, come suol dirsi, del bilancio di competenza o di cassa; è comunque un discorso che potremo approfondire e sviluppare. Ciò che però occorre, sono le Assemblee regionali.

Oggi occorre dire che questo ingranaggio non funziona perchè, per la destinazione dei fondi alle Amministrazioni comunali e provinciali, manca uno degli anelli fondamentali, l'Ente regione, onde tutto rimane bloccato per la mancanza di un piano organico di sviluppo economico e dei servizi sociali, elaborato e sviluppato da organismi tecnici assieme agli enti locali e regionali.

Questo è l'inconveniente che sta all'origine di tutto il male, ed anche lei, se mi permette, onorevole relatore, non ha dedicato la dovuta attenzione a questo problema, ponendolo al primo posto nella sua relazione. Ciò rivela quanto però sia stata giusta la previsione del costituente e quanto sia sbagliata la resistenza della Democrazia cristiana e del suo Governo al decentramento amministrativo, all'istituzione dell'Ente regione, all'autonomia degli enti locali sotto ogni punto di vista. Oggi il Paese sa che abbiamo 490 miliardi non spesi, mentre da tutte le parti vengono giustamente richieste delle opere pubbliche di primaria importanza!

Ogni anno l'onorevole Togni promette al Parlamento di approfondire gli studi e di presentare un aggiornamento per migliorare l'andamento dei residui passivi, ma nè l'onorevole Togni, Ministro provvisorio di un provvisorio Governo, nè chi verrà dopo di lui per proseguire con questa errata struttura amministrativa sarà promosso con i suoi studi. Occorre dinamismo per soddisfare le richieste ed i bisogni di lavoro; oggi si impone la necessità di dare più autonomia alle amministrazioni locali e di far partecipare il popolo alla elaborazione della politica dei servizi sociali.

Oltre a ciò noi affermiamo che, nell'attuale ordinamento delle entrate dello Stato, la parte destinata ai Lavori pubblici è troppo esigua nei confronti dei bisogni indilazionabili dei cittadini italiani, di ogni parte

del nostro Paese, dal Nord al Centro al Sud, ed in particolare delle zone di collina e di montagna in cui è in corso un processo di spopolamento. Non si può ancora continuare a rispondere a tutte le rivendicazioni dichiarando che esse sono giuste ma che non si può intervenire perchè non si possono fare spostamenti nelle voci di spesa del bilancio generale dello Stato. Questo discorso della rigidità del bilancio so che è male accolto da una parte degli stessi colleghi della Democrazia cristiana; e del resto questo diffuso malcontento affiora anche negli interventi dei colleghi della Democrazia cristiana, anche se le loro rivendicazioni sono velate da accenti patetici.

Ecco allora perchè non si può continuare soltanto a protestare. Occorre decidersi e per l'appunto bisogna spostare dai capitoli in cui sono stanziate cifre gigantesche, e per grande parte inutili, gli stanziamenti a favore del miglioramento delle condizioni di vita economica e sociale dei cittadini italiani. Si può togliere una parte dei fondi dal Ministero della difesa e dal Ministero dell'interno. Sottolineo in questo momento che una parte delle spese destinate a questi Ministeri sono inutili oltre che dannose. Quindi non si tratta di uno *slogan*, si tratta di una realtà. E qui si ha la prova che alla rivendicazione bisogna accompagnare anche l'atto, quando si discute il bilancio generale dello Stato ed i bilanci in particolare.

Sui fatti di Reggio Emilia

G I A N Q U I N T O . Signor Presidente, è giunta notizia di tre morti a Reggio Emilia. (*Violenti clamori dalla sinistra. Proteste e invettive nei confronti del Governo*).

M A S C I A L E . Dove si vuole arrivare, ministro Angelini?

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, informerò immediatamente il Presidente che assumerà le informazioni e pregherà il Ministro dell'interno di venire a dare informazioni precise. (*Clamori dalla sinistra*). Chiedete la parola regolarmente. Ognuno può parlare.

V A L E N Z I . Nella sua qualità di Presidente del Senato, faccia i passi necessari perchè si intervenga per far cessare lo spargimento di sangue. Ed intanto si sospenda la seduta.

S A C C H E T T I . Queste notizie trapelate speravo non fossero vere; mi rifiuto di continuare un discorso sul bilancio dei Lavori pubblici di un Governo che fa sparare sui cittadini della mia città. Chiedo si sospenda la seduta e che intervenga la Presidenza, a far cessare l'intervento della polizia. Solo così possiamo riprendere il discorso sul bilancio dei Lavori pubblici, a condizione che si cessi di sparare sui lavoratori della mia provincia e della mia città decorata di medaglia d'oro al valor militare, la città del tricolore e dei sette fratelli, e di perseguitare i lavoratori italiani. Abbiamo già dato troppi morti per la libertà!

Io faccio formale proposta di sospendere la seduta e che la Presidenza, con la sua autorità, intervenga a porre fine alle stragi che la polizia agli ordini del ministro Spataro sta compiendo sulle piazze d'Italia.

G I A N Q U I N T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I A N Q U I N T O . A Venezia per domani è stato proclamato lo sciopero generale di protesta. Chiedo che il Governo dia disposizioni precise affinchè la polizia non assuma atteggiamenti provocatori e disponga che essa in tutta Italia si ritiri nei suoi alloggiamenti. Non vogliamo che si sparga più sangue sulle piazze d'Italia. Questo sangue ricade su di voi e ne risponderete di fronte a tutta la Nazione.

M A R I O T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R I O T T I . Mi sembra che sia consigliabile che la seduta sia sospesa immediatamente. Ritengo poi che l'Ufficio di Presidenza, che tiene in questo momento la normale riunione settimanale, debba fare i passi necessari perchè questa situazione venga a chiarirsi nel più breve termine possibile.

Credo che continuare la seduta nel clima che si è venuto a determinare non sia consigliabile da nessun punto di vista, per cui mi affido al buon senso che l'onorevole Presidente ha dimostrato più volte, perchè sia sospesa la seduta e l'Ufficio di Presidenza veda come la situazione possa essere controllata e possano essere create le condizioni perchè si ritrovi un certo equilibrio.

Continuare la discussione con questo clima potrebbe dare adito a spiacevoli conseguenze.

D E L U C A L U C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E L U C A L U C A . Onorevole Presidente, io sto ricevendo da molti giorni lettere minatorie da più parti d'Italia: le ultime le ho consegnate a lei. Adesso voglio rendere di pubblico dominio il contenuto. Si minacciano i rappresentanti del popolo. In una di esse mi si dice: « Senatore De Luca, ti facciamo la pelle ».

Ora, ministro Angelini, a che gioco giochiamo?

A N G E L I N I , *Ministro senza portafoglio*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I , *Ministro senza portafoglio*. Ne ho ricevute anch'io parecchie, di lettere minatorie. Le dico una sola cosa: che posso parlare a fronte alta, perchè uno di quelli che hanno subìto le più grandi violenze sono io. Sono stato ventidue anni chiuso in casa ed ho visto incendiare la mia casa e morire persone della mia famiglia. Però deve essere reciproco. Bisogna educare gli uni e gli altri. (*Prolungate interruzioni dalla sinistra*). Tutti dobbiamo fare opera di distensione. (*Prolungate interruzioni dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Cerchiamo di non rendere più drammatiche queste ore difficili. Cerchiamo di adoperarci tutti perchè tutto si svolga secondo le regole, secondo l'ordine e secondo, soprattutto, il rispetto del Parlamento, al quale noi teniamo massimamente, perchè è solo nel Parlamento che si possono assicurare le libertà costituzionali di tutti i cittadini.

La Presidenza e soprattutto il Presidente Merzagora, che in questo momento presiede il Consiglio di Presidenza, è stato informato di questa richiesta di sospensione che è stata formulata in Aula. In questo momento l'onorevole Spataro è alla Camera dei deputati, perchè altrimenti poteva anche essere invitato a dare i primi ragguagli.

Una voce dalla sinistra. Venga il Presidente Tambroni.

A N G E L I N I , *Ministro senza portafoglio*. Verrà anche lui.

P R E S I D E N T E . Il ministro Angelini è in quest'Aula dal principio della seduta e quindi credo che non abbia notizie da comunicare, perchè non ha potuto riceverne in questo momento. Abbia dunque la cortesia di attendere qualche minuto.

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A . Dieci minuti fa ho ricevuto una telefonata diretta da Reggio Emilia in cui mi si diceva che in quella città si sono avuti tre morti e due feriti gravissimi, mentre la polizia continua a sparare. Mentre parliamo può darsi che vi siano altri morti. (*Commenti e interruzioni dalla sinistra*).

A N G E L I N I , *Ministro senza portafoglio*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I , *Ministro senza portafoglio*. Il Governo non ha alcuna eccezione da fare. Il Presidente può fare tutto quello che crede, ma è necessario ristabilire l'equilibrio ed esaminare le cose con tutta serenità e calma ...

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A . Ma chi è morto è morto.

A N G E L I N I , *Ministro senza portafoglio*. Siamo d'accordo, ma bisogna esaminare le cose con senso di responsabilità.

B A R B A R E S C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R B A R E S C H I . Non so se riuscirò, nello stato d'animo in cui sono, ad esprimere con chiarezza le mie idee. Ho sentito poc'anzi le parole di pace del ministro Angelini. Personalmente credo di conoscere il ministro Angelini e di poter prestare fede alle dichiarazioni che egli stesso qui pochi minuti fa ha fatto. Noi socialisti sentiamo e accogliamo questa sua invocazione, però pensiamo che bisogna concretarla: noi diamo il nostro apporto, dia anche il Governo il suo apporto. Non può farlo in Parlamento? Crede di dover convocare i rappresentanti dei Gruppi? Lo faccia, ma si faccia subito quello che è necessario per togliere questo nostro amato Paese dalla situazione di angoscia nella quale si trova e nella quale noi ci troviamo. (*Approvazioni dalla sinistra*).

S A C C H E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I . Signor Presidente, sospenda la seduta ed il Governo ritiri le forze di polizia. Si sospenda di sparare ed il Parlamento convochi i Gruppi. Ma se il Governo insiste a non voler collaborare, come si può discutere?

P R E S I D E N T E . L'onorevole Angelini ha già dato assicurazione che si interesserà della questione.

A N G E L I N I , *Ministro senza portafoglio*. Anch'io faccio premura che la seduta sia sospesa in maniera che si riuniscano i capi gruppo per essere informati, e perchè possa anch'io assumere delle informazioni ... (*Interruzione del senatore Gombi. Vivaci commenti dalla sinistra*).

R O D A . Mandate via Spataro, fatelo dimettere. È anche incapace, è un Ministro imbelle in tutti i sensi.

P R E S I D E N T E . In considerazione anche della richiesta del Governo, sospendo la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 18,45, è ripresa alle ore 19,40*).

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, il ministro Angelini, quando ha lasciato l'Aula, aveva preso l'incarico di assumere direttamente le informazioni sui fatti accaduti a Reggio. Mi ha telefonato ora per dire che non gli è possibile parlare nè con il

Presidente del Consiglio nè con il Ministro dell'interno i quali sono, come loro sanno, impegnati alla Camera.

Ho ritenuto quindi di telefonare direttamente al capo della Polizia, dottor Carcaterra, per avere dei dettagli se non altro sul tragico consuntivo degli incidenti che si sono verificati. Posso precisare che i morti di Reggio sono 4, che c'è un ferito gravissimo e che vi sono 20 persone pure ferite. Di queste 20 persone, sedici sono civili, uno è un sottotenente e tre sono delle guardie.

Io invito il Senato a levarsi in piedi in segno di lutto.

(*Il Presidente, l'Assemblea e i membri del Governo si levano in piedi, osservando alcuni istanti di silenzio*).

Domani il Ministro dell'interno verrà in Senato e risponderà alle interrogazioni che saranno presentate sull'accaduto.

Annunzio di interrogazioni

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

C A R E L L I , *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per conoscere i motivi che hanno indotto il Prefetto di Firenze a vietare la manifestazione indetta dal Consiglio federativo della Resistenza fiorentino per venerdì 8 luglio 1960, nella città;

per sapere se non intenda intervenire tempestivamente affinchè tale divieto sia revocato e siano rispettati i diritti dei cittadini e dei Partiti politici sanciti dalla Costituzione (868).

SCAPPINI, BITOSSI, RISTORI, LUPORINI

Al Ministro delle finanze, premesso che:

a) nell'autunno del 1958 la popolazione del poverissimo comune di Valle Agricola (provincia di Caserta) elevò pubbliche ed accorate proteste per il carico della sovrimposta sui terreni di cui venne sospesa la riscossione;

b) il delegato governativo inviato dal Prefetto per la riscossione delle imposte nel 1956-57 rilasciò un'intervista al giornale « Il Mattino » (5 novembre 1958) nella quale tra l'altro dichiarò che « a Valle Agricola esiste autentica miseria che coinvolge i 1268 abitanti del piccolo paese » onde « la maggior parte della popolazione non ha il minimo per poter vivere » e propose « di abolire la sovrimposta provinciale e di effettuare la revisione straordinaria degli estimi dei terreni » in quanto « la qualificazione e la classificazione dei terreni stessi non riproducono fedelmente la situazione di fatto » perchè « la quasi totalità di essi dovrebbe definirsi incolta, sterile o quasi », concludendo che l'azione fiscale non poteva non essere subordinata « ad una vasta e profonda opera di riforma, di assistenza, di incoraggiamento e di sostegno »;

c) le previe condizioni per un riesame della situazione fiscale non si sono ancora verificate, mentre corre voce che prossimamente dovrebbe procedersi alla compilazione e riscossione dei ruoli;

si interroga il Ministro delle finanze per sapere se non ritenga di soprassedere — come sarebbe opportuno e necessario — ad ogni operazione di riscossione fiscale in Valle Agricola fino a quando non siasi effettuata l'indispensabile revisione straordinaria degli estimi; sanata con opportune integrazioni governative la situazione di bilancio del Comune le cui risorse consistono nel modestissimo provento di qualche taglio di boschi; migliorata la condizione economica e sociale della popolazione attraverso particolari provvidenze in base alla legge sulla montagna (869).

BOSCO

Al Ministro della difesa, per conoscere se risponda a verità l'informazione pubblicata dal notiziario « Air Press » n. 24, secondo la quale la città di Napoli sarebbe rimasta esclusa dalla rotta aerea Italia-California, via Canadà;

e se l'informazione è esatta quale provvedimento intenda adottare per eliminare

tale ingiustificabile esclusione soprattutto se si tiene conto della soppressione del collegamento aereo Napoli-New York (collegamento già gestito dall'Alitalia) che ha determinato una situazione di svantaggio a detrimento dell'economia e dello sviluppo turistico delle località del Golfo di Napoli (870).

PALERMO

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se non intenda disporre con urgenza per la costruzione di pensiline nelle stazioni ferroviarie di Melegnano, S. Zenone, Tavazzano, Secugnago e S. Stefano Lodigiano (linea Milano-Piacenza) dalle quali partono quotidianamente anche migliaia di utenti in abbonamento, specialmente operai, impiegati e studenti che si recano a Milano: questi viaggiatori, oltre ai noti disagi per la linea malservita, devono sopportare anche quelli causati dalla mancanza di pensiline (1776).

SCOTTI

Al Ministro della difesa, per conoscere le ragioni per le quali il trattamento di quiescenza previsto dal decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1472, tramutato in legge 18 dicembre 1952, n. 2990, non viene esteso a 14 vice brigadieri dei carabinieri, mentre è stato applicato a tutti gli altri (1777).

PALERMO

Al Ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga di disporre che la carrozza con letti, molto opportunamente ripristinata di recente tra Roma e Reggio Calabria — la quale era d'altronde vivamente attesa, e rappresenta una sentita e reale necessità, anche in considerazione del fatto che per lunghi periodi precedenti vi fu, su tale linea, un intero treno giornaliero con letti — non solamente venga mantenuta in via definitiva e non più in via sperimentale — essendo stati molto confortanti, come era prevedibile, i risultati statistici — ma anche venga spostata, al fine di migliorarne ancora di più l'utilizzazione, per la corsa da Roma a Reggio, dal treno 89 al Rapido MS Freccia del Sud con partenza da Roma-Tiburtina, che è un treno ottimo sotto tutti gli aspetti, molto più veloce, e che ha un orario molto migliore e perciò molto più gradito dal pubblico (1778).

BARBARO

Ordine del giorno
per le sedute di venerdì 8 luglio 1960

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani venerdì 8 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Impiego pacifico dell'energia nucleare (940).

2. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo italiano e la Commissione europea dell'energia atomica (EURATOM) per l'istituzione di un Centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, concluso in Roma il 22 luglio 1959 (1005).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (936).

III. Discussione dei disegni di legge:

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modifica della durata e della composizione del Senato della Repubblica (250).

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — STURZO. — Modifiche agli articoli 57, 59 e 60 della Costituzione (285).

La seduta è tolta (*ore 19,45*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari