

## CLXIX.

## SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 1° LUGLIO 1959

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

## INDICE

	PAG.
<b>Congedo</b> . . . . .	8705
<b>Commemorazione dell'ex senatore Italo Mario Sacco:</b>	
BIMA . . . . .	8706
DEGLI OCCHI . . . . .	8706
GREPPI . . . . .	8707
MACRELLI . . . . .	8707
RAPELLI . . . . .	8707
BOTTONELLI . . . . .	8708
BARDANZELLU . . . . .	8708
BETTIOL, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . . . .	8708
PRESIDENTE . . . . .	8708
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (831) . . . . .	8711
PRESIDENTE . . . . .	8711
GIGLIA . . . . .	8711
ROBERTI . . . . .	8715
ROMANATO . . . . .	8718
BERLOFFA . . . . .	8720
DELFINO . . . . .	8722
RIPAMONTI, <i>Relatore</i> . . . . .	8727
<b>Proposte di legge (Annunzio)</b> . . . . .	8705
<b>Proposte di legge (Svolgimento):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	8708
BOTTONELLI . . . . .	8708
BETTIOL, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . . . .	8709, 8710
TROISI . . . . .	8709
TITOMANLIO VITTORIA . . . . .	8710
<b>Commissioni permanenti (Convocazione per costituzione)</b> . . . . .	8705
<b>Corte costituzionale (Annunzio di trasmissione di atti)</b> . . . . .	8706

La seduta comincia alle 10,30.

DE VITA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

#### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Cassiani e Marzotto.

(I congedi sono concessi).

#### Convocazione di Commissioni per la loro costituzione.

PRESIDENTE. Informo che le Commissioni permanenti: I (Affari costituzionali), III (Esteri), IV (Giustizia), V (Bilancio e partecipazioni statali), VI (Finanze e tesoro), IX (Lavori pubblici), X (Trasporti), XI (Agricoltura) e XII (Industria) sono convocate per giovedì, 2 luglio, alle ore 10, per procedere alla propria costituzione.

#### Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

PINNA ed altri: « Modificazioni all'articolo 7 della legge 29 giugno 1951, n. 489, sul trattamento economico di missione e di trasferimento dei dipendenti statali » (1385);

GONELLA GIUSEPPE ed altri: « Modifiche ed integrazioni della legge 20 febbraio 1958, n. 75, sull'abolizione della regolamentazione della prostituzione e lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui » (1386);

DE PASQUALE ed altri: « Autorizzazione di limiti di impegno per la concessione, ai sensi del testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari, per gli esercizi finanziari 1959-60 e 1960-61 » (1387);

CATTANI ed altri: « Piano decennale di sviluppo delle cantine sociali » (1388).

Saranno stampate e distribuite. Le prime due, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

#### **Annuncio di trasmissione di atti alla Corte costituzionale.**

PRESIDENTE. Comunico che nel mese di giugno 1959 sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in segreteria a disposizione dei deputati.

#### **Commemorazione dell'ex senatore Italo Mario Sacco.**

BIMA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIMA. Nella notte di lunedì è improvvisamente morto a Fossano l'onorevole professor avvocato Italo Mario Sacco, che fu senatore della Repubblica per il collegio di Mondovì nella prima legislatura repubblicana.

Ricordare la figura dello studioso di problemi sociali e l'infaticabile uomo d'azione quale egli fu sarebbe troppo lungo e certamente non spetterebbe a me. Ma non si può dimenticare, onorevoli colleghi, che Italo Mario Sacco fu tra i primi organizzatori sindacali delle « leghe bianche » in Piemonte nel lontano 1919 e fu fondatore e primo segretario di quella Lega cattolica del lavoro di Monza cui poi doveva succedere l'indimenticabile Achille Grandi. Nè, d'altra parte, si può dimenticare il suo contributo di pensiero, di idee, di attività per la costituzione del partito popolare in Piemonte prima e della democrazia cristiana poi, dopo l'ultima guerra; contributo che fu certamente determinante. Uomo di grande ingegno, di straordinaria intuizione e di spirito battagliero, egli rappresentava veramente con il suo ca-

rattere e la sua irrequietezza lo spirito indomito della gente della sua terra.

Storico profondo e acuto, egli dette un contributo prezioso alla ricostruzione della storia del nostro Piemonte e attraverso la Deputazione subalpina di storia patria, di cui lo scomparso fu presidente per lungo tempo, lascia a noi un complesso di pregevoli pubblicazioni scientifiche, molte delle quali fondamentali per la comprensione delle vicende storiche medioevali e risorgimentali del Piemonte.

Come parlamentare restano di lui acute e pregevoli relazioni, coraggiosi e lucidi interventi in Assemblea ed in Commissione, e resta quella attività che egli esplicò in modo determinante ed egregio come rappresentante italiano all'assemblea della C. E. C. A.

Da quest'aula perciò sia lecito, onorevoli colleghi, a me, come deputato che gli fu a fianco e lo ammirò, inviare, interpretando anche il pensiero e il sentimento di tutti voi e specialmente dei colleghi piemontesi, alla vedova e ai figli di Italo Mario Sacco un pensiero di cristiana solidarietà, ed all'illustre scomparso il saluto deferente e commosso, mentre la prego, onorevole Presidente, di voler esprimere ai familiari dello scomparso i nostri sentimenti di viva partecipazione al loro cordoglio.

DEGLI OCCHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEGLI OCCHI. Se è vero che i ricordi della prima giovinezza riaffiorano nelle ore del tramonto, è anche vero che il pensiero che elevo in questo momento a Italo Mario Sacco è un pensiero di estrema affettuosità.

Sono state teste della nobiltà e della continuità dei suoi sentimenti religiosi e sono stato teste, in un'ora difficile, della sua fedeltà a quelle che, anche in quest'ora, rimangono le mie idee.

Egli aveva, come testé diceva l'onorevole Bima, tutta la serietà dello studioso, tutta la fermezza dell'uomo di carattere, tutta la nobiltà del sentimento. Ed è per questo che la mia parola è in questo momento particolarmente commossa. Oserei dire che, nella tristezza della mia condizione fisica, la mia parola è quasi il senso di qualcosa che mi ricongiunge a lui. E non è questa retorica, né in alcun modo deve interpretarsi come un sentimento meno sincero.

Italo Mario Sacco, di cui ho appreso stamane la notizia della scomparsa, è veramente da ricordarsi per la fierezza indomita del sentimento, per la fedeltà ai suoi ideali,

per la rettitudine della sua vita, rettitudine della vita che esalta quella delle idee.

GREPPI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GREPPI. A nome del gruppo socialista mi associo alle parole di cordoglio per la morte del senatore Italo Sacco.

È questo un nome intorno al quale si raccolgono cari e commoventi ricordi. Soprattutto noi vediamo l'organizzatore Sacco, impegnato in una lotta che, nel primo dopoguerra, aveva assunto un carattere ideale di grandissima importanza. Noi avevamo salutato il suo zelo, il suo entusiasmo, con tante speranze e con tanta simpatia: e la simpatia sopravvive, vivissima. Vorrei dire, per dare un carattere quasi simbolico a questa rievocazione, che mi ha particolarmente toccato, ci ha anzi particolarmente toccato, il riferimento ad Achille Grandi. Veramente il senatore Sacco aveva quella tempra e quello spirito. Ricordarlo qui, insieme con Achille Grandi, è bello ed è motivo di commozione.

Possano questi spiriti, che sopravvivono in mezzo a noi, animare e favorire l'adempimento di un dovere sociale e umano, il più alto: quello di compiere fino in fondo, al di sopra di qualsiasi differenza ideologica, la missione che è stata la loro missione. In essa tutti gli uomini di buona volontà e, specialmente, tutti gli uomini disinteressati, di sincera ispirazione socialista e cristiana, possono trovare una base di accordo e di collaborazione.

MACRELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Desidero associarmi, a nome dei miei amici politici e soprattutto a titolo personale, al ricordo ed alla commemorazione del senatore Sacco.

Lo rammento al Senato, quando ebbi l'onore di presiedere la Commissione lavoro. Fu con noi in tutte le discussioni; quando si dovevano affrontare problemi concernenti i lavoratori, egli era sempre e dovunque presente, portando la sua parola, una parola che veniva dal cuore, dal suo animo squisitamente italiano e sociale.

Egli aveva una visione chiara e precisa di quelli che sono gli interessi ed i problemi della classe operaia. Lo rammento per la vivacità e per la profondità soprattutto dei suoi interventi, tutte le volte che si trattava degli interessi degli operai e dei lavoratori. Mi associo quindi *toto corde* all'espressione di cordoglio dei vari settori della Camera.

RAPELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAPELLI. Voglio associarmi, soprattutto come vecchio militante sindacale cristiano, alla rievocazione di Italo Mario Sacco. Egli cominciò giovanissimo la sua attività di sindacalista. Aveva poco più di 18 anni ed era impiegato delle ferrovie a Torino quando iniziò i contatti con i suoi colleghi per dar vita ad un primo sindacato cattolico dei ferrovieri. La sua attività torinese lo vede affiancato nella lotta sociale al nome di Quirino Nofri, deputato socialista di Torino. Lo vede affiancato soprattutto in quel momento in cui il movimento operaio cerca di passare dalla piazza alla legalità, cioè di imporsi sullo stesso terreno politico ed ottenere dal Parlamento le prime leggi sociali.

Sacco successivamente sarà tra i fondatori del glorioso sindacato italiano tessile, ed è con commozione che giorni fa noi abbiamo ricevuto da lui il suo periodico *L'italiano* in cui rievocava lo sciopero di Ranica nel Bergamasco in difesa del diritto di associazione. Egli aveva fatto fare, per ottenere la maggiore fedeltà, una riproduzione fotografica di un documento che recava i nomi dei sottoscrittori in favore di quegli scioperanti. Tra essi figurava il sacerdote Roncalli, l'attuale Pontefice. Era contento di ciò, era contento soprattutto di aver potuto partecipare al quarantesimo anniversario della fondazione dell'Ufficio internazionale del lavoro. Era uno dei pochi sopravvissuti.

Egli aveva partecipato alla conferenza di Washington come delegato operaio indicato dai sindacati cattolici italiani ed era perciò uno dei pochi che a 40 anni di distanza poteva essere presente.

Ho con me una sua cartolina di soli 12 giorni fa, datata da Ginevra. Era stato infatti a Ginevra invitato al quarantesimo anniversario. Egli aveva ivi ritrovato vecchi amici dell'Internazionale sindacale cristiana.

Ancora in questi ultimi mesi egli conservava una fiducia nella ripresa del nostro movimento. Era un costante nei principi. Non aveva mai deflettuto e durante il ventennio aveva cercato di dare con la sua passione di storico ancora una attività al movimento sindacale prediletto.

Ormai egli non è più, va a raggiungere altri che lo hanno preceduto nel cammino della vita eterna, va a raggiungere Grandi, va a raggiungere Ferrario, tanti altri. Le nostre file di anziani si assottigliano: ormai siamo in pochi. Eppure questo motivo di rievocazione dovrebbe essere soprattutto un incitamento che si offre ai giovani a non

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 1° LUGLIO 1959

dimenticare coloro che in tempi assai più difficili si batterono con fedeltà, per due ideali che erano sommamente cari al nostro scomparso Italo Mario Sacco: la fede di Cristo e l'emancipazione dei lavoratori.

BOTTONELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOTTONELLI. Il gruppo comunista si associa alle unanimi espressioni di vivo cordoglio per la dipartita dell'ex senatore Italo Mario Sacco.

BARDANZELLU. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARDANZELLU. Sento il bisogno di portare anch'io la mia commossa parola di cordoglio per la morte di Italo Mario Sacco. In questo momento è l'amicizia che mi ha legato a lui che mi dà un senso profondo di commozione. Sento il dovere di ricordare a voi che Italo Mario Sacco fu soprattutto uomo probo nella vita privata, uomo luminoso nella vita pubblica. L'equilibrio della sua mente, la serena forza della sua coscienza nei momenti procellosi che anche lui attraversò nella sua vita, l'illuminata serie di studi che ha dedicato alla storia del nostro Risorgimento ci fanno ravvisare in lui un uomo degno di tutto il nostro rispetto e la nostra ammirazione. La sua morte mentre colpisce me come amico colpisce tutti gli italiani ed è per questo che desidero esternare qui il mio senso di cordoglio affinché sia di conforto alla famiglia, agli animi nostri che in lui si rispecchiano per la bontà, la cultura, l'amore che lo animarono.

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. La scomparsa di Italo Mario Sacco ci ha colpiti e rattristati profondamente. A nome del Governo mi associo alle nobilissime espressioni di cordoglio che sono state qui, da ogni settore, pronunciate in questa triste circostanza. Noi pensiamo a Italo Mario Sacco come ad un cittadino nobile e probo, il quale ha combattuto la sua battaglia per l'affermazione di principi ai quali credeva.

Italo Mario Sacco sarà a lungo ricordato per il suo lavoro scientifico nel campo della storia e particolarmente della storia del nostro Risorgimento; Italo Mario Sacco sarà a lungo ricordato per il contributo che ha portato alla chiarificazione di tante questioni e di tanti problemi del mondo del lavoro e per il progresso morale e materiale delle classi lavoratrici; Italo Mario Sacco sarà ricordato per il contributo prezioso che ha dato alla

vita parlamentare italiana. Egli non sarà da noi democristiani dimenticato perché è fra le figure più luminose che nell'ultimo cinquantennio hanno saputo lottare e combattere per l'affermazione dei principi cristiani.

Il Governo, mentre si associa al generale cordoglio, esprime alla famiglia le più sentite, profonde condoglianze e prega il Signore per la pace eterna dell'anima eletta di Italo Mario Sacco.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la spontaneità e la sincerità del tributo elevato dalla Camera alla memoria di Italo Mario Sacco è di per sé eloquente. Egli fu, come storico, volto alla ricostruzione del passato; come politico, come uomo d'azione, come ferma coscienza, proteso alla risoluzione dei problemi sociali del momento.

La Presidenza si renderà interprete dello unanime sentimento che si è levato da tutti i settori della Camera, inviando alla famiglia dello scomparso sincere condoglianze. (*Segni di generale consentimento*).

#### Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge.

La prima è quella di iniziativa dei deputati Bottonelli, Borghese, La Malfa, Martoni, Arturo Colombi, Armaroli, Macrelli, Boldrini, Gina Borellini, Zurlini, Lama, Degli Esposti, Magnani, Rino Nanni, Zoboli, Leonilde Iotti, Trebbi, Giuliano Pajetta, Roffi, Cattani e Romagnoli:

« Autorizzazione di spesa per la costruzione del canale di irrigazione emiliano-romagnolo » (892).

L'onorevole Bottonelli ha facoltà di svolgerla.

BOTTONELLI. La nostra proposta di legge si illustra da sé. Essa viene da varie parti politiche; studiosi e tecnici di grande valore, amministrazioni, popolazioni locali ne richiedono la pronta approvazione per una rapida esecuzione dell'opera che ne forma l'oggetto.

Quest'opera, il canale di irrigazione emiliano-romagnolo, interessa 5 province: Modena, Bologna, Ravenna, Ferrara e Forlì. La lunghezza complessiva del canale, di circa 140 chilometri, comporta lavori di notevole mole e di grande impegno; la superficie che grazie al canale potrà essere irrigata e quindi resa più produttiva è di circa 230 mila ettari.

Il Ministero dell'agricoltura ha erogato già 4 miliardi circa, per l'inizio delle opere

fondamentali, all'apposito consorzio di secondo grado costituitosi. Ma quello che oggi generalmente si chiede è che ad uno stanziamento saltuario e variabile si sostituisca un finanziamento sicuro, scaglionato nel tempo, per altro entro il termine più breve possibile, strettamente ed unicamente determinato dai tempi tecnici di esecuzione. Questa esigenza si pone, perché è prevista una ulteriore spesa di 16 miliardi circa, da diluirsi in 4 anni, in modo che al più presto questo canale possa far sentire i suoi benefici effetti alle popolazioni ed anche, diciamo pure, allo Stato, il quale per l'aumento della produttività verrà a recuperare rapidamente l'investimento iniziale da esso fatto nell'interesse pubblico.

È necessaria, quest'opera, per avviare rapidamente l'azione volta a colmare gli squilibri della nostra agricoltura, squilibri che tutti riconosciamo e sui quali non ritengo necessario richiamare l'attenzione dell'Assemblea. È necessaria anche perché l'opera di bonifica, che per altro deve essere completata, va integrata con l'altra indispensabile opera di irrigazione.

Tutti concordiamo sulla esigenza di portare al più alto livello produttivo la nostra agricoltura, sulla esigenza di attuare grandi opere di trasformazione fondiaria e colturale; e la costruzione di questo canale è indispensabile se vogliamo che questo indirizzo sul quale tutti conveniamo possa realizzarsi.

Si aggiunga che da ogni parte si riconosce come l'inserimento nel mercato comune della nostra economia agricola, debole e versante in difficili condizioni, abbia aggravato gli annosi squilibri economici di cui la nostra agricoltura soffre: di conseguenza, da ogni parte si invoca un suo rapido progresso. Questo canale rappresenta appunto una grande opera di progresso e di pace.

Ritengo quindi che tutti dobbiamo solidalmente impegnarci affinché questo canale si realizzi al più presto. L'esigenza di un rapido completamento dell'opera è tanto più sentita in quelle zone più direttamente interessate, in quanto esse sono travagliate da una disoccupazione cronica e da una sottoccupazione permanente che vanno progressivamente e paurosamente aggravandosi. Ora, durante la costruzione dell'opera, vi sarà la possibilità di riassorbimento di manodopera mentre ad opera ultimata, grazie alle trasformazioni colturali che saranno da essa rese possibili, sarà possibile impegnare stabilmente una massa valutata prudenzialmente dai tecnici in almeno 12 mila lavoratori.

Pertanto non vi è chi non veda l'alto interesse sul piano economico, e quindi anche sul piano sociale e politico, di quest'opera nonché l'esigenza di una sua rapida realizzazione. Con la nostra proposta di legge noi proponiamo che, a partire dall'anno finanziario in corso 1959-60 e per gli altri tre anni successivi, siano erogati 4 miliardi (complessivamente 16 miliardi, quindi) al fine di completare rapidamente quest'opera. È necessario che essa sia affrontata, direi quasi aggredita, contemporaneamente da più parti, per essere portata rapidamente a compimento.

Confidiamo quindi che tutti i settori della Camera vorranno prendere in considerazione la nostra proposta ed approvare l'urgenza e che al più presto il provvedimento sia discusso ed approvato.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Bottonelli.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Troisi e Frunzio:

« Aumento del contributo annuo a favore del Centro internazionale radio-medico (C. I. R. M.) » (1276).

L'onorevole Troisi ha facoltà di svolgerla.

TROISI. La nostra proposta di legge riguarda una provvida istituzione, il Centro internazionale radio-medico, sorto nel 1935 ad iniziativa del professor Guido Guida, con il compito di dare assistenza radio-aereo-navale-sanitaria ai marittimi imbarcati su navi sprovviste di servizi sanitari, in navigazione su tutti gli oceani, nonché alle popolazioni delle piccole isole del Mediterraneo e dei posti isolati di montagna.

Il centro fu eretto in ente morale nel 1950 e ha svolto un'attività notevolissima, che è andata aumentando negli ultimi anni. Dai pochi casi assistiti nel 1935 (appena 18) si è passati nel 1958 a ben 1.170, con 8.633 messaggi.

È davvero commovente vedere la solidarietà che si concreta in questi casi di assistenza, mercé la pronta collaborazione tra le

varie forze armate aeree e navali italiane ed estere.

È anche da porre in rilievo che questo centro ha funzionato per oltre venti anni con mezzi propri, grazie alla abnegazione del suo fondatore ed all'assistenza gratuita di oltre 50 illustri clinici romani.

Nel 1955 un provvedimento legislativo stabilì un modesto contributo di lire 16.180.000 a favore del centro; tale contributo, con l'intensificarsi dell'attività dell'istituzione, si è andato dimostrando sempre più inadeguato.

Negli ultimi anni, anche da parte di ambienti ed organizzazioni estere, si è dimostrato il più alto apprezzamento per questa istituzione e, recentemente, un rappresentante dell'ammiragliato britannico ne ha fatto oggetto di apposito studio, proponendo che il centro entri a far parte dell'O. N. U.

Quindi, anche sotto questo aspetto del prestigio che il centro conferisce al nostro paese, l'istituzione merita la nostra massima considerazione.

Per questi motivi, d'accordo con il collega Frunzio, ho presentato questa proposta di legge con la quale si chiede l'elevazione del contributo annuo a lire 40 milioni 180 mila, cioè il minimo indispensabile per sostenere le spese di organizzazione e del personale, tanto più che si rende necessario istituire a New York un sottocentro per lo smistamento dei messaggi provenienti dall'Australia e dall'Africa. Si rende, altresì, necessario per il centro provvedere a svolgere l'accresciuta attività con personale proprio e con propri apparati radio.

La maggiorazione del contributo potrebbe gravare per metà sul bilancio del Ministero dell'interno e per l'altra metà su quello del Ministero della sanità.

È questo, in sintesi, il contenuto della proposta di legge e ritengo che, date le alte finalità di solidarietà umana, i colleghi non negheranno il loro consenso.

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Troisi.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Vittoria Titomanlio, Riccio, Barbi, Rubinacci, Ferrara, Armato, Frunzio, D'Ambrosio, Francesco Napolitano, Giuseppe Cortese e Raffaello Russo Spena:

« Modificazioni alla legge 17 luglio 1942, n. 995, sul mantenimento dei minori assistiti nell'albergo dei poveri di Napoli » (1317).

La onorevole Vittoria Titomanlio ha facoltà di svolgerla.

TITOMANLIO VITTORIA. Questa proposta di legge, presentata da tutti i deputati napoletani e motivata dalla carente situazione finanziaria dell'albergo dei poveri di Napoli (il più antico ed importante istituto di beneficenza dell'Italia meridionale), riveste carattere di impellente necessità e di conseguente urgenza.

Come si potrà dedurre dalla relazione, in cui sono richiamate alcune considerazioni storiche e legislative, è indispensabile elevare il contributo annuo dello Stato, fissato dalla legge del 17 luglio 1942, in relazione ai costi attuali, se si vuole dare all'opera la continuità funzionale a vantaggio dell'infanzia e fanciullezza povera abbandonata della città e della provincia di Napoli.

Se il Parlamento ed il Governo, che con straordinarie disposizioni hanno provveduto ad elevare i contributi annui dello Stato ad altri enti con identiche finalità sociali, esamineranno con benevola attenzione la nostra proposta di legge, essa troverà l'auspicato accoglimento e la immediata approvazione.

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione della nobilissima proposta di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Vittoria Titomanlio.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Avverto che le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

**Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (831).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

È iscritto a parlare l'onorevole Giglia. Ne ha facoltà.

GIGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel trarre le conclusioni della sua veramente pregevole relazione, l'onorevole Ripamonti ha posto in evidenza la necessità di adeguare nei prossimi esercizi finanziari le disponibilità per nuove opere alle sempre più vaste esigenze che si manifestano nei vari settori. E veramente relatore più fortunato raramente si è visto in Parlamento, perchè proprio stamane, prima ancora che si possa chiudere la discussione sul bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole relatore ha avuto la possibilità di conoscere l'annuncio dell'utilizzo di larga parte dei fondi provenienti dal nuovo prestito, che è stato proprio ieri stabilito dal Consiglio dei ministri e che vede in gran parte accolte quelle che erano state le più vaste e sentite esigenze manifestate nel corso della relazione. Proprio alla fine di queste conclusioni, l'onorevole Ripamonti ha elencato questi problemi, i più importanti, precisandoli in dieci categorie.

Mi fermerò su quelle che fra queste dieci categorie ritengo le più importanti e particolarmente su quei problemi che interessano più da vicino il meridione d'Italia e la Sicilia e che, quindi, hanno una particolare attinenza con lo sviluppo della politica produttivistica e di incentivi da un lato, ma contemporaneamente di giusta perequazione sociale dall'altro e che mirano a riportare il mezzogiorno d'Italia ad un livello di un migliore tenore di vita e di una maggiore adeguatezza con il resto d'Italia.

Fra i primi provvedimenti elencati e richiesti dall'onorevole Ripamonti vi è quello relativo all'edilizia, che ha già trovato nelle parole dei colleghi che mi hanno preceduto nel corso della discussione sul bilancio dei lavori pubblici la più confortante unanimità. Infatti, proprio nel settore dell'edilizia vi è oggi la più sentita richiesta perchè le zone del paese che fino a questo momento non sono state ancora toccate dai benefici delle varie leggi lo possano essere con i nuovi provvedimenti e particolarmente con i nuovi stanziamenti per la legge. n. 408.

È evidente l'assoluta necessità di provvedere a conferire nuovi finanziamenti a

questa legge tanto provvida, che si è rivelata veramente fautrice di lavoro e di alloggi a tante categorie di cittadini italiani; soprattutto è evidente la necessità che, con i primi stanziamenti, si provveda a finanziare quelle opere già iniziate ma non ancora completate, così da mettere in condizione gli assegnatari di appartamenti di cooperative di andare finalmente ad abitarli.

Insisto in modo particolare sui criteri di distribuzione delle somme da stanziare: anche i piccoli centri ed i capoluoghi di provincia devono vedere accolte le loro aspirazioni, tanto più che in molti casi si tratta di domande presentate da molti anni.

Ma oltre a utilizzare questa legge a favore delle cooperative, il Ministero dei lavori pubblici deve servirsene per consentire agli istituti autonomi delle case popolari una sempre più larga disponibilità, soprattutto a favore dei piccoli centri e delle zone dove la provvida mano dello Stato è stata fino ad ora più assente.

Ecco perchè, nel rendere la mia piena solidarietà al relatore che ha voluto sottolineare la necessità di un maggiore finanziamento alla edilizia popolare, sia per quanto riguarda la legge n. 408 sia per quanto riguarda la n. 715, manifesto la mia completa adesione anche a quanti hanno chiesto un più deciso intervento da parte dello Stato.

Un altro settore che manifesta la necessità di un intervento sollecito da parte del Ministero dei lavori pubblici è quello della legge n. 589. Allorché, il 3 agosto 1949, la legge ebbe i suoi primi finanziamenti, si vide subito quale immenso beneficio essa arrecasse ai comuni di ogni dimensione. Purtroppo, dal 1949 in poi i finanziamenti operati in applicazione di questa legge sono andati gradatamente diminuendo. È necessario ridare efficacia a questa legge e renderla maggiormente operante, anche perchè le richieste sono molte. Anche in questo campo molte opere sono iniziate, ma mancano i finanziamenti per il loro completamento: è evidente che a queste opere va data la precedenza. In parecchi centri della Sicilia si sono avuti stanziamenti relativi ai primi lotti di lavori per la costruzione di reti idriche, di fognature, di acquedotti: i lavori però sono ora sospesi, per il mancato finanziamento dei lotti successivi. In questo modo, anche la parte già costruita va deperendo ed i soldi già impiegati si appalesano del tutto sprecati, con grave disappunto e scoraggiamento degli amministratori locali i quali vedono in tal modo frustrata tutta la loro buona volontà.

Oggi, nel desiderio generale che sia fatto un accertamento specifico e dettagliato dei vari bisogni dei comuni, come giustamente l'onorevole relatore ha richiesto, e nel desiderio di voler intervenire perché, dopo un accurato accertamento statistico ed una successiva programmazione pluriennale, si assicuri il completamento delle opere avviate e si promuova una graduatoria di priorità dei comuni in stretta relazione con la situazione economica e finanziaria degli stessi, ribadendo questo concetto noi non possiamo non manifestare il desiderio che proprio il Ministero dei lavori pubblici si renda sollecito interprete presso quei comuni, che hanno iniziato tali opere e che non hanno poi potuto o voluto proseguirle, affinché le opere vengano portate a termine e nel più breve tempo possibile possano essere usate dai cittadini.

Per quanto riguarda particolarmente la Sicilia, devo ricordare che l'intervento del Ministero deve essere più deciso in questo settore, anche perché, per una provvida legge della regione siciliana, i comuni della Sicilia possono godere di una garanzia quasi totale sul contributo e l'eventuale mutuo da contrarre con la Cassa depositi e prestiti, e siano più urgenti i vari contributi del Ministero dei lavori pubblici.

Ma mi preme soprattutto insistere sulla necessità di completare le opere iniziate. Da una statistica dell'ufficio del genio civile di Agrigento, in possesso del Ministero dei lavori pubblici, risulta che su 43 comuni ben 26 hanno iniziato opere di fognatura che non sono state completate e circa 22 comuni hanno iniziato opere di reti idriche non completate. Per questi comuni significa avere speso dei denari che non possono ancora determinare un serio beneficio a favore dell'elevazione sociale di quei centri.

Oltre a questo, vorrei che tutte le richieste prospettate dai comuni, assommanti a varie centinaia di milioni, vengano tenute presenti dal Ministero perché rappresentino un minimo di esigenze da cui non si può prescindere. Noi abbiamo comuni popolosi che ancora oggi hanno vecchie fognature e vecchie reti idriche o non le hanno affatto. Mi auguro che nel piano di distribuzione dei fondi ricavati dal nuovo prestito possa esservi un largo intervento in favore di una maggiore integrazione della legge n. 589.

Altro problema importante per la vita della nostra regione è quello relativo a una maggiore disponibilità di fondi per la viabilità. Condivido perfettamente l'interesse che l'onorevole relatore ha dedicato a questo

particolare settore del Ministero dei lavori pubblici non solo per quella che è la parte straordinaria, ma soprattutto per la parte ordinaria. È necessario che i bilanci di previsione dell'entrata e della spesa dell'« Anas » siano adeguati alle nuove esigenze, derivanti non solo dalla applicazione del codice della strada ma anche dall'aumento della circolazione. Sentirei di venir meno a un preciso dovere se non confermassi al Ministero dei lavori pubblici ed al Governo dell'onorevole Segni la più viva gratitudine della Sicilia per l'inclusione nel programma della legge n. 590 delle autostrade Catania-Messina e Catania-Palermo, che erano una grande aspirazione di tutti i settori della vita economica, sociale e politica della Sicilia e che certamente incideranno sul suo sviluppo. È necessario che la legge n. 590 venga rapidamente approvata dal Parlamento. Noi ci auguriamo che al Senato possa rapidamente concludersi la discussione in corso, in modo che il relativo provvedimento (del quale sarebbe modificata solo la parte relativa alla copertura finanziaria) possa essere presto trasmesso alla competente Commissione della Camera per la definitiva approvazione, cosicché si possa dar subito inizio ai lavori.

La costruzione delle due autostrade, e in particolare della Catania-Palermo, creerà le premesse per lo sviluppo economico del centro dell'isola e non mancherà di avere benefiche ripercussioni su una zona per lungo tempo trascurata. Il valore economico dell'opera si accompagna a quello sociale, riconosciuto da tutti indistintamente i settori politici che vedono nelle nuove autostrade il mezzo per superare l'attuale arretratezza di quella parte della regione siciliana.

La legge n. 590 riveste grande importanza non solo per la parte straordinaria (autostrade) ma anche per quella ordinaria, interessante la sistemazione delle strade statali. Anche a questo secondo aspetto del provvedimento la Sicilia è particolarmente interessata, in quanto è prevista la sistemazione dell'intero percorso delle strade statali n. 113 (settentrionale sicula), 115 (sud-occidentale sicula), 116 (Randazzo-Capo d'Orlando), 117 (centrale sicula), 120 (delle Madonie), 121 (Enna-Palermo), 189 (valle del Platani), 190 (delle Solfare), 192 (valle del Dittaino), 193 e 194 (di Augusta e di Ragusa).

Perché possa essere attuato questo vasto programma è necessario dotare il compartimento di Palermo dell'« Anas » dei mezzi necessari per provvedere con sollecitudine alla manutenzione ordinaria. Tali lavori appaiono

tanto più necessari in quanto sono molte le strade in condizioni franose o che comunque attendono di essere poste in condizione di funzionare bene. Ecco perché noi abbiamo sempre insistito per l'adeguamento del fondo di manutenzione ordinaria, dato che le esigenze sono in continuo aumento e in considerazione del fatto che la buona tenuta delle strade condiziona tutta la vita economica dell'isola.

Nel corso dell'ultima discussione del bilancio dei lavori pubblici gli onorevoli Aldisio e Margherita Bontade insistettero molto sul fondo di dotazione del compartimento dell'« Anas » di Palermo: alla loro aggiungo ora la mia parola nella speranza che il ministro dei lavori pubblici accoglierà questa nostra istanza. Bisogna infatti tener presente che soltanto un'assidua opera di manutenzione ordinaria può consentire il costante buon uso delle opere per le quali la nazione deve affrontare notevoli oneri al momento della loro costruzione.

Per quanto riguarda i problemi generali dell'« Anas », è opportuno sollecitare il passaggio definitivo delle strade provinciali recentemente statizzate: da una parte, infatti, le amministrazioni provinciali trascurano le strade ormai passate all'« Anas »; dall'altra parte, l'azienda di Stato ancora non pensa alla manutenzione di queste rotabili. È quindi necessario affrettare i tempi, perché ogni ritardo aumenta il disagio delle popolazioni interessate.

Si potrebbe inoltre utilizzare parte dei fondi del prestito nazionale per adeguati provvedimenti in favore delle strade provinciali e comunali. Da tempo si è largamente dibattuto sulla necessità di dotare la viabilità minore di fondi adeguati e con l'intervento dello Stato. Oggi è necessario provvedere in questo senso, se non vogliamo creare notevoli disfunzioni e se non vogliamo che queste strade, data la situazione deficitaria dei bilanci dei comuni e delle province, vengano definitivamente abbandonate al loro destino, mentre ancora oggi vi è la possibilità di un serio intervento e di garantire una seria ed efficiente manutenzione.

Un altro particolare settore sul quale il relatore ha richiamato l'attenzione, ed al quale il comunicato del Consiglio dei ministri di ieri ha largamente accennato, è quello relativo alla dotazione di fondi per le opere marittime. A questo proposito è necessario dire una parola chiara e definitiva. Da quattro o cinque anni ampiamente, ma vanamente, si discute sulla insufficienza notevole

dei fondi stanziati in bilancio per opere di così vasta ed immediata entità. Non intervenire in un settore così delicato come quello delle opere marittime, significa far sì che centinaia di milioni spesi in vari decenni dallo Stato siano stati spesi inutilmente.

Oggi abbiamo il dovere di intervenire con immediatezza perché non vengano trascurate opere in questo settore. Purtroppo debbo sottolineare che in passato si è fatto poco. Nel momento in cui ci apprestiamo a fare un piano per i porti e le opere marittime che, secondo le voci correnti, si aggirerà intorno ai 22-24 miliardi, occorrerà tener presente in modo particolare i porti minori, poiché i porti più grandi hanno la possibilità di attingere dal bilancio e dai fondi ordinari.

Anche quest'anno, per i grandi porti, in bilancio al capitolo 128 sono stanziati due miliardi e mezzo, ma tutti sappiamo che un miliardo è già stanziato per il porto di Marghera per una legge approvata dal Parlamento. È necessario perciò, nel fare un piano pluriennale di intervento per i porti, tener conto dei piccoli porti, i quali sono stati tra i più abbandonati; e mi permetto ricordare, a questo proposito, le necessità indifferibili dei porti di Sicilia, come quelli di Palermo, di Empedocle, di Sciacca e di Licata.

Nel momento in cui è in corso il processo di industrializzazione nella nostra isola, non tener conto delle possibilità che hanno i porti come condizionamento dello sviluppo di queste industrie, significa voler trascurare l'importanza che può avere una migliore attrezzatura portuale nel quadro dello sviluppo di queste nuove industrie. Perciò il Governo deve preoccuparsi di tali questioni.

Per quanto riguarda il porto di Sciacca, da tempo si è insistito sull'esigenza di una sistemazione di questo che è uno dei più grandi porti pescherecci d'Italia, che oggi si trova in notevoli difficoltà e la cui marineria è scontenta e più volte delusa per quel che concerne l'intervento dello Stato. È necessario perciò intervenire con mezzi adeguati.

Per quanto riguarda il porto di Licata, occorre tener presente l'attuale situazione dopo le mareggiate del 1957 che posero per la prima volta in discussione l'urgenza e la necessità di interventi. Fu proprio in tale occasione che venne redatta una perizia di 100 milioni, ridotta successivamente, per limitatezza di disponibilità, a 40 milioni, e purtroppo mai eseguita. Nel 1959 fu finanziata una perizia per 50 milioni che attualmente è in fase di ultimazione, per lavori da eseguirsi esclusivamente alla testata di levante del-

l'antemurale. Detta perizia non comprende neppure i lavori occorrenti alla testata del muro paraonde, in quanto è stata redatta non in relazione ai lavori necessari per la riparazione delle opere danneggiate, ma limitatamente alle somme reperibili in quel momento. Non si poté infatti ricostruire la gettata in calcestruzzo dello stesso muro paraonde; incompleta rimane pure la protezione della testata medesima, per cui si può affermare con sufficiente certezza che, se i lavori non saranno completati prima del sopraggiungere dell'inverno, i 50 milioni dell'attuale perizia saranno spesi inutilmente, con le conseguenze che è facile prevedere.

Secondo la relazione dell'ufficio del genio civile per le opere marittime di Palermo, l'importo dei lavori per completare la ricostruzione della testata richiede un'ulteriore spesa di 100 milioni; detti lavori richiedono un immediato inizio, mediante la costruzione di massi artificiali pronti per poter essere posti in opera prima del sopraggiungere dell'inverno. Questi lavori sono necessari e urgenti, altrimenti i 90 milioni finora spesi diventeranno inservibili e saranno denari spesi inutilmente.

Oggi è necessario un intervento deciso, perché purtroppo, per non essere intervenuti a tempo debito, già quel porto ha subito altri danni: di fronte a un danno iniziale valutabile intorno ai 50 milioni, oggi siamo di fronte a un danno che tutti concordemente valutano intorno ai 500 milioni. È necessario quindi intervenire facendo subito iniziare i lavori, affinché i denari finora spesi risultino spesi bene.

Oltre a questo, vi è il problema relativo all'inizio dell'attuazione del piano regolatore, approvato dal Ministero dei lavori pubblici due anni fa e che ancora non ha avuto pratica attuazione. È necessario intervenire, perché Licata è lo sbocco naturale di una delle zone industriali recentemente istituite dalla regione siciliana a Caltanissetta. Parecchie imprese, che potrebbero stabilirsi nella zona, hanno delle esitazioni proprio perché non vedono la possibilità di poter usufruire dei porti, il cui uso importerebbe invece un minor costo dei trasporti.

Abbiamo speso e spendiamo decine di milioni per creare le zone industriali, ma se non provvediamo alle infrastrutture — fra cui nuove vie di comunicazione, sia ferroviarie sia marittime — verremo a porre una remora allo sviluppo della industrializzazione.

Ecco perché insisto chiedendo al ministro dei lavori pubblici di rendersi veramente inter-

prete perché si inizi l'attuazione del piano regolatore del porto di Licata, che rappresenta lo sbocco naturale dell'*Hinterland* della zona di Licata e della zona industriale di Caltanissetta.

Inoltre, desidero sottolineare un altro problema su cui i parlamentari siciliani di tutti i settori della Camera, e quelli agrigentini in particolare, hanno sempre insistito. Ho letto nel comunicato emanato ieri, al termine della riunione del Consiglio dei ministri, che si prevede una larga sistemazione di nuove costruzioni ferroviarie. Fra queste, non ho visto inclusa la costruzione della ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle, che, completando il periplo dell'isola, offrirebbe possibilità per ulteriori sviluppi.

A Castelvetro l'E. N. I. ha già avviato serie ricerche, con risultati positivi per quanto riguarda i giacimenti di metano, per cui è necessario ed urgente istituire nuove vie di comunicazione che consentano a tutta la zona di poter usufruire di mezzi rapidi e, quindi, avere la possibilità di un serio sviluppo. Se noi oggi non potessimo ottenere questi stanziamenti e non potessimo vedere la possibilità di chiudere veramente questo problema, significherebbe in questo settore rimanere in una posizione di parecchi anni addietro, in quanto già è chiaro che la vecchia linea a scartamento ridotto non può ancora per lungo tempo essere tenuta in efficienza. Ecco perché sin da questo momento dico che, quando verrà in discussione il provvedimento relativo all'utilizzo dei fondi derivanti dal prestito, noi su questo particolare problema della Castelvetro-Porto Empedocle insisteremo per avere anche il conforto della Camera, perché la Sicilia possa chiudere il periplo delle sue linee ferroviarie al fine di renderle più efficienti, ed è questo settore quello in cui più concreto e diretto deve essere l'intervento dello Stato.

Pertanto, si rende sempre più evidente la necessità che i fondi ordinari siano integrativi dei provvedimenti straordinari e servano, anzi, a garantire il buon uso ed il serio e continuo utilizzo per le opere eseguite e che rappresentano il grande sforzo che fa il paese. Questo è ormai evidente e l'onorevole Ripamonti lo ha messo in particolare rilievo nella relazione scritta. Oggi, è proprio necessario insistere su questo ed io sono convinto che nel provvedimento per l'utilizzo delle somme provenienti dal prestito trovi il suo giusto posto la Sicilia con i suoi problemi sempre più vasti e più urgenti. Per le strade, per i porti, per i comuni,

per le opere igienico-sanitarie, viva è l'attesa delle nostre popolazioni.

Sono convinto che il ministro Togni, che si è reso tanto benemerito verso la nostra terra con la sua adesione alla soluzione di un problema importante quale quello delle autostrade, vorrà ancora una volta rendersi interprete dei bisogni dell'isola e provvedervi con l'autorità che gli deriva dalla convinzione di bene operare nell'interesse di tutta la nazione. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Roberti. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi limiterò in questa discussione del bilancio, che per la verità assume nel nuovo sistema adottato un livello mi pare ancora meno soddisfacente di quello che aveva con la precedente procedura, ad una elencazione molto breve e succinta di talune considerazioni.

Devo cominciare con il dichiarare che non siamo molto soddisfatti dell'andamento della politica dei lavori pubblici in Italia. Quando il Presidente del Consiglio, onorevole Segni, si presentò al Parlamento ebbe ad annunciare che la politica dei lavori pubblici avrebbe tratto motivo d'incitamento dalla situazione congiunturale sfavorevole e, quindi, sarebbe stato quello dei lavori pubblici uno degli strumenti più validi e più efficienti della politica anticongiunturale che egli si riprometteva di svolgere per risolvere talune dolorose situazioni oggi in atto nel nostro paese. Questa considerazione ci avrebbe dovuto far sperare che, verificandosi la congiuntura sfavorevole con maggiori ripercussioni nelle zone più depresse d'Italia (perché è chiaro che il male colpisce tanto più duramente quelle parti dell'organismo che sono già malate), questa politica anticongiunturale, attraverso lo strumento efficientissimo dei lavori pubblici, si sarebbe esercitata principalmente nel mezzogiorno d'Italia e in tutte le altre province più depresse. Dobbiamo però constatare che questa ripartizione finora non vi è stata e quindi dobbiamo fare, per i lavori pubblici, lo stesso rilievo che abbiamo avuto occasione di fare più volte per altri rami della pubblica spesa, per esempio per il Ministero delle partecipazioni statali: che, cioè, sembra quasi una irrisione verso le situazioni delle popolazioni del Mezzogiorno pensare di andare incontro alle loro esigenze e di seguire l'orientamento generale ormai più che decennale della politica di questo Governo nel senso dell'incremento del Mezzogiorno, facendo una distri-

buzione meramente proporzionale delle risorse fra nord, centro e sud d'Italia.

Se è vero che la depressione deriva da una situazione di squilibrio, da una mancanza di impianti, di infrastrutture, di organismi economici nel mezzogiorno d'Italia, procedendo a una distribuzione equa e proporzionale tra le varie regioni e province si aumenterà sempre più questo squilibrio e si aumenterà sempre più la differenza del tenore di vita e quindi, in definitiva, si deprimerà sempre più la situazione delle province meridionali rispetto alle altre province d'Italia.

Viceversa, se si vuol fare una politica meridionalistica, essa va fatta nel senso di ripianare gradualmente, un po' per volta, questo squilibrio. Occorre quindi assegnare al Mezzogiorno aliquote di spesa sempre maggiori, e perciò in questo senso sproporzionate. Questo non si verifica nelle industrie del gruppo I. R. I., del gruppo E. N. I., e nel settore del Ministero delle partecipazioni statali, nonostante che il Parlamento sia intervenuto in modo drastico stabilendo le quote di riserva del 60 e del 40 per cento. Lo stesso non si verifica neppure per quanto riguarda le opere pubbliche, perché ancora persiste il sistema di bilanciare la maggiore erogazione della Cassa per il mezzogiorno con minori erogazioni da parte degli altri ministeri, compreso quello dei lavori pubblici. Così si viene meno alle impostazioni generali della politica meridionalistica del Governo e anche alle assicurazioni date dal Presidente del Consiglio in sede di dichiarazioni programmatiche, quando il nuovo Governo si è presentato a questa Assemblea.

Pertanto noi dobbiamo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questo aspetto, cioè sulla errata, a nostro avviso, dislocazione dei lavori pubblici.

Vi è, per esempio, tutto un settore che riguarda in parte il Ministero dei lavori pubblici e in parte quello dell'agricoltura e delle foreste: quello cioè della sistemazione idraulico-forestale. È questo uno dei problemi più giganteschi e annosi del Mezzogiorno. Vi sono intere regioni come la Campania, gli Abruzzi, le Puglie, la Lucania, la cui prosperità deriva dalla sistemazione dei bacini imbriferi. Se si facessero delle opere a ciò tendenti, si eviterebbero molti inconvenienti, quali le frane degli abitati e gli allagamenti, e neutralizzando quindi quei terreni bonificati e destinati all'agricoltura, si eviterebbero tante sciagure come quelle che funestarono alcuni anni or sono la Calabria e la costa salernitana. Soltanto per la Calabria si è fatta una legge spe-

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 1° LUGLIO 1959

ciale. Per le altre regioni non si opera. Eppure v'era stata la precedente legge, che in senso generale aveva previsto questa sistemazione, mentre era stata fatta una riserva per il nord circa la sistemazione dei grandi fiumi (stanziamento di 100 miliardi). Altrettanto bisognerebbe fare per il cento-sud per la sistemazione dei piccoli corsi d'acqua, cioè dei corsi d'acqua torrentizi. Questa erogazione di denaro pubblico dovrebbe andare quasi esclusivamente alle province meridionali.

È necessario che il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quello dell'agricoltura e delle foreste (e qui il concerto non ha senso burocratico, ma sostanziale), inizi questa attività, che del resto sarebbe perfettamente rispondente alla politica anticongiunturale e alla situazione di depressione della occupazione attualmente esistente. Infatti, per la maggioranza i disoccupati nel Mezzogiorno appartengono alla manovalanza generica, quella manovalanza che potrebbe utilmente e in modo massiccio essere occupata in questi lavori, i quali non dovrebbero solo servire ad alleviare la disoccupazione, ma dovrebbero avere un carattere produttivo, in quanto assicurerebbero la possibilità di sfruttamento di determinate zone agricole ed eviterebbero talune sciagure destinate a tramutarsi in gravi spese per il bilancio dello Stato.

Tutto questo non si è ottenuto finora. E non ci tranquillizza molto neppure il recente comunicato del Consiglio dei ministri relativamente al recente prestito nazionale. A questo proposito abbiamo sentito parlare di benefici per Messina e Reggio Calabria, e la cosa può farci certamente piacere, ma mi pare che, per quanto riguarda le altre regioni del Mezzogiorno, l'investimento di questi proventi del prestito in opere pubbliche sia molto evanescente. Nel comunicato infatti si parla più del centro-nord che del sud.

Anche sotto questo aspetto, pur tenendo presente che i comunicati del Consiglio dei ministri non rappresentano il diritto positivo dell'Amministrazione statale, ma solo una direttiva di massima, dobbiamo sollecitare dal ministro dei lavori pubblici un impegno, perché una parte dei proventi di questo prestito venga destinata, attraverso il dicastero dei lavori pubblici, al compimento di quelle opere pubbliche necessarie per le province meridionali.

Per quanto riguarda la situazione del mezzogiorno d'Italia, mi pare inoltre di rilevare una ben strana contraddizione tra le affermazioni e le realizzazioni. Io sono qui, in questo momento nella mia veste di depu-

tato napoletano. Ho saputo che il ministro Togni è andato ieri l'altro a Napoli ad inaugurare la fiera della casa e dell'arredamento. Sono lieto che vi sia andato e che abbia fatto delle dichiarazioni molto importanti. Tuttavia mi si dovrà dare atto del fatto che la fiera della casa e dell'arredamento, in una città che attraversa una paurosa crisi economica, in una città che credo sia unica in Europa ad essere in condizioni economiche così dolorose, in una città dove il tasso intensivo della disoccupazione è di gran lunga superiore a quello di qualsiasi altro agglomerato della stessa entità, ha quasi un sapore umoristico.

La stessa sproporzione tra il Mezzogiorno ed altre zone del nostro paese possiamo riscontrare se consideriamo un aspetto che oggi è diventato importantissimo nel campo dei lavori pubblici, cioè l'aspetto della distribuzione della rete stradale e autostradale.

L'onorevole ministro sa, perché ne abbiamo discusso anche in Commissione, che la progettazione della rete autostradale in tutta l'Italia è notevolmente sproporzionata, a danno del Mezzogiorno. Devo qui sottolineare il bisogno enorme esistente nel Mezzogiorno della realizzazione di questi strumenti moderni, necessari per lo sviluppo dei commerci. Di recente si è tenuto a Napoli un convegno di studi di alto valore, indetto dall'Istituto nazionale di studi politici e sociali, al teatro di corte. In questo convegno è stata lumeggiata, con pregevoli relazioni, da parte di tutti i maggiori operatori economici e studiosi di questa materia, la necessità di incrementare la rete stradale e autostradale. In sostanza, onorevole ministro, già altre volte ebbi a considerare con lei che la situazione dolorosa della città e della provincia di Napoli deriva dal fatto che questa città è, credo, l'unica metropoli di Europa che non abbia una propria funzione economica da assolvere, per cui deve mutuare possibilità di vita economica da altre città e da altre regioni. Compito primario dello Stato dovrebbe essere pertanto quello di aiutare questa città a ritrovare una propria funzione economica. Si è tentato di incrementare le industrie, che sono certo necessarie ed indispensabili ma che diventano una imposizione quasi fittizia ed obbligatoria se non debbono servire a qualcosa che sia collegato alla vita stessa della città. Napoli può avere una sua peculiare funzione soltanto se diventa grande centro di traffico, e cioè se il porto riacquista quella funzione di grande centro propulsore di tutta

l'Italia verso i territori d'oltremare. Di qui la necessità che a Napoli confluiscono queste grandi correnti di traffico, correnti che per via di terra ben potrebbero essere convogliate dalle autostrade. Noi vedevamo questa città di Napoli collegata attraverso la Napoli-Bari con l'Adriatico, attraverso la Napoli-Reggio Calabria con la Calabria e la Sicilia, attraverso, eventualmente, la Napoli-Pescara di nuovo con l'Adriatico e attraverso l'autostrada del sole con le regioni centrali ed orientali d'Italia e col centro-nord dell'Europa.

Viceversa questo programma autostradale è sostanzialmente del tutto fermo. Per quanto riguarda la Napoli-Bari si parla dei tracciati, ma non si iniziano i lavori, neppure dove di tracciati non si dovrebbe discutere perché sono pacifici. Per quanto riguarda la Napoli-Reggio Calabria siamo veramente nel limbo: si è fatto il raddoppio della Napoli-Pompei, ma questa, se è una autostrada bellissima, che ha una funzione turistica collegando Napoli con gli scavi e col tempio di Pompei, ha però una lunghezza minima (24 chilometri) e non è certo tale da andare incontro alle esigenze del collegamento delle province meridionali e della Sicilia con Napoli.

Parliamoci chiaro su questa autostrada del sole che ogni tanto viene presentata a Napoli come la possibilità di soluzione di alcuni suoi problemi. Essa, per quanto riguarda il collegamento con Roma, non interessa Napoli, che è già unita a Roma con tre strade, la Domiziana, l'Appia e la Casilina, oltre che da numerose loro varianti. Le comunicazioni Napoli-Roma esistono dunque e sono sufficienti e soddisfacenti.

Quale sarebbe quindi la funzione di questa grande arteria di collegamento? Essa è apparsa in tutta la sua importanza nel dibattito che si è svolto al convegno dell'I. N. S. P. E.: quella di stabilire rapidi e diretti collegamenti tra la città ed il porto di Napoli ed i territori dell'Europa centro orientale e la sponda adriatica. Perché questo si possa verificare occorre che venga rapidamente realizzato quel tratto dell'autostrada che da Roma a Firenze renderà possibile, attraverso l'inserimento con la E 7, l'efficienza di questa grande linea di comunicazione verticale che è destinata a portare i prodotti ortofrutticoli del Mezzogiorno ed il ricco turismo del nord prima su Roma e poi su Napoli, seguendo in certo modo la vecchia preistorica via dell'Ambra; strada che alle origini ha collegato la civiltà nordica con quella solare del Mezzogiorno (ecco il nome di « autostrada del sole ») per poter immediatamente immettere verso il grande centro del

porto di Napoli questo traffico. È strano che proprio su questo punto non si vada avanti, anche perché si era progettato per il tratto Firenze-Roma un tracciato che seguiva lo spiovente occidentale degli Appennini e che quindi rendeva impossibile tale inserimento con questa grande via di comunicazione. Ella sa che noi, da Napoli, ci siamo battuti affinché venisse eseguito in questo tratto un tracciato lungo lo spiovente orientale degli Appennini per mettere questa strada di comunicazione in condizioni di assolvere al suo grande compito economico, quello cioè di collegamento diretto con le regioni centro-nord e con alcune province adriatiche.

Io so ed ella sa che queste insistenze napoletane sarebbero state delle *voces clamantes in deserto*, come spesso avviene, se per fortuna a questo riguardo non si fossero innestate analoghe posizioni di interesse di altre popolazioni che da questa situazione sarebbero state avvantaggiate: intendo dire le popolazioni dell'Umbria, delle Marche, della Romagna, del Veneto, per cui si è determinato uno schieramento nazionale quasi generale. Questa è la ragione per la quale non si è commesso, relativamente a questa grande via di traffico, un errore che sarebbe stato irreparabile.

Ella sa che durante la discussione sul precedente bilancio dei lavori pubblici noi avemmo ad insistere su questo orientamento, ed in proposito ella ci diede assicurazione che si sarebbero iniziati i lavori da Roma a Magliano e ciò avrebbe reso più facile e possibile l'attuazione di questo programma che rendeva veramente funzionale l'autostrada del sole. Sono stati presentati in tal senso anche ordini del giorno, da lei accolti, ma noi abbiamo la sensazione (mi permetta di dirlo con tutta chiarezza, onorevole ministro) che a questa che ci sembra la soluzione fisiologica, naturale, nazionale di questa grande arteria, ostino talune resistenze. Non voglio scendere a posizioni che possono sembrare di pettegolezzo, ma mi sembra strano che il presidente di una società concessionaria, che dovrebbe ringraziare la buona sorte per aver ottenuto una concessione del genere, rilasci dichiarazioni pubbliche alla stampa su quelle che sono le sue idee, su quelle che secondo lui sono le decisioni che verranno adottate in merito a questo tracciato, con notevole sprezzo delle posizioni di schieramento parlamentare che si sono verificate.

Prendo atto che il relatore, nella sua relazione, ha affrontato questo problema e ha detto che sono in corso di studio e di progettazione i due programmi e i due tracciati

che sarà valutata la convenienza o meno di seguire l'uno o l'altro in base alle possibilità di collegamento delle province orientali e nord-orientali, con conseguente adeguamento del tracciato alle esigenze economiche e sociali della zona, con la possibilità di una ulteriore valorizzazione turistica. Sono dolente però che il relatore non abbia compreso tra questi motivi, che dovrebbero portare ad una determinata soluzione, quello da me indicato e che è a mio avviso il più importante: quello cioè di far sì che questa autostrada del sole non sia soltanto una strada di comodità, per collegare talune zone turistiche, ma che risponda alle necessità di collegamento tra nord e sud, per portare alle province meridionali quell'afflusso di ricchezza e di vita che si potrebbe verificare un domani attraverso queste 4 autostrade, con incremento delle attività portuali, industriali, navalmecaniche, che soltanto possono risolvere la situazione di questa città, che oggi è in condizioni tali di depressione — non posso non rassegnare all'Assemblea questa drammatica mia constatazione — per cui veramente la popolazione napoletana è giunta ai limiti della disperazione. E taluni episodi dolorosi e non commodevoli, che si verificano in questo periodo nella provincia napoletana, sono dovuti anche — a parte alcune deteriori ragioni di ordine politico che possono interferire, ma sulle quali non credo di dovermi soffermare in occasione di questo bilancio — al senso di assoluta disperazione in cui si trova la popolazione della città e della provincia di Napoli, in quanto essa si accorge che questa impostazione meridionalistica viene poi attuata, quando si tratta di passare al concreto, tutt'al più con la sostituzione di una impresa ad un'altra o con promesse a lunga scadenza.

Prego l'onorevole ministro di voler perdonare l'eccessivo impegno che forse ho messo in questa perorazione; ma, come ho avuto modo di dirgli anche direttamente, quale rappresentante della città e della provincia di Napoli, quale rappresentante del Mezzogiorno, non posso dimenticare la grave preoccupazione che l'attuale posizione di depressione economica della mia zona desta in me e dovrebbe destare in tutte le forze sollecite del senso dello Stato e del senso dell'ordine. Non si può fare affidamento troppo a lungo sul senso di responsabilità e sul senso dello Stato di queste popolazioni, che per 700 anni sono state abituate a considerare lo Stato come un elemento dal quale non ci si può distaccare; ma che domani potrebbero eventualmente essere spinte da situazioni di grave disagio

economico a prestare ascolto ad altri richiami, ad altre sollecitazioni che, facendo perno su una situazione di effettiva necessità, potrebbero trascinarle su posizioni molto difficili e gravi.

Ritengo, onorevole ministro, che il Ministero dei lavori pubblici abbia assolto da sempre anche una funzione politica in questo senso: esso rappresenta uno dei grandi strumenti di cui dispone la macchina dello Stato per risolvere talune situazioni. Perché questo sia possibile, occorre però che abbiano una forte carica interna di convinzione gli stessi titolari di questi dicasteri. Questo dico a lei, onorevole Togni, come lo dirò fra qualche giorno al suo collega, onorevole Ferrari Aggradi, per quanto riguarda le partecipazioni statali, ed al suo collega onorevole Rumor per quanto riguarda l'agricoltura. Se nell'attuale momento della vita sociale, economica e politica della nazione gli operatori politici, i titolari dei dicasteri della spesa non si rendono conto di questa esigenza e non subordinano ad essa altri criteri che in periodo normale possono anche orientare i loro dicasteri, noi ci troveremo di fronte a spiacevoli conseguenze, a spiacevoli circostanze, a spiacevoli eccessi.

Mi sono limitato a fare questa considerazione — la quale, ripeto, sarebbe stata più appropriata in sede di svolgimento di ordini del giorno, ma che ho dovuto fare nel corso della discussione generale, dato l'attuale sistema che si è voluto seguire per la discussione dei bilanci, sistema che toglie alla discussione stessa l'importanza politica che essa dovrebbe avere — soprattutto perché ritenevo mio dovere farla quale rappresentante di questa regione e di questa città; ed anche per poter successivamente, quando verranno sul posto i ministri della spesa — così come sono venuti l'onorevole Togni ieri l'altro e l'onorevole Ferrari Aggradi la settimana scorsa — sostenere di fronte agli operatori economici quelle che sono le rispettive posizioni e le rispettive responsabilità. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Romanato. Ne ha facoltà.

ROMANATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, dirò poche parole soltanto — anche perché gli altri colleghi hanno trattato l'argomento — sul Polesine.

Ne abbiamo più volte discusso in questa aula, più volte abbiamo dibattuto questi problemi per cui non è il caso che io mi diffonda a lungo: sono problemi noti all'ono-

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 1° LUGLIO 1959

revole ministro e la cui soluzione è di competenza del bilancio in discussione.

Domenica scorsa attendevamo nel Polesine l'onorevole Togni, che poi, chiamato a Napoli dagli impegni di cui ha parlato testè l'onorevole Roberti, ha dovuto rinunciare a tale visita; ma noi vorremmo rinnovare all'onorevole ministro, e vorremmo sentirli da lui confermati nella sua replica, alcuni impegni per il Polesine.

Innanzitutto, chiediamo al ministro dei lavori pubblici che egli riconfermi una sua affermazione fatta alcuni mesi or sono al Senato: quella di non abbandonare il delta padano.

Siamo a conoscenza che, finalmente, il problema dell'esperimento del metano dovrebbe essere giunto a maturazione. Crediamo di sapere, anche per annunci ufficiosi, e direi ufficiali, dati recentemente, che l'esperimento del metano, per vedere se esso sia o no una delle cause del fenomeno del bradisismo polesano, dovrebbe essere di imminente attuazione.

Domandiamo al ministro dei lavori pubblici che, contemporaneamente a questo esperimento, si dia esecuzione, e quindi finanziamento a quel piano generale (dico generale) predisposto dai tecnici del Ministero, di difesa a mare, delle arginature a mare, con la linea avanzata frangiflutti, di difesa dei fiumi e di sistemazione delle strade in tutto il delta padano.

Un altro impegno dovremmo chiedere al ministro dei lavori pubblici: che le opere che si stanno svolgendo nel Polesine, e che dovrebbero intensificarsi con l'esecuzione di questo piano, abbiano unicità di coordinamento e competenza. In dicembre, l'onorevole Togni, rispondendo a nostre interpellanze e mozioni, ebbe ad annunciare alla Camera come imminente la presentazione di un disegno di legge per il passaggio di tutte le competenze del delta padano al Ministero dei lavori pubblici. Il disegno di legge non è stato però ancora presentato alla Camera e vorremmo invitare il ministro a presentarlo al più presto, perché ci pare che un lavoro imponente, come quello che si vorrebbe compiere nel delta, richieda questa unicità di comando e di coordinamento.

Domenica scorsa il ministro dell'agricoltura è venuto nel delta padano ed ha annunciato alcuni stanziamenti del suo dicastero ed anche stanziamenti del dicastero dei lavori pubblici. Ameremmo sentire dalla viva voce dell'onorevole ministro di quale entità sono questi stanziamenti, perché, mentre si procede, per esempio, da parte del Mini-

stero dell'agricoltura a rifinanziare (perché il finanziamento era stato sospeso) la costruzione di case nel delta; mentre si annunciano finanziamenti per la piccola proprietà contadina; mentre è stato fatto il finanziamento del primo stralcio di opere dell'acquedotto del delta, abbiamo il timore che si proceda per compartimenti stagni, si lavori a spizzico, un po' qua e un po' là, senza una visione organica, generale e unitaria del problema.

Ecco perché domandiamo al ministro dei lavori pubblici che siano annunciati l'esecuzione e il finanziamento del piano generale, già predisposto e studiato anche nei dettagli dagli organi tecnici del Ministero, e che all'esecuzione di questo piano presieda quell'organo che ne coordini l'esecuzione stessa, al di sopra delle competenze dei singoli dicasteri.

Una parola vorremmo dire all'onorevole ministro in ordine alla sacca di Scardovari, uno dei punti dolenti del delta, di cui altre volte abbiamo parlato in quest'aula. Francamente, non comprendiamo come mai gli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dell'agricoltura si ostinino a non prendere in considerazione quello che tanti altri tecnici propongono cioè la chiusura alla strozza della sacca di Scardovari. Quando l'onorevole Togni, in una delle prossime domeniche (come ci auguriamo) verrà nel Polesine, si renderà conto della bontà della nostra affermazione. Basti dire che sul perimetro della sacca di Scardovari, che è la zona più pericolosa del Polesinè, si son fatti lavori di arginatura costruendo un modesto arginello e spendendo circa 900 milioni, un arginello che, è facile prevederlo, alla prima violenta mareggiata si infrangerà, facendo riversare le acque nel basso Polesine, mentre l'esecuzione della diga a mare, che chiuderebbe la sacca di Scardovari alla strozza, e verrebbe a costare un miliardo e mezzo, costituirebbe invece la soluzione definitiva di questo problema e creerebbe la premessa per la bonifica futura di alcune migliaia di ettari di terreno.

Francamente vorremmo sentire dal ministro quali sono le ragioni per cui gli organi tecnici del suo dicastero continuano ad opporsi alla esecuzione di questa muraglia di sbarramento della sacca di Scardovari. Sono opere costose quelle che noi domandiamo? Indubbiamente sì; ma, d'altra parte, come parlamentare del Polesine, invito il ministro, che del resto è stato così sensibile ai problemi della nostra provincia, a pensare quanto ha sofferto in questi anni la popolazione pole-

sana; a pensare che il Polesine è oggi il bacino di scarico di tutta la valle padana e deve portare il peso e subire le conseguenze dell'incuria che per decenni vi è stata nella sistemazione idraulica. È un impegno indubbiamente serio, costoso (si parla di 30-32 miliardi per la esecuzione di questo piano generale), ma ci pare sia ormai indifferibile affrontarlo. Domenica scorsa il ministro dell'agricoltura onorevole Rumor venendo nel Polesine ci ha detto parole di speranza. Vorremmo sentire dal ministro dei lavori pubblici parole di certezza. E nel chiedere questo, noi invitiamo il ministro a pensare a quello che ha reso e a quello che rende sul piano del reddito nazionale, la produzione polesana.

Domenica scorsa, con una felice espressione, l'onorevole Rumor, ministro dell'agricoltura, dopo aver guardato dall'elicottero prima tutto il delta e averne poi percorso e visitato in macchina alcune zone, ha detto che riconosceva la bellezza di questa terra definendola « terra promessa ».

Sarà bene che io ricordi qui che lo stesso onorevole De Gasperi, quando, un anno dopo la grande alluvione del 1951, venne nel Polesine e visitò il delta padano, ritornando a Rovigo disse che dopo quella sua visita aveva scoperto (fu sua l'espressione) la bellezza, la fertilità e la capacità di rendimento del Polesine e del delta e la bontà di quelle popolazioni.

Ecco perché noi rivolgiamo ancora una volta (questa è la quarta o la quinta volta che noi parliamo in quest'aula su questo tema) da questi banchi l'invito al ministro dei lavori pubblici a venire nel Polesine. Poiché il ministro è assente, preghiamo l'onorevole sottosegretario di comunicargli tale invito. Sono zone che bisogna vedere, non per fare un viaggio turistico, ma per i problemi che esse pongono immediatamente, di primo acchito, all'attenzione di chi le viene a visitare. Venga presto l'onorevole ministro perché siamo ormai di fronte ad una fuga di popolazione da quelle terre, ad un esodo di capitali, al declassamento dei terreni, ad un clima di angoscia che non può essere oltre tollerato.

Noi crediamo, proprio per le sofferenze che hanno avuto le popolazioni del delta padano, per quanto questa terra ha reso, rende e renderà nella sua stupenda fertilità; noi crediamo, senza per questo ritenerci accattoni (non è nostra abitudine e nostro costume), di avere diritto di chiedere questo deciso intervento dello Stato e crediamo che

lo Stato abbia il dovere di operare in questo senso.

Ecco perché attendiamo dall'onorevole ministro una parola franca, impegnativa, definitiva. Vedo rientrare l'onorevole ministro e colgo l'occasione per rinnovargli direttamente l'invito a venire nel Polesine. Noi sappiamo quanto le sta a cuore quella zona, onorevole ministro. A conclusione, mi permetto di ripeterle l'invito: ella è atteso con ansia dal Polesine. Ella vedrà con i suoi occhi quale mole di lavori, per l'impegno che ella ha posto, per i finanziamenti che ella ha dato, sono già stati compiuti e accerterà di persona quali lavori, estremamente urgenti, occorra ancora compiere. Quindi, la attendiamo presto, onorevole ministro, nel Polesine, per dare l'annuncio della esecuzione — insieme con gli esperimenti del metano, che ci pare ormai siano arrivati alla fase pressoché esecutiva — per dare l'annuncio, dicevo, della esecuzione e del finanziamento di quel piano generale, organico, di difesa del delta padano al mare, sui fiumi e nella sistemazione delle strade, che è stato predisposto dal suo dicastero. Dicevo prima, onorevole ministro, e mi permetto di ripeterlo a conclusione di queste mie parole, che il nostro timore è che i lavori vengano condotti a spizzico, 100 milioni da una parte e 100 milioni dall'altra, senza una visione generale ed organica del problema del delta. Ecco perché, signor ministro, noi la invitiamo a porre subito in esecuzione, sia pure dilazionandolo in alcuni esercizi finanziari, il piano generale, tanto più che esso è già stato predisposto dai suoi organi tecnici. In secondo luogo noi invochiamo la presentazione di quel disegno di legge relativo alla riunione di tutte le competenze nel Ministero dei lavori pubblici che ella annunciò nel dicembre scorso rispondendo alle nostre interpellanze e mozioni.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Esso è già stato diramato da parecchi mesi ai ministri competenti per il concerto; appena ci sarà restituito, sarà presentato al Parlamento.

ROMANATO. La ringrazio, signor ministro, fin da questo momento. Credo che il provvedimento torni utile per il coordinamento di tutte le iniziative e per la loro sollecita esecuzione. Noi attendiamo dunque da lei una parola franca e soprattutto la attendiamo nella zona del Polesine. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Berloffà. Ne ha facoltà.

BERLOFFA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho chiesto

la parola per esprimere anche in questa sede la solidarietà e, quindi, l'appoggio concreto, fatto di ansia, di attesa e di certezza, delle popolazioni che rappresento verso l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed i suoi organi tecnici per i programmi di sistemazione della strada del Brennero che, secondo le autorevoli votazioni dello stesso onorevole Togni, saranno inseriti nello sforzo che lo Stato farà in sede di applicazione del disegno di legge, attualmente all'esame del Senato, relativo al finanziamento per la sistemazione delle strade statali di primaria importanza. Mi auguro anzi che la legge entri in vigore al più presto e che sia pertanto possibile affrontare concretamente anche il problema della strada ordinaria del Brennero.

Lascio evidentemente ai competenti organi tecnici valutare i lavori indispensabili per eliminare gli attuali inconvenienti, ma è certo che, senza un impegno massiccio e pianificato attraverso una serie di lavori, la pericolosità e quindi la insufficienza della statale n. 12 verso il confine continuerà ad aumentare. Urge eliminare da questa arteria di primario collegamento internazionale, che interessa tutta la nazione, diversi passaggi a livello e diversi attraversamenti di abitati che costituiscono oggi un pericolo assoluto per il traffico e le popolazioni; sono da eliminare sinuosità pericolose, specie in considerazione del fondo ghiacciato che, per diversi mesi all'anno, caratterizza certe gole di passaggio obbligato. Vi sono alcuni tratti di eccessiva pendenza che d'inverno bloccano spesso il traffico internazionale delle merci su strada, congestionando anche il traffico più leggero. Basta ricordare che la strada internazionale di cui parlo, raggiunge, in alcuni punti, perfino il 18 per cento di pendenza. Vi è poi la necessità assoluta di procedere ad allargamenti che consentano una percorrenza più spedita: attualmente si viaggia, e lei lo sa onorevole ministro, in colonna rigidissima per decine e decine di chilometri e questo scoraggia turisti e non turisti.

Anche il problema della difesa e del consolidamento laterale è da affrontare in modo razionale. È di questi giorni il ripetersi di dannosissime interruzioni che pongono in serie difficoltà di vario genere una intera zona di così intenso transito.

Sento il dovere di ringraziare pubblicamente tutti quanti, sotto il coordinamento dei responsabili, si prodigano in questi momenti di emergenza, ma è mio dovere sottolineare il problema di fondo. Costerà certamente parecchio alla collettività affronta-

re il programma che ho citato; ma sono certo che, studiando bene ogni soluzione, si potrà rimanere entro cifre relativamente modeste in rapporto all'impegno che dobbiamo sentire di fronte all'aumentare continuo del traffico e di fronte al concreto interesse nazionale di incoraggiare in tutti i modi l'accesso nella nostra penisola di masse turistiche dei paesi dal centro e del nord Europa.

Noi del Trentino-Alto Adige siamo interessati alla strada del Brennero perché ora è difficile circolare anche per il traffico locale; siamo interessati perché buona parte del nostro reddito si basa sull'attività turistica; ma come noi «zona dolomitica» c'entra tutto il resto dell'Italia. Il Brennero è la porta principale del nostro paese. Nel 1958 le entrate attraverso l'arco alpino sono state le seguenti: dalla Francia 2 milioni 539 mila persone; dalla Svizzera 3 milioni 656 mila persone; dal confine austriaco 4 milioni 213 mila persone; dalla Jugoslavia 322 mila persone. Le entrate dall'arco che interessa l'Alto Adige sono state: dal Brennero 1 milione 860 mila persone; da Resia 741 mila; da Prato Drava 707 mila. In sostanza è il 30 per cento del traffico internazionale che interessa tutto l'arco alpino italiano che passa per la statale n. 12.

Per questo stiamo da tempo lavorando per portare avanti anche un programma autostradale, che è inevitabile affrontare per i più opportuno collegamento con la rete autostradale già esistente o in via di esecuzione. È un impegno grosso e ce ne rendiamo conto. È grosso per gli enti locali interessati da Modena a Bolzano e sarà impegnativo anche per lo Stato. Siamo però di fronte alla necessità di fare concretamente e seriamente quanto è più opportuno per rendere razionale la soluzione del collegamento autostradale fra la Germania e l'Austria e l'autostrada trasversale italiana Torino-Brescia-Venezia. Anche la convenzione di Ginevra ci è in questo senso di sostegno esplicito. Soluzioni improprie andrebbero alterando correnti naturali di traffico, con conseguenze indirette veramente imprevedibili, seppur certamente negative sotto vari aspetti.

Per l'autostrada del Brennero nessuno — penso — può illudersi: è per questo che sottolineo la necessità di un programma complessivo da affrontare per gradi. Infatti è fuori dubbio che almeno il tratto Bolzano-Trento è quello che va risolto per primo, poiché ben si può dire che questi 60 chilometri sono il corridoio obbligato di tutto quanto entra ed esce dai paesi internazionali di Resia, del

Rombo, del Brennero e Prato Drava, di tutto quanto entra ed esce dalla zona dolomitica che è stata tanto opportunamente dotata dallo Stato di una necessaria rete stradale di grande prestigio che, completamente rinnovata, ha compiuto in questi mesi i 50 anni di vita.

Sul tratto Bolzano-Trento la realizzazione di un'autostrada è sollecitata da dati e da indici di frequenza annuale difficilmente superabili da altri nastri stradali dell'intera nazione.

Il signor ministro si renderà conto, a programmazione particolareggiata esposta, di quanto lo Stato si trovi anche di fatto interessato al problema.

Infine, poiché ho l'onore di parlare in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ancora a nome della gente che rappresento, sento di poter dire all'onorevole ministro che per quanto riguarda il settore dell'edilizia popolare in provincia di Bolzano, ferma restando la nostra profonda ansia di veder proseguita l'opera più concreta a favore delle famiglie che ne hanno bisogno, siamo favorevoli alla eliminazione immediata di tutti i dubbi anche di procedura applicativa delle norme di attuazione del disposto statutario-costituzionale.

Onorevole ministro, le confermo che su questa materia non sono mancate, ma anzi continuano, le speculazioni da una parte e dall'altra. Vi è chi allarma la popolazione, sia di lingua italiana che di lingua tedesca. Gli uni dicono che con l'applicazione dello statuto non si faranno più case; gli altri dicono che fino a quando lo statuto non è applicato, il gruppo di lingua tedesca « muore » sotto gli assalti dell'edilizia popolare. Sono esagerazioni evidenti che vanno respinte; e per uscirne — come è assolutamente opportuno — chi desidera realmente l'interesse e la serenità delle popolazioni deve togliere agli uni e agli altri i pretesti derivanti dalle discussioni sui termini particolari e minuti, non ancora precisati, dei rapporti fra Stato e provincia.

Nella sua opera di governo, onorevole ministro, nel settore dell'edilizia popolare ci troverà quindi sempre solleciti sostenitori della più ampia applicazione e della più ampia espansione della solidarietà verso i meno abbienti. La nostra attività di sempre ne può essere garanzia. E stia anche certo, onorevole ministro, che nella sua responsabile azione per definire i rapporti sopra citati e derivanti dalle norme emanate dal Governo nazionale, troverà dei sostenitori convinti, leali

e franchi nei democratici dell'Alto Adige che, alla testa delle popolazioni ansiose di opere di pace e non di continue polemiche, cercano con impegno difficile, che merita tutta la solidarietà della nazione, di contenere giorno per giorno posizioni esasperate, nuovi pregiudizi ed incomprensioni deleterie ai fini locali, e non solo locali.

Da questa posizione noi saremo alleati responsabili, onorevole ministro, della sua autorevole, importante e delicata azione personale nel quadro dei programmi del Governo nazionale, in riferimento alla situazione sociale e politica della nostra regione ed in particolare della provincia di Bolzano. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Delfino. Ne ha facoltà.

DELFINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'esaminare il bilancio dei lavori pubblici, dobbiamo far precedere al nostro giudizio un rilievo di ordine pregiudiziale che per il relatore ha forse soltanto il valore di una constatazione, ma che per noi riveste estrema importanza.

Noi stiamo assistendo allo svuotamento territoriale del Ministero dei lavori pubblici ad opera della Cassa per il mezzogiorno, divenuta strumento per attuare una determinata politica anche di lavori pubblici. Un tempo si riteneva di attuare questa politica di solidarietà nazionale esclusivamente attraverso i provveditorati alle opere pubbliche istituiti nel 1926: adesso si opera attraverso la Cassa per il mezzogiorno.

Noi non neghiamo che questa istituzione svolga una grande mole di lavoro, ma dobbiamo lamentare lo scarso coordinamento esistente fra l'attività della Cassa e quella dei vari ministeri. Per quanto riguarda in particolare le opere pubbliche nel Mezzogiorno, dobbiamo mettere in evidenza uno scompenso preoccupante tra le realizzazioni nel campo dei servizi pubblici ed igienici e quelle nel campo delle infrastrutture.

Fognature, acquedotti, scuole, sono opere importantissime, necessarie per il progresso civile; ma l'economia del Mezzogiorno, per uscire dalla sua depressione, ha innanzi tutto e soprattutto bisogno delle infrastrutture. In altri termini, per la valorizzazione della agricoltura meridionale e per l'auspicata industrializzazione del sud occorrono infrastrutture adeguate, ossia grandi arterie stradali e autostradali, integrate da una ammodernata rete ferroviaria e da funzionali scali aerei e marittimi; è insomma necessaria una rete che allacci indissolubilmente il meri-

dione alle regioni centro-settentrionali ed insieme un complesso di scali aerei e marittimi riportati alla primitiva efficienza e adeguati ai tempi nuovi, tali da consentire all'Italia di assolvere pienamente alla sua vocazione mediterranea, nell'ambito della quale la storia, la geografia e l'economia assegnano una particolare funzione al Mezzogiorno.

In questo specifico settore delle opere pubbliche, di competenza del Ministero dei lavori pubblici, non si è camminato con lo stesso passo del settore di specifica competenza della Cassa per il mezzogiorno, in quanto questa ha potuto disporre di un'ampiezza di mezzi finanziari di cui non ha invece beneficiato il bilancio dei lavori pubblici.

Oggi lo stesso ministro per la Cassa per il mezzogiorno si vede costretto a ricercare nelle inadeguate infrastrutture il motivo dominante di un progresso economico che non ha corrisposto ai disegni ed alle aspettative originarie.

Una analisi più profonda e meno semplicistica ci porta a ritrovare altre concrete cause di questo ritardato sviluppo economico negli incentivi inadeguati alla industrializzazione, nei mancati investimenti dell'I. R. I. e dell'E. N. I., in una politica di trasformazione fondiaria non rispondente ai canoni economici di una maggiore e migliore produzione. La giustezza di questa analisi trova la sua irrefutabile testimonianza proprio in iniziative, provvedimenti, indirizzi recenti e recentissimi che hanno il fine di correggere gli errori e di colmare le lacune riscontrate nella politica di sviluppo del Mezzogiorno.

Basta citare a questo proposito i nuovi incentivi alla iniziativa privata per l'industrializzazione, con contributi a fondo perduto oltre che con un credito migliorato e con la creazione di apposite zone di sviluppo industriale già fornite dei servizi generali; basta considerare la decisione del Consiglio dei ministri per il nuovo impianto siderurgico dell'I. R. I. a Taranto; basta osservare il nuovo corso della nostra politica agricola che dopo dieci anni ha finalmente abbandonato i vecchi schemi della demagogia per venire proprio sulle posizioni che noi suggerivamo meritandoci la qualifica di reazionari; le posizioni cioè della produttività e dei cicli colturali che solo l'unità fondiaria può permettere, e non la polverizzazione della terra.

Ma, una volta corretta l'impostazione dei vari settori produttivi, la politica di sviluppo economico del Mezzogiorno necessita sempre, per il raggiungimento delle sue mete, dell'ade-

guamento delle infrastrutture; affinché le zone di sviluppo industriale non siano oasi nel deserto, affinché l'accresciuta e selezionata produzione agricola possa raggiungere rapidamente i suoi mercati di consumo italiani ed europei.

I porti del Mezzogiorno dovranno facilitare la conquista dei mercati del Mediterraneo ai prodotti della nuova, auspicata industria meridionale. Le comunicazioni stradali e ferroviarie dovranno consentire, specie in considerazione dell'entrata in vigore del mercato comune, il trasporto e l'esportazione dei prodotti della rinnovata agricoltura ed in particolare della produzione ortofrutticola, il cui valore economico è direttamente proporzionale al tempo di trasporto verso i mercati di consumo in considerazione del deterioramento qualitativo e quantitativo a cui la frutta e gli ortaggi sono facilmente soggetti.

Il ministro Togni indubbiamente ha impresso un dinamismo notevole al suo Ministero. Gli ne diamo atto, così come gli diamo atto del suo impegno verso il Mezzogiorno, ma indubbiamente ogni dinamismo trova sempre i suoi limiti nelle disponibilità di bilancio. Un clamoroso esempio di evidente contrasto tra gli impegni e le realtà di bilancio è dimostrato dall'*iter* veramente tormentato della legge n. 590 che si è arenata in Senato. Per questo dobbiamo appellarci al senso di responsabilità dell'altro ramo del Parlamento. La Commissione dei lavori pubblici della Camera ha dato prova di responsabilità rinunciando a determinate impostazioni e visioni particolari. Non si è voluto portare il dibattito in aula proprio perché l'onorevole ministro ci disse che era necessaria una pronta approvazione per concedere gli appalti prima della stagione invernale.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Gli appalti sono pronti.

DELFINO. E questo appunto dimostra che la buona volontà non è sufficiente e che è necessaria una diversa impostazione di bilancio.

Siamo venuti a conoscenza dei nuovi provvedimenti anticongiunturali che riguardano anche i porti: speriamo che non concernano soltanto il porto di Genova, ma anche i porti del Mezzogiorno. Nel bilancio di quest'anno noi abbiamo visto che i fondi ordinari per la manutenzione sono rimasti pressoché invariati; e per le nuove opere portuali si sono dimezzati, poiché da 5 miliardi e 150 milioni siamo passati a 2 miliardi e 850 milioni dell'attuale esercizio, di cui 1 miliardo va al

porto di Marghera che certamente non è un porto del Mezzogiorno.

Di fronte alla eseguità di questo stanziamento il relatore deve annotare: « Non si può non rilevare la esiguità degli stanziamenti disposti per l'esercizio 1959-60, qualora si esaminino i problemi che si pongono per migliorare e potenziare gli scali marittimi, per riparare danni arrecati da mareggiate, per sistemare le darsene-petroli. Già nelle relazioni ai bilanci per gli esercizi 1957-1958 e 1958-59 gli onorevoli relatori hanno posto in evidenza l'urgenza dei provvedimenti da adottarsi in rapporto all'incremento del traffico, non solo, ma anche in relazione alle iniziative prese da altre nazioni nel bacino del Mediterraneo, quali la Jugoslavia, la Grecia e la Spagna, per il potenziamento dei propri porti, iniziative che potrebbero determinare una significativa concorrenza per il nostro traffico marittimo ».

In questa situazione non possiamo non preoccuparci e non ribadire le esigenze portuali del Mezzogiorno che, per la sua stessa configurazione geografica, è un immenso molo proiettato in quel Mediterraneo che rappresenta, con i suoi mercati africani ed asiatici, la sua naturale espansione economica.

Proprio ieri il Governo, preoccupato della situazione di difficoltà specie nel Mezzogiorno, ha deciso l'adozione di provvedimenti straordinari anticongiunturali che dovranno preoccuparsi di risolvere anche questo problema; ribadiamo però che non si deve valorizzare solo il porto di Genova ma anche i grandi porti ed i porti minori del Mezzogiorno, compresi quelli abruzzesi di Giulianova, di Ortona, di Pescara.

Insieme al potenziamento degli scali marittimi non possiamo non chiedere anche il potenziamento degli aeroporti. Noi conveniamo con il relatore sulla necessità di una specifica competenza del Ministero dei lavori pubblici a questo riguardo. È in via di costituzione l'Alto Commissariato per la aviazione civile: credo che esso non debba occuparsi anche della costruzione delle opere concernenti gli aeroporti. È evidente che occorrerà specificare funzioni e competenze.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È stato incluso proprio un articolo in quel senso. È stata precisata la competenza del Ministero dei lavori pubblici sull'ammmodernamento e la costruzione di tutti gli aeroporti.

DELFINO. Questo mi fa molto piacere, perché gli aeroporti devono essere adeguati alla potenzialità diversa dei nuovi aviogetti,

il che comporta anche l'ammmodernamento e l'allargamento degli aeroporti. Nel Mezzogiorno vi sono aeroporti come quelli di Napoli, di Catania, di Bari, di Reggio Calabria e di Pescara la cui importanza è notevole ed è quindi necessario il loro potenziamento.

Relativamente al settore della viabilità ferroviaria, le cui nuove costruzioni sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, dobbiamo mettere in evidenza tutta l'importanza che con l'entrata in vigore del M. E. C. acquistano i trasporti ferroviari nel Mezzogiorno, i cui prodotti agricoli devono raggiungere i centri di consumo all'estero.

Riesaminando ancora, a questo proposito, i provvedimenti anticongiunturali decisi ieri dal Governo (provvedimenti che testimoniano proprio la giustezza della nostra denuncia di insufficienza nel lavoro di costruzione delle infrastrutture) rileviamo con soddisfazione come tra questi sia compreso anche il raddoppio della linea ferroviaria Ancona-Foggia.

In questa sede, vorremmo però richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su un problema che da oltre un decennio angustia la città di Pescara. Mi riferisco a una diversa sistemazione degli impianti ferroviari, che comprimono il naturale sviluppo di una città dalla vitalità prorompente. Mi riferisco inoltre ai passaggi a livello, che bloccano il traffico sulla nazionale adriatica e sulla Tiburtina-Valeria.

Onorevole ministro, la mia città le è molto grata e l'attendeva per la posa della prima pietra al centro coordinato, alla cosiddetta « città satellite ». Quella prima pietra forse ella avrebbe potuto porla in occasione della visita del Presidente della Repubblica; ma, a quanto si dice, ella non è stato invitato...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non erano pronti i progetti.

DELFINO. Sembrava che la prima pietra si potesse posare, ma pare che un ministro abruzzese abbia avuto piacere di restare solo, per cui nemmeno l'onorevole Gonella ha potuto inaugurare il palazzo di giustizia come era di sua competenza. Comunque, si tratta di piccoli episodi senza importanza.

Inoltre, signor ministro, la mia città le è grata per la sua decisione in favore dell'autostrada Bologna-Pescara, che indubbiamente ridà un equilibrio al versante adriatico, quell'equilibrio che sembrava perduto in virtù dell'autostrada del sole, che sposta tutto il traffico sul versante tirrenico.

Ma, indubbiamente, Pescara le sarà maggiormente grata se ella vorrà esaminare l'op-

portunità di spostare gli impianti ferroviari, opera questa alla quale dovranno concorrere, con il Ministero dei lavori pubblici, quello dei trasporti, la Cassa per il mezzogiorno, il comune e la provincia di Pescara. Per tali lavori il comune di Pescara ha già stanziato, nel bilancio di quest'anno, la somma occorrente per l'acquisto dell'area dove sorgerà lo scalo merci.

Questa richiesta non sembri strana né assurda, solo che si consideri quanto è stato speso e si va spendendo per lo spostamento della stazione ferroviaria di Savona. Credo che il problema di Savona non sia più grave di quello di Pescara.

Per spostare gli impianti ferroviari di Savona e quello scalo merci, lo Stato ha speso finora 7 miliardi, ma sono previsti altri 8 miliardi di spesa. Noi riteniamo che si debba anche considerare il problema dello spostamento degli impianti ferroviari della città di Pescara, mediante un piano poliennale.

Mi stupisce anzi che, in sede di Consiglio di ministri, un ministro abruzzese, fra i provvedimenti anticongiunturali che sono stati adottati, non abbia prospettato anche questo problema. Si parla di prestito produttivo: non ci sembra che siano produttivi, nel senso lato della parola, gli investimenti a Reggio Calabria od a Messina. Senza considerare che la Calabria beneficia già di una legge speciale, in virtù della quale è stata istituita l'addizionale dell'0,5 per cento su tutte le tasse che si pagano. La Sicilia ha una legge specialissima, perché lo statuto speciale le assicura un contributo annuale di 70-90 miliardi da parte dello Stato. L'Abruzzo invece non ha leggi speciali. Pertanto, teniamo presenti anche i problemi della regione abruzzese.

Vorrei ora intrattenermi su un settore molto discusso che rientra nella sfera del Ministero dei lavori pubblici: quello della viabilità. È un settore che indubbiamente, per l'aumento vertiginoso del traffico, pone problemi sempre nuovi e sempre più difficili.

Oggi, è entrato in vigore il nuovo codice della strada ed io, venendo in macchina dalla mia città attraverso strade bruttissime quali sono quelle che congiungono Pescara a Roma, ho cercato di essere uno scrupoloso osservatore delle nuove norme stradali impiegando, nel percorso, circa mezz'ora in più del tempo che mi occorreva prima. Indubbiamente, il codice della strada è un'affermazione di civiltà e di umanità. Sotto questo aspetto non possiamo non dividerlo molto responsabilmente. Tuttavia, onorevole ministro, se un fiume è in piena e gli argini non

reggono e l'acqua seguita ad entrare nel fiume, il problema del suo contenimento non può essere risolto dagli argini.

L'aumento impressionante dei veicoli e degli autoveicoli non è fenomeno che si può arrestare e, se è stato giusto adeguare il codice alle strade, è necessario nello stesso tempo adeguare le strade alla circolazione. Non si può dire che questa esigenza non sia stata sentita in questi ultimi anni; ma si può, si deve anzi rilevare la mancanza di una programmazione organica che solo un intelligente piano regolatore stradale nazionale poteva determinare.

Esaminiamo rapidamente la situazione della viabilità minore, delle strade statali, delle autostrade.

Per la viabilità minore di competenza degli enti locali, il bilancio di quest'anno ripropone gli stessi rilievi del bilancio dello scorso anno: mentre gli scopi della legge 3 agosto 1949, n. 589, sono stati notevolmente ampliati con la successiva legge 15 febbraio 1953 n. 184, anche quest'anno, come lo scorso anno, permane la riduzione dello stanziamento di bilancio da 600 a 150 milioni. Non possiamo pertanto non avanzare la richiesta che l'importo dei contributi torni per almeno cinque anni nella primitiva misura, al fine di provocare l'investimento di 75 miliardi, e poter così soddisfare almeno i tre quarti delle domande giacenti riguardanti opere per circa 100 miliardi.

La legge 12 febbraio 1958, n. 126, sulla nuova classificazione delle strade, prevede circa 25 mila chilometri in più di strade provinciali e, se la legge prevede 180 miliardi da erogare come contributo dell'80 per cento alle amministrazioni provinciali, i bilanci di queste ultime, nella maggior parte deficitari, non sembrano poter consentire la rimanente spesa di 40 miliardi.

Passando ad esaminare la situazione delle strade statali, nel bilancio dell'esercizio in corso non vi è alcuna previsione di spesa per la sistemazione e la manutenzione di circa 20 mila chilometri di strade provinciali che a norma della citata legge 12 febbraio 1958 diventeranno statali.

Come pure insufficiente appare lo stanziamento per la manutenzione ordinaria nel bilancio dell'«Anas», mentre di innegabile grande valore è il disegno di legge n. 590 per l'ammodernamento degli itinerari internazionali. Per questo motivo, noi abbiamo auspicato una sollecita approvazione della legge da parte del Senato, senza ritocchi, per evitare che torni alla Camera.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 1° LUGLIO 1959

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Purtroppo, dovrà tornare.

DELFINO. Desidero, ora, trattare il settore delle autostrade. Il ministro promise, all'atto della approvazione della legge n. 590, la convocazione di una riunione per un'ampia discussione e per un adeguamento del piano regolatore delle autostrade.

È necessario che questa riunione abbia luogo ed abbia luogo presto: i 100 miliardi della legge 21 maggio 1955, n. 463, si sono rivelati insufficienti all'attuazione del primo programma, tanto da far necessitare la erogazione di altri 40 miliardi con la legge n. 590. Deve inoltre essere rivisto anche il grafico del piano poliennale per riesaminare tracciati che non si realizzeranno mai e per inserirvene altri, tenendo presenti non solo le richieste e le esigenze del nord, come ha fatto il relatore, ma anche quelle del Mezzogiorno che necessita del prolungamento della autostrada del sole fino a Reggio Calabria, di quella adriatica oltre Pescara, sino a Bari, e dell'allacciamento dell'Adriatico con il Tirreno attraverso la Napoli-Bari, la Pescara-Roma e la Pescara Napoli, per la quale noi presentammo sin dall'inizio di questa legislatura una specifica proposta di legge che, venuta in discussione insieme con la legge n. 590, è stata, in virtù di una strana interpretazione del regolamento, assorbita senza essere discussa: ma noi ci auguriamo che essa possa trovare giusta valutazione, giusto accoglimento nella formulazione del nuovo promesso piano regolatore autostradale.

A proposito del quale noi riteniamo debba essere valido il principio della solidarietà verso le regioni depresse del sud e debba essere fatto un conto economico che vada oltre le fredde cifre dei passaggi, dei pedaggi, del costo di gestione, dell'ammortamento e degli utili. Il conto economico delle autostrade del sud deve essere quello del grande, determinante vantaggio che una rete viabile diretta, moderna e veloce può dare al risollevarlo generale di tutta l'economia del Mezzogiorno. Le autostrade sono infatti grandi arterie di congiunzione rapida e fattore di vivificazione dell'economia agricola, industriale e turistica delle zone che attraversano e rappresentano quindi un problema che va inserito nel quadro generale della politica di rinascita del Mezzogiorno.

In questo senso ci permettiamo di non essere completamente d'accordo con coloro che sostengono che bisogna preoccuparsi soprattutto delle strade e che quindi non si debbano fare troppe autostrade. Noi riteniamo

invece che possa ben esserci un settore in cui la nostra nazione preceda le altre. Sarebbe bello poter dire: abbiamo delle autostrade più belle di quelle della Germania!

Desidero ora richiamare rapidamente l'attenzione sulla situazione dei lavori pubblici nella regione abruzzese e su alcune sue particolari esigenze.

Il bilancio ha messo a disposizione del provveditorato alle opere pubbliche dell'Aquila 1 miliardo e 200 milioni per la ricostruzione delle case sinistrate dalla guerra e 502.008.530 lire per l'esecuzione di altre opere pubbliche di carattere straordinario e per concorsi, contributi e sussidi. La prima voce è rimasta invariata rispetto allo scorso anno, ma occorre rilevare che l'Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione concede mutui solo per i comuni supersinistrati e quindi solo una minoranza di comuni abruzzesi potrà usufruirne: la provincia di Chieti, che è la più sinistrata, conta, su 102 comuni, solo 19 comuni supersinistrati.

La seconda voce registra un aumento rispetto allo scorso anno di 152.008.530 lire; ma tale aumento è tutto per rimborso di danni causati dal terremoto del 1951. Dei rimanenti 350 milioni, anche quest'anno ben 200 sono previsti per opere straordinarie in seguito alla frana di Vasto: mentre in occasione di altre gravi calamità nazionali e locali si è sempre provveduto per legge speciale. Per la frana di Vasto gli 800 milioni sono tutti a carico dei fondi ordinari, e restano perciò 150 milioni per tutte le altre opere. Forse questi 800 milioni non sono nemmeno sufficienti e per questo ci sembra ancora una volta strano che un ministro nato a Vasto non abbia pensato ad una legge speciale.

A proposito di questa voce, poi, è opportuno anche rilevare che sia in Abruzzo sia nel resto delle regioni del Mezzogiorno i contributi per opere pubbliche non sono estesi alla viabilità, e questo rafforza la constatazione che l'attività della Cassa per il mezzogiorno non è integrativa, ma costitutiva.

Pertanto noi facciamo appello alla sensibilità del ministro affinché i problemi delle opere pubbliche dell'Abruzzo siano guardati con particolare benevolenza, almeno fino a quando anche l'Abruzzo non avrà la sua auspicata legge speciale da noi per primi presentata nella scorsa e nell'attuale legislatura.

In linea strettamente particolare, le formuliamo poi le seguenti richieste: costruzione della circonvallazione stradale a Pe-

scara, che è ormai inderogabile; risoluzione integrale del problema dei baraccati del terremoto nella Marsica, in particolare a Paterno e a Balsorano. Si è parlato qui dei terremoti di Messina e di Reggio Calabria, ma non si deve dimenticare che anche nella Marsica vi sono ancora le baracche dei terremotati, per le quali vi sono continue richieste al Ministero dei lavori pubblici. Non capisco perché l'Abruzzo, nonostante che abbia un suo rappresentante al Governo, sia stato dimenticato in tutti i provvedimenti anticongiunturali decisi ieri dal Governo e pertanto riteniamo che tali provvedimenti debbano essere riveduti anche in favore dell'Abruzzo.

Vorrei inoltre, onorevole ministro, che ella sollecitasse il provveditorato alle opere pubbliche dell'Aquila ad intervenire nel finanziamento del palazzo degli uffici finanziari di Chieti, così come è intervenuto per quello dell'Aquila.

Infine, onorevole ministro, mi permetto di avanzare un'ultima richiesta, che per noi abruzzesi ha un profondo valore, soprattutto di ordine spirituale: lo scorso anno l'indimenticabile onorevole Raffaele Paolucci di Valmaggione le chiese un contributo di 8 milioni sul fondo dei cantieri-misti per la costruzione della strada di accesso al rifugio di Passo Lanciano.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ricordo perfettamente. Si tratta della legge n. 949 del 1952.

DELFINO. Il contributo venne concesso. Ora quel rifugio ha preso il nome di Raffaele Paolucci di Valmaggione: mancano però ancora alcuni milioni per il completamento di quella strada. Le è stata già rivolta una richiesta specifica, onorevole ministro, e sono convinto che ella, nella sua sensibilità, vorrà soddisfarla.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Senza'altro.

DELFINO. La ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Ripamonti.

RIPAMONTI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione sul bilancio dei lavori pubblici, come del resto la discussione del bilancio di qualsiasi altro dicastero, offre l'occasione al Parlamento e al Governo di dar luogo ad un proficuo e costruttivo dibattito, per arrivare insieme a definire le linee

fondamentali della politica dei lavori pubblici, settore che assume particolare, e oserei dire primaria importanza in un paese come il nostro, che, per remote cause e relative conseguenti responsabilità, offre tuttora al cittadino una attrezzatura ambientale arretrata nel meridione e nelle isole, come pure nelle zone di pianura e di montagna del centro-nord, e uno sviluppo economico-sociale che non si è certo manifestato in modo armonico in tutto il territorio nazionale.

Compito del relatore pare a me essere quello di sottoporre all'esame della Camera una analisi approfondita delle previsioni di spesa, della loro aderenza alle esigenze che si manifestano nella realtà, oltre che di offrire i dati statistici relativi all'attività svolta. Ne deriva un esame da cui si possono trarre deduzioni che sembrano dovute « a carica critica », come taluni onorevoli colleghi hanno voluto sottolineare nell'esprimere il loro apprezzamento al relatore, mentre oggettivamente tale carica critica si pone naturalmente in evidenza nel raffronto stesso tra la situazione reale dei vari settori, quale è offerta dagli accertamenti statistici, e le condizioni di ambiente e di vita che il rinnovato Stato democratico deve alfine offrire al cittadino, affinché nella libertà possa meglio affermare la sua personalità.

Onorevole ministro, nel dibattito che, eccettuata qualche breve parentesi polemica di natura locale, si è mantenuto ad un livello elevato, sia in Commissione sia in aula, come pure nella stessa relazione, ella vorrà ravvisare un apporto costruttivo di proposte e di suggerimenti, un apporto quindi positivo che lo conforti nel suo non lieve e non facile lavoro, insieme ad una fiducia motivata dalla maggioranza, motivata anche da alcuni impegni di fondo, che, se assunti, caratterizzeranno la sua azione nell'opera, sia pure di responsabilità collettiva, del Governo, facendo leva sulle indicazioni scaturite dalla discussione parlamentare, per riportare ad un più esatto inquadramento delle previsioni di spesa del suo Ministero nell'ambito del bilancio generale dello Stato.

Mi si consenta anche di esprimerle il vivo ringraziamento per l'attività fin qui svolta, ringraziamento che si estende ai suoi collaboratori immediati, gli onorevoli sottosegretari, e a tutto il personale, dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici all'umile cantoniere.

La somma di responsabilità assunte non trova certo pieno riconoscimento nel trattamento economico riservato al personale diri-

gente, esecutivo e d'ordine, mentre mi pare che la loro attività debba essere confortata dall'unanime riconoscimento, da parte del Parlamento, dell'opera intelligente svolta al servizio della comunità.

Al ringraziamento che debbo pure agli onorevoli colleghi per le espressioni usatemi, debbo aggiungere la preventiva richiesta di giustificazione a quanti non troveranno risposta completa ai loro pur interessanti e appassionati interventi. Il tempo ristretto accordatomi nell'incalzante discussione non mi ha consentito di approfondire la ricerca e di entrare in possesso dei dati richiesti da numerosi colleghi.

Vorrei però sottolineare come il settore delle opere pubbliche assume aspetti di particolare importanza nel quadro di una politica di sviluppo democratico ed economico-sociale, che porti alla piena attuazione della Carta costituzionale e quindi alla coincidenza tra paese legale e paese reale, consolidando lo Stato di diritto con l'adesione cosciente e consapevole dei cittadini, al cui servizio opera lo Stato democratico.

Questa posizione di rilievo si verifica maggiormente nel nostro paese, di cui sono noti i fenomeni di una rilevante disoccupazione strutturale, di una situazione edilizia inadeguata alla densità umana ed alla dignità umana, di un tono culturale che non è certo pari alle tradizioni di civiltà di un popolo che per primo ha messo in luce i valori della cultura ai fini del perfezionamento spirituale. Tali constatazioni, congiuntamente ad una concezione ideologica del vivere che supera i problemi del contingente e presuppone un finalismo che va oltre la materia, di cui il tempo è implacabile misura, non ci possono portare a considerare, onorevole Busetto, i problemi connessi all'attività del dicastero dei lavori pubblici con una concezione strumentalistica, ai fini esclusivi di lotta alla disoccupazione congiunturale, in una visione paternalistica dei compiti dello Stato moderno; bensì ci portano, pur con differenziazioni di metodi e di sensibilità, come è pur logico in un partito democratico, ad inquadrare chiaramente il settore delle opere pubbliche come strumento propulsivo e moderatore in un preciso disegno politico di sviluppo economico e sociale, culturale e spirituale della nostra comunità, al fine di adeguare, in una atmosfera di libertà assicurata, le condizioni di vita al livello di dignità che è e deve essere proprio di ogni creatura umana, a qualunque categoria sociale essa appartenga.

Tale disegno politico è chiaramente delineato dallo schema Vanoni, e già non si tratta di «resuscitare un fantasma», ma di dare allo schema struttura di piano, attraverso le scelte politiche e l'aggiornamento degli strumenti, per condurre a fondo la lotta alla disoccupazione e alla miseria, per eliminare gli squilibri troppo evidenti tra zona e zona del nostro paese, provvedendo all'acceleramento dello sviluppo industriale, premendo sul potenziamento delle attività agricole e, per quanto riguarda più propriamente il settore in esame, predisponendo le infrastrutture ed i servizi di base così da apportare modifiche radicali all'attrezzatura della comunità.

I settori di intervento dello Stato propulsivi di tale sviluppo, come è noto, riguardano l'agricoltura e le imprese di pubblica utilità, queste ultime destinate a creare le industrie di base, come accennava l'onorevole Busetto, e a rompere le strutture monopolistiche per consentire a tutti i cittadini di poter liberamente contribuire con la loro iniziativa in tutti i settori della produzione.

Nell'ambito di questo disegno politico, di questa politica di sviluppo economico e sociale della comunità, l'intervento dello Stato nel settore delle opere pubbliche si qualifica come intervento propulsivo, mentre l'edilizia abitativa si caratterizza come elemento moderatore del processo di sviluppo. Ma ci si è domandati quale debba essere il rapporto tra gli interventi nei vari settori, o più propriamente quale debba essere l'entità degli investimenti nel settore delle opere pubbliche rispetto agli altri settori per arrivare a conseguire gli obiettivi di fondo? Domanda a cui non è facile rispondere anche per chi, non avendo responsabilità di Governo, è in posizione di vantaggio nel condurre l'esame critico degli indirizzi e delle diverse soluzioni adottate.

Indubbiamente, il coefficiente moltiplicatore degli stimoli e degli interventi dello Stato è assai basso nelle zone depresse del meridione e delle isole, nel periodo di avvio della politica di sviluppo e quindi di rottura della situazione di partenza; anzi gli investimenti nel settore delle opere pubbliche superano decisamente quelli più propriamente produttivi, dovendo lo Stato anzitutto promuovere la realizzazione delle condizioni indispensabili per lo sviluppo industriale.

Gli stessi incentivi tendenti a sollecitare lo sviluppo industriale nella fase iniziale vengono ad incidere per oltre il 30 per cento sul globale investimento propriamente pro-

duttivo. La lotta alla disoccupazione non si conduce certo esclusivamente con i programmi di opere pubbliche, ma tali programmi sono indispensabili per provocare lo sviluppo equilibrato del sistema economico nazionale, che determini la occupazione permanente delle forze del lavoro disponibili. Gli investimenti notevoli che andremo a fare nel Mezzogiorno non servono forse a far sì che l'aliquota notevole di lavoratori, sottratti al processo produttivo ed anche al mercato di consumo, venga inserita attivamente nella vita dello Stato democratico?

La prima verifica che dobbiamo quindi, effettuare riguarda l'entità della spesa nel settore delle opere pubbliche, inquadrandola nell'ambito del bilancio generale dello Stato, e la sua aderenza alle esigenze che si pongono nella comunità e che pure devono trovare graduale soluzione. Ne scaturiscono a mio avviso tre immediate constatazioni: la prima riguarda l'ammontare globale della spesa, che non ha subito una dilatazione analoga a quella del bilancio dello Stato, come può rilevarsi dal raffronto tra i dati dell'esercizio 1949-50, che caratterizzava l'avvio della ricostruzione, e quelli dell'esercizio 1959-60, che auspico possa segnare l'avvio di una politica di sviluppo per il pieno impiego e l'incremento del reddito: ebbene, fatta uguale a cento la spesa dello Stato nel 1949-50, l'indice del 1959-60 è di 244; fatta uguale a cento nel 1949-50 la spesa del Ministero dei lavori pubblici, nel 1959-60 tale indice sale a 208. La differenza è in valore assoluto di 40 miliardi, e si riduce a 27 miliardi e mezzo se si tien conto dei fondi già disponibili sullo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per il finanziamento dei disegni di legge, già presentati dal Governo Fanfani, all'esame del Parlamento.

Una seconda osservazione si può fare raffrontando la produttività effettiva in opere della spesa, che risulta evidentemente alterata dalla attribuzione agli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici degli oneri relativi alle annualità connesse a limiti di impegno stanziati nei precedenti esercizi, con una incidenza pari al 30,28 per cento sull'intero ammontare della spesa: gli stanziamenti per nuove opere sono passati infatti da indice 100 a indice 148,3.

Una terza considerazione riguarda il volume complessivo degli investimenti promossi direttamente o indirettamente dal Ministero dei lavori pubblici. La tendenza a ridurre la spesa differita provoca logicamente una immediata riduzione degli investimenti promossi

dal Ministero dei lavori pubblici, se si nota come dal 1949 al 1959 da indice 100 si passa a indice 72.

Cosicché, onorevole ministro, le esigenze prospettate da tutti i settori politici sono tali da porla proprio in condizioni di forza nell'ambito del Governo, e mi auguro che un largo consenso della Camera rafforzi tale sua posizione per ottenere l'equilibrata espansione del bilancio dei lavori pubblici, nel quadro del bilancio generale dello Stato.

Tale espansione dovrà essere in avvenire ancora più accentuata se, come accennavo prima, si intende limitare il ricorso alla politica della spesa differita. A tale proposito è bene meditare sulla logica delle cifre. Sostituendo agli interventi promossi attraverso la concessione di contributi in annualità interventi immediati in capitale a fondo perduto, si verificano spostamenti notevoli negli stanziamenti da introdurre nel bilancio del Ministero. Vorrei però osservare che la politica della spesa differita consente di utilizzare il risparmio popolare per il finanziamento di opere pubbliche; mentre se si intende ricondurre la spesa nei limiti degli stanziamenti annuali in bilancio, si pone indubbiamente l'esigenza di una politica fiscale adeguata, che dilati le entrate dello Stato.

Devo anche aggiungere che può apparire antieconomico il ricorso al sistema dei contributi in annualità, in base al conto che comunemente viene così fatto: si stanziavano 3 miliardi per 35 anni per la costruzione di case popolari, quindi si spendono in 35 anni 105 miliardi e si costruiscono case per 75 miliardi; bisogna d'altra parte tenere presente che il valore attuale di questi 105 miliardi è inferiore ai 75 miliardi, e raggiunge i 44 miliardi e mezzo. Il che ci porta a considerare che se il Governo non intende continuare, ad esempio, la politica della legge 408, per poter promuovere un investimento edilizio di pari entità alle stesse condizioni, (cioè alle stesse condizioni di ammortamento del capitale investito ed alle stesse condizioni di corrispettivo d'uso degli alloggi da parte degli inquilini), deve passare a stanziare, dai proposti 3 miliardi, almeno 40 miliardi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Ma se si va oltre e si ritiene di dover eliminare il ricorso alla politica della spesa differita, nell'opera svolta intelligentemente dal Parlamento e dal Governo per aiutare i liberi e democratici comuni e le province nella soluzione di problemi ambientali, le cui dimensioni economico-finanziarie superano le possibilità dei rispettivi bilanci, allora

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 1° LUGLIO 1959

la spesa del suo Ministero, onorevole ministro, deve dilatarsi dai 3 miliardi 400 milioni stanziati quest'anno per contributi in annualità ad 80 miliardi, che sono indispensabili per offrire ai comuni le stesse condizioni per realizzare le opere pubbliche di loro competenza, secondo i risultati a cui porta l'applicazione delle leggi nn. 589, 645, 184, ivi compresi i 40 miliardi sopraindicati per l'edilizia popolare.

Si tratta di una scelta che indubbiamente è lasciata al Governo, all'esecutivo, e che io mi auguro sia condotta in modo tale da non ridurre il volume degli investimenti nel settore delle opere pubbliche, ma da ricercare, nell'ambito della solidarietà democratica, politica, economica e sociale che si deve manifestare tra tutti i cittadini, i mezzi per incrementare le entrate dello Stato e far sì che esso possa adempiere la sua funzione di equilibratore, di stimolatore degli sviluppi al livello locale.

Se ci addentriamo ulteriormente nell'analisi della spesa, constatiamo che le spese di investimento arrivano a circa l'87,50 per cento dell'intero ammontare del bilancio e raggiungono il 91,81 per cento se consideriamo i fondi che con variazioni di bilancio integreranno le previsioni di spesa; mentre la spesa effettiva per nuove opere è pari circa al 60 per cento, data l'incidenza del 30 per cento della quota di ammortamento di un debito consolidato quale è quello delle annualità relative alle opere a pagamento differito o ammesse a contributo. Le spese generali sono contenute nei minimi termini e oserei dire che sono insufficienti a garantire l'attrezzatura tecnica indispensabile al Ministero dei lavori pubblici.

L'investimento effettivo — cioè diretto e indiretto — del Ministero arriva all'89 per cento, e sale al 100 per cento dell'importo della spesa globale se consideriamo — ripeto — queste tre voci: 132.690 milioni di opere a pagamento immediato dovute a leggi organiche o a leggi speciali; 79.440 milioni di opere attuate con la politica della spesa differita; 30 miliardi circa di ulteriori opere che, nell'ambito delle leggi presentate a suo tempo dal Governo Fanfani, porterebbero a risolvere il problema dell'edilizia scolastica. Si arriva quindi ad una possibilità d'investimento per il prossimo esercizio di oltre 242 miliardi.

Se vogliamo poi sottolineare le scelte di spesa, dobbiamo dire che sono equamente ripartite nei vari settori d'intervento, anche se insufficienti alle esigenze che si prospettano nella comunità: 25 miliardi per le case (case

secondo la legge n. 640 a pagamento immediato); 26 miliardi e 100 milioni alle strade; 13 miliardi 600 milioni per le zone depresse del centro-nord; 10 miliardi per i fiumi; 4 miliardi circa per uffici giudiziari, cliniche, F. A. O., case dello studente e altre opere minori; 1 miliardo e mezzo per la rinascita della Sardegna; 500 milioni per la eliminazione dei sassi di Matera; 250 milioni di opere straordinarie per canali e porti; 410 milioni per i danni dei terremoti; 500 milioni quale contributo all'ente acquedotti siciliano; 450 milioni per la difesa dell'ambiente (se pensiamo a città come Venezia e Assisi, alle quali accennava l'onorevole Colombo); mentre i circa 80 miliardi per investimenti a pagamento differito o ammessi a contributo riguardano: l'edilizia scolastica per 36 miliardi, l'edilizia popolare per 6 miliardi e mezzo, sedi municipali per 400 milioni di opere; opere igieniche per 20 miliardi, opere stradali per 3,4 miliardi, impianti elettrici (problema sollevato dall'onorevole Francantonio Biaggi) per 5 miliardi, impianti elettrici dei comuni per allacciamento di frazioni o case sparse (di cui parlava l'onorevole Sullo) un miliardo 200 milioni; opere relative ai porti minori 100 milioni, danni di guerra 5 miliardi, piani di ricostruzione un miliardo 700 milioni.

Gli emendamenti proposti alla legge di bilancio portano a far sì che, sia per i danni delle alluvioni, sia per i piani di ricostruzione, si possa ricorrere ai fondi stanziati a disposizione dei provveditorati, che indubbiamente dovranno essere integrati nei prossimi esercizi, sì che questi interventi possano verificarsi su basi organiche e non più con legge speciale.

Se a tali investimenti, che caratterizzano un settore del Ministero dei lavori pubblici, per 242 miliardi, si aggiungono 80 miliardi della gestione I. N. A.-Casa nel settore dell'edilizia e le opere della Cassa per il mezzogiorno che, previste per il 1959-60 in circa 219 miliardi, possono riguardare per almeno 80 miliardi il settore delle opere pubbliche, si arriva ad un investimento globale di 400 miliardi, di cui 288,5 miliardi destinati alle opere pubbliche propriamente dette e 111,5 miliardi all'edilizia popolare.

Gli investimenti promossi dalla gestione I. N. A.-Casa e dalla Cassa per il mezzogiorno hanno assunto rilevanza tale da rendere indispensabile una ordinata e costante azione di coordinamento. Le gestioni speciali sono arrivate ormai a 160 miliardi di investimenti annui, onorevole ministro: si avvicinano quasi alla spesa globale del Ministero dei lavori pubblici,

mentre dovevano avere carattere integrativo e non sostitutivo dell'azione preminente che la legge affida al suo Ministero. L'opera di coordinamento fra l'azione del Ministero, della Cassa per il mezzogiorno e dell'I. N. A.-Casa, presuppone, come elemento indispensabile al coordinare, la pianificazione e la programmazione degli interventi. Una programmazione accurata delle opere si manifesta indispensabile se si vuole assicurare la voluta produttività finale all'intervento dello Stato per rendere possibile non già, onorevoli colleghi, la momentanea richiesta di manodopera nel corso dell'esecuzione delle opere pubbliche, come può verificarsi con gli interventi saltuari o con gli interventi a pioggia, bensì gli effettivi sviluppi delle zone interessate, creando con la compiutezza dei programmi e con la predisposizione razionale dei servizi fondamentali le condizioni per lo sviluppo industriale, per lo sviluppo economico delle zone interessate.

Le limitate disponibilità del bilancio ci portano ad eccettuare questa esigenza di programmazione. Programmare significa prima accertare le dimensioni effettive, economico-finanziarie dei problemi da risolvere; vuol dire ancora predisporre una ripartizione equilibrata per settori degli interventi, definendo i criteri di priorità degli interventi stessi.

Ed ora consentitemi brevemente di soffermarmi su alcuni settori caratteristici dell'azione del Ministero.

Sulla politica urbanistica sono intervenuti numerosi colleghi. L'onorevole Sullo ha proposto che il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe identificarsi nel Ministero dell'urbanistica, ed altri colleghi (gli onorevoli Colombo e Busetto) sono intervenuti sull'argomento, ponendo l'accento ...

SABATINI. Viabilità minore, non solo urbanistica.

RIPAMONTI, *Relatore*. La viabilità minore rientra nel problema urbanistico, laddove promuovere la pianificazione territoriale vuol dire equilibrare i tre elementi fondamentali, che sono: il territorio, la popolazione che vi risiede, l'economia del territorio stesso. E pertanto tutti i problemi dei lavori pubblici rientrano nel piano di coordinamento territoriale o nella pianificazione urbanistica, così come vi rientra il problema urbano-rurale cioè della continuità fra il centro urbano e i centri minori; come vi rientra il problema che l'onorevole Busetto identificava nella rottura del rapporto tra la città e la campagna. L'onorevole Colombo ha affermato che le carenze in questo settore dipendono dalla

legge. La legge è suscettibile di essere modificata ed integrata, però a me pare che la legge urbanistica del 1942 si presti ad una interpretazione democratica della pianificazione che si muove dal basso. Se mi si domandasse quale tipo di pianificazione preferisco, risponderei: preferisco la pianificazione spontanea, cioè quella che dovrebbe manifestarsi spontaneamente nell'ambito delle nostre comunità fra tutti i cittadini per l'esame concreto della realtà e per la comune volontà di modificarla. Siccome è impossibile pensare ad una pianificazione spontanea, dobbiamo pensare ad una pianificazione ordinata, che muova però dal basso e quindi democratica. La legge urbanistica si presta perfettamente ad una pianificazione siffatta. Né sono giustificabili le sue preoccupazioni, onorevole Francantonio Biaggi, perché un piano territoriale di coordinamento non significa programmazione rigida di tutte le attività economiche, ma significa semplicemente esprimere un indirizzo preciso di sviluppo che lascia liberi gli operatori economici di seguirlo o non seguirlo. Devo però aggiungere, signor ministro, che una tale pianificazione dal basso si manifesta solo se si incrementa l'azione di propaganda e si diffonde la coscienza dei problemi urbanistici ai livelli comunale e provinciale; per il che sono necessari stanziamenti suppletivi per gli studi e la preparazione del personale addetto.

Certo, il problema della pianificazione regionale qui sollevato si impone come urgente nel quadro di una politica di sviluppo economico e sociale della comunità nazionale. Ecco perché io affermavo che occorre costituire dei comitati interministeriali che consentano una visione organica dei vari problemi sul piano nazionale, anche per evitare che il cammino sia intralciato dal sorgere di problemi di competenza. A tale proposito io devo dare atto, signor ministro, di esser riuscito, con la sua tenacia, a portare un po' di ordine nelle competenze, rivendicando al suo Ministero il compito di controllo tecnico anche in tema di aeroporti. Questi ultimi infatti non devono rispondere soltanto a criteri strategico-militari, ma soprattutto a criteri produttivistici.

I piani territoriali di coordinamento al livello regionale devono indubbiamente tener conto degli indirizzi di sviluppo dei vari settori espressi in sede nazionale; nella fase iniziale, di prima stesura, a me pare debbano inoltre limitarsi ad esprimere, sulla base delle legge urbanistica le direttive riguardanti: a) zone da riservarsi a speciali destinazioni o

soggette a particolari vincoli; b) località da scegliere come sedi di nuovi nuclei edilizi, o di impianti di particolare importanza; c) rete di principali linee di comunicazione, stradali, ferroviarie, di navigazione e di distribuzione di energia.

La parte normativa deve essere ridotta al minimo indispensabile; inoltre si deve arrivare a definire la procedura di revisione periodica.

Circa l'autorità che deve impostare ed avallare poi il piano, ritengo che sia indispensabile, onorevole ministro, in attesa della istituzione di tutte le regioni, che si costituiscano comitati regionali, su basi elettive, od almeno con la prevalenza di membri eletti dalle amministrazioni comunali e provinciali interessate.

Il piano di coordinamento è attuabile nella misura in cui risente della realtà politica, economica e sociale della zona interessata; si ridurrebbe altrimenti ad una pregevole esercitazione culturale, nella migliore delle ipotesi, ovvero ad un documento inutile, se redatto ad un livello esclusivamente burocratico, non potendo in questo caso esprimere indicazioni accettabili da parte delle popolazioni interessate, rimaste estranee alla formazione del piano stesso. Un piano di coordinamento non può essere rigido nel tempo, ma deve adeguarsi alla realtà, che può aderire agli indirizzi dati o discostarsene razionalmente.

Per quanto riguarda i piani regolatori, occorre che essi siano accompagnati da un piano economico di attuazione, poiché la comunità deve identificare le possibilità economiche di attuare il piano.

L'onorevole Terragni ha richiamato la nostra attenzione sulla possibilità di ricercare all'interno della comunità i mezzi per portare a termine lo sviluppo urbanistico dei nostri centri; ha sottolineato giustamente che i miliardi che gli enti locali investono ogni anno in opere pubbliche si traducono in incremento di valore delle aree già costruite, oltre che di quelle da costruire. La legge sulle aree, sia pure convenientemente modificata, potrebbe dare la possibilità di colpire gli incrementi di valore che si realizzano.

Un problema che ci sta particolarmente a cuore è quello dell'edilizia popolare. La casa è un bene indispensabile. Come affermava Giuseppe Mazzini, la casa è la prima scuola; è nella casa che si forma la coscienza dei nostri figli.

L'onorevole Sullo, sulla base di dati regionali, ha posto in luce le carenze di carattere strutturale del settore edilizio. Gli investimenti non sono stati finora sufficienti ad

assicurare a tutti una casa, sulla base degli stessi incrementi naturali della popolazione. Ai fattori demografici oggi si sovrappongono fattori di natura sociale: elevando il tono di vita della popolazione, si tutela veramente la dignità della persona umana. L'onorevole Francantonio Biaggi ha affermato che assicurando migliori condizioni di vita ai cittadini si ha una loro partecipazione più attiva alla vita dello Stato democratico e si consolida lo Stato di diritto. Aggiungo che la proprietà della casa serve anche a tutelare il risparmio popolare. Se infatti i ceti popolari si trovano in uno stato di grave indigenza, è perchè essi non hanno potuto o saputo investire i loro risparmi in beni reali. La proprietà della casa stimola dunque e difende il risparmio popolare.

La legge-delega che il Governo ha varato non risponde forse ad una esigenza più volte posta dal Parlamento all'attenzione del Governo, attraverso numerose proposte di legge rivolte a consentire che gli attuali assegnatari possano conseguire la proprietà dell'alloggio a condizioni di assoluto favore rispetto agli altri cittadini?

Proprio su mia istanza (si voglia scusare questo riferimento personale) la Commissione ha introdotto la clausola dei sette decimi di maggioranza per determinare il riscatto di un intero edificio, appunto per ridurre al minimo lo spostamento delle famiglie: sarebbe infatti assurdo, nel momento in cui tentiamo di migliorare le condizioni di vita della maggioranza degli assegnatari, abbassare il livello delle abitazioni di coloro che non hanno i mezzi per accedere alla proprietà, oppure accollare ad essi un maggiore onere per un più elevato affitto da pagare. Lo stesso onorevole ministro, del resto, volle fosse precisato che, in caso di trasferimento, l'alloggio deve essere adeguato come composizione, come ubicazione, come aderenza alle esigenze degli interessati.

Pensate forse, colleghi della sinistra, che nel rendere giustizia a centinaia di migliaia di famiglie si possano creare nuove ingiustizie, sia pure per una minoranza di cittadini, proprio mentre si intende affermare la parità dei diritti e dei doveri di tutti di fronte allo Stato, come di fronte a Dio?

Certo è che molto dipende dalla volontà che metteranno gli enti nell'applicazione della legge. Non è detto infatti che l'alloggio debba essere acquistato subito: vi sono vent'anni di tempo per il riscatto dell'abitazione e il suo passaggio in proprietà, e nel corso dei venti anni le condizioni economiche dei tre decimi,

che non riscattano l'alloggio, possono modificarsi e persuaderli quindi ad acquistare essi pure l'appartamento.

A questo riguardo devo far rilevare che alcune proposte parlamentari prevedevano un meccanismo peggiore. Quella dell'onorevole Bernardi, ad esempio, prevedeva la trasformazione degli istituti autonomi per le case popolari in un complesso di cooperative, che si sarebbero assunto l'incarico di riscattare le abitazioni. Ebbene, in quella proposta di legge si affermava che i soci i quali non avessero acquistato l'alloggio sarebbero rimasti nelle abitazioni da loro occupate sino alla scadenza del regime vincolistico; e poiché tale scadenza è ormai vicina, in pratica sarebbero stati sfrattati senza alternativa coloro che non avessero acquistato l'alloggio.

Per una retta applicazione della legge occorrerà una vigilanza notevole; ma gli istituti per le case popolari, per la loro stessa natura, per essere sorti per volontà popolare attraverso le deliberazioni dei consigli comunali, per aver dato prova in cinquanta anni di attività di saper costruire, amministrare e servire la comunità, sapranno trovare il modo migliore per rendere operante la legge nel tempo. Il bilancio finale non dovrebbe presentare caso alcuno di sfratto coatto, ma soltanto cambi consensuali fra gli inquilini.

Aggiungo che non mi pare esatta l'interpretazione data alla legge-delega per quanto riguarda le nuove costruzioni, in quanto scopo della legge è evidentemente quello di aumentare e non di diminuire il numero delle abitazioni da cedere a riscatto rispetto a quelle da assegnare in affitto; ora già la legge n. 408 prevede che gli alloggi possono essere concessi in affitto con patto di futura vendita e stabilisce le condizioni di cessione agli inquilini: è quindi possibile procedere all'immediata assegnazione a riscatto, senza mettere in moto per le nuove costruzioni il meccanismo della legge delegata. Nella mia relazione ho insistito sull'esigenza di ampliare l'attività dell'edilizia popolare per due motivi: per la soluzione del problema di fondo del diritto alla casa e come azione anti-congiunturale. L'edilizia, quale settore moderatore della politica di sviluppo, offre la possibilità di assorbire la manodopera che la congiuntura sfavorevole rende disponibile, dato che promuove posti di lavoro con il minimo investimento di capitale fisso.

L'intervento deve essere però rapido. Ecco perché in Commissione e nel dibattito si è suggerita l'utilizzazione degli strumenti legislativi esistenti, sia destinando una parte del prestito a rimpinguare il fondo per l'in-

cremento edilizio previsto dalla legge Aldisio, sia utilizzando la legge n. 408. Ad ogni modo occorre promuovere 300 miliardi di investimenti annui nell'edilizia sovvenzionata per almeno un decennio. Alcuni suggerimenti sono stati dati, e l'onorevole ministro vorrà darci una risposta positiva, cioè tale che riaccenda la speranza di coloro che attendono e che possono solo attendere, dall'intervento dei pubblici poteri, la risoluzione del problema di avere un tetto per le loro famiglie.

Pur essendo note le difficoltà da superare, possiamo accelerare attivamente i programmi in atto. Nonostante la solerzia del ministro in questo settore, non si può dire che l'esecuzione dei quartieri coordinati proceda sollecitamente. L'onorevole Cianca ha richiamato l'attenzione della Commissione sul C. E. P. di Roma e il relatore, in sede di discussione del precedente bilancio, non ebbe difficoltà ad esprimere chiaramente la sua disapprovazione per il ritardo manifestatosi nella scelta delle aree da parte dell'amministrazione comunale della città di Roma, che praticamente non consentiva l'investimento di oltre 10 miliardi di lire, nonostante che più di 10 mila famiglie vivessero in baracche. Vorrei pregare l'onorevole Cianca di invitare anche l'architetto Bottoni, consigliere comunista della città di Milano, a desistere dalla sua opposizione ostruzionistica nei confronti della città satellite Gallaratese, per non ricondurre la situazione di Roma a Milano, dato che a Milano area e progetti già erano stati predisposti per una immediata attuazione del quartiere coordinato.

I dibattiti e le discussioni sulla città-strada o sulla possibilità di realizzare un nuovo corso *Buenos Ayres* nel quartiere, non interessano a coloro che attendono l'abitazione. Non credo poi che i 68 urbanisti chiamati a studiare il quartiere Gallaratese siano incapaci di risolvere un problema di questa natura.

Onorevole ministro, dobbiamo evitare la flessione degli investimenti edilizi per non rinviare nel tempo la soluzione del problema della casa. È un nostro preciso impegno morale quello di dare la casa, possibilmente in proprietà, a tutte le famiglie italiane. Ciò costituisce un obiettivo di fondo; è questa una delle prime riforme strutturali della nostra comunità nazionale.

È stata espressa la preoccupazione della concentrazione di categorie sociali in quartieri classisti e talvolta « targati », poiché l'I. N. A.-Casa vuole affiggere la targa ad ogni abitazione costruita. Non vorrei che anche il

Ministero dei lavori pubblici seguisse quell'esempio.

Lo Stato e l'I. N. A.-Casa danno al cittadino quanto è suo diritto avere, non fanno alcuna particolare concessione, rispondono ad una precisa norma costituzionale nel promuovere un programma di investimenti edilizi.

Le preoccupazioni sono valide, e nell'impostare i quartieri coordinati si era ovviato a ciò quando venne affermato — ed è verbalizzato — che i quartieri debbono ricoprire un'area almeno doppia di quella necessaria per le case sovvenzionate. L'edilizia pubblica offre l'intelaiatura della città, l'iniziativa privata integra e completa la città stessa. Cosicché si manifesti, in queste nuove comunità, una dinamica interna di redditi, di classi, indubbiamente produttiva per dare vitalità alle comunità stesse.

Bisogna evitare di stratificare per zone orizzontali i ceti, così come un tempo la mancanza di ascensori li stratificava per zone verticali nel cuore della città; ma la distribuzione lungo la verticale consentiva incontri fortuiti lungo le scale, fra i vari ceti sociali; e consentiva anche, riconosciamolo, una certa opera di assistenza, quando mancava uno Stato democratico cosciente dei diritti che all'uomo vanno riconosciuti.

La concentrazione per settori delle classi sociali crea effettivamente zone chiuse e non è favorevole allo sviluppo democratico della collettività, non pone le premesse per l'instaurarsi di una solidarietà politica, economica, sociale, fra tutte le classi che si ritrovano nello Stato democratico.

Debbo ora accennare ai problemi che riguardano i nostri comuni.

Allorché lo Stato concede i contributi ai comuni per la realizzazione di opere pubbliche, fa un'opera di giustizia sociale e accelera il processo di sviluppo delle autonomie locali. Non è, infatti, accettabile il criterio di rinviare il conseguimento delle autonomie comunali motivandolo con l'impossibilità dell'autosufficienza dei bilanci comunali; non è pensabile che le comunità della bassa pianura padana, delle colline o delle Alpi o ancor più dei paesi del meridione, possano trovare il pareggio tra le entrate e le spese se non interviene lo Stato a redistribuire la ricchezza al livello delle comunità minori. Questa redistribuzione avviene anche attraverso gli interventi propulsivi del Ministero a favore dei comuni e delle province.

Nel settore delle opere igienico-sanitarie, cui alcuni oratori hanno accennato, l'inter-

vento si verifica per le zone del meridione e per le zone depresse del centro-nord, nella generalità dei comuni. Per le zone depresse del centro-nord sono stati stanziati, nel settore dei lavori pubblici, 206 miliardi in base alle leggi nn. 647, 543 e 635, sui 408 miliardi globali assegnati ai ministeri dell'agricoltura e dei lavori pubblici: per acquedotti e fognature 101 miliardi; per le strade e la viabilità minore 105 miliardi. Mi pare che il ministro Pastore stia studiando la possibilità di accelerare l'esecuzione delle opere a pagamento differito.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il provvedimento è stato approvato ieri. Questa anticipazione sarà finanziata con il provento del prestito.

RIPAMONTI, *Relatore*. A questi 206 miliardi destinati alle zone del centro-nord si aggiungono 20 miliardi della legge n. 589 per fognature, acquedotti ed opere igienico-sanitarie.

Si manifesta, signor ministro, l'urgenza di integrare questi fondi, poiché, non essendo stati ripartiti secondo un piano che prevedesse il completamento di tutte le opere iniziate, si rischia di esaurire i fondi lasciando delle opere incomplete.

Sempre nel settore delle opere igienico-sanitarie, assume particolare rilievo il problema dell'assistenza ospedaliera, che l'onorevole Amendola ha richiamato nel suo intervento in Commissione.

Ho sottomano un breve appunto riguardante la città di Rieti, il cui ospedale risiede in un vecchio monastero dal 1600 e non può essere certamente attrezzato secondo le moderne esigenze, né è rispondente come capienza allo sviluppo demografico della popolazione. È un problema che va affrontato e l'onorevole ministro ha dato assicurazioni di un esame approfondito per l'impostazione di un piano pluriennale.

Mi soffermo ora brevemente sull'edilizia scolastica. Se verrà approvato il disegno di legge sul piano decennale, oppure se verranno stralciati i provvedimenti relativi alla integrazione della legge n. 645, sarà possibile in 10 anni risolvere il problema dell'edilizia scolastica, per quanto riguarda la scuola elementare e la scuola formativa fino al 14° anno di età. Sarebbe opportuno, onorevole ministro, che il disegno di legge venisse sollecitamente esaminato, almeno per la parte che prevede l'integrazione della legge n. 645, soprattutto perché già esistono i fondi nello stato di previsione della spesa del bilancio del tesoro.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È in corso proprio oggi alla Commissione del Senato l'esame ulteriore del provvedimento.

RIPAMONTI, *Relatore*. Vi dovrebbe essere compresa anche l'edilizia universitaria e quella destinata alla scuola materna.

Sul problema della viabilità un ampio dibattito avrà luogo in Commissione. Devo dare atto all'onorevole ministro di avere operato attenendosi ad una dichiarazione da lui fatta un anno e mezzo fa e sulla quale non ero consenziente, cioè l'affermazione che bisogna adeguare il traffico alla strada per poi adeguare la strada al traffico.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. I due problemi sono contemporanei.

RIPAMONTI, *Relatore*. Oggi siamo arrivati al codice della strada dopo una interessante e proficua discussione fra Governo e Parlamento; al regolamento di applicazione del codice stesso, ma anche ad approvare in Commissione il disegno di legge n. 590, che prevede una spesa di 200 miliardi per l'ammodernamento della rete, somma notevole seppure insufficiente rispetto al fabbisogno di almeno 450 miliardi. Gli onorevoli colleghi ricorderanno come in Commissione siano stati posti i problemi delle priorità date le limitate disponibilità: chi si poteva sentire favorevole a dare la priorità assoluta al settore delle strade, ignorando altri settori che pure interessano lo sviluppo democratico, economico e sociale del nostro paese? Vi è il problema del reperimento dei fondi per le strade da statizzarsi e per l'integrazione del bilancio dell'« Anas », sollevato anche da parecchi colleghi, per rendere efficiente la manutenzione ordinaria e per consentire l'ammodernamento dei 18 mila chilometri di nuove strade provinciali, che passeranno allo Stato, al fine di rendere proficua la nuova classificazione prevista dalla legge n. 126.

Particolare interesse assume il settore delle autostrade. Ho sentito l'onorevole Alessandrini affermare che il problema fondamentale è quello della strada per tutti. Ebbene il programma autostradale rappresenta un vanto del Parlamento, dell'ingegneria italiana, e penso che vada completato così come è stato avviato, senza ulteriori estensioni. Tale programma deve essere integrato da una rete di strade statali efficienti, adeguata all'incremento del traffico, con particolare riferimento ai problemi che si porranno nel centro-sud. Poiché, se possiamo concordare, onorevole Roberti, sull'importanza delle autostrade per ridurre i tempi dei trasporti e le percorrenze tra sud e nord, tuttavia è

anche vero che bisognerà porre l'attenzione sull'incidenza dei pedaggi, che può essere un freno alle prospettate riduzioni dei tempi e delle percorrenze. La strada per tutti nel sud è una esigenza sentita, e pertanto dovremmo dare il massimo sviluppo alla viabilità statale e comunque anche alle autostrade, evitando però un pedaggio eccessivo che incida negativamente sulle possibilità economiche dei singoli cittadini e delle aziende che si possono sviluppare in quelle zone.

Per la viabilità minore si manifesta, attraverso i provvedimenti sopra citati, un energico intervento dello Stato. Undici miliardi e mezzo per i comuni in questo esercizio. Rimane il problema delle province, che si devono accollarsi la manutenzione delle strade da provincializzarsi e reperire i fondi per l'ammodernamento delle stesse. Mi pare che nei provvedimenti indicati per l'utilizzo del prestito rientrino sia lo stanziamento del fondo per le strade da statizzare a cura dell'« Anas », sia il finanziamento dei piani di provincializzazione delle strade comunali.

Colgo l'occasione per ringraziare l'onorevole ministro dell'assicurazione data circa il raddoppio dell'autostrada dei laghi. Si rende possibile un'opera che si autofinanzia e che, promuovendo nuova occupazione, serve in questo particolare momento nella nostra regione.

Ci auguriamo che si provveda con stanziamenti straordinari a integrare le previsioni di bilancio relative alle opere per la difesa delle spiagge e per l'attrezzatura dei porti, indispensabili per lo sviluppo economico del nostro paese. Si impone anche un riesame del piano orientativo Merlin per la sistemazione dei fiumi e dei torrenti. Si prevedevano 350 miliardi di investimenti da parte del Ministero dei lavori pubblici per risolvere il problema dei fiumi: finora sono stati stanziati 137 miliardi e si manifesta come indispensabile un piano integrativo per evitare, oltre che la possibilità di vittime umane, danni ingenti al nostro paese, quali si verificano in occasione delle alluvioni. Prevenire è utile, e perciò penso che ella, onorevole ministro, avrà motivi validi per ottenere il finanziamento di una nuova legge che tuteli il delta padano e altre zone.

Da qualche parte si è prospettata la possibilità di ulteriore utilizzo delle acque del Po per l'irrigazione: a me pare che il ridurre eccessivamente la portata del Po contrasti con la politica di difesa del delta; ridurre la portata del Po significa ridurre la penetrazione del fiume nel mare e invitare

il mare a risalire in parte il corso del fiume stesso. Quindi vi sono motivi validi per difendere l'asta fluviale come asta della navigazione interna. A proposito della quale devo esprimere chiaramente il mio pensiero, dato che le categorie imprenditoriali si sono accorte, anche se solo recentemente, della importanza di questo nuovo mezzo di trasporto. Il sistema idroviario padano può essere articolato su due canali. Il canale Milano-Cremona-Po assolve il compito fondamentale di allacciare Milano al mare e di consentire il traffico per via marittima e fluviale dal meridione e dalle isole alla capitale industriale d'Italia. Quindi riguarda traffici futuri, lo sviluppo del traffico, e non il traffico attuale. Il canale pedemontano risponde all'esigenza delle zone industriali che si estendono da Sesto a Brescia. Il canale Milano-Cremona-Po assolve un compito che ci è imposto da criteri di ordine morale oltre che di ordine economico, di aprire cioè una vasta zona a un processo di sviluppo economico e sociale, ridimensionando l'agricoltura, non solo, ma consentendo di rivedere il sistema irriguo che è ritenuto superato, per cui i nostri agricoltori oggi, dopo l'opposizione iniziale, assicurano il loro appoggio, riconoscendo nell'attuazione del canale la possibilità di rivedere il sistema irriguo della Muzza.

I due canali hanno possibilità di gestione economica, come è stato dimostrato; in particolare per il canale Milano-Cremona-Po, il cui costo di 23 miliardi è assolutamente ridotto rispetto alle capacità di traffico. Le due soluzioni, come hanno rilevato i colleghi Ricca, Fogliazza e Giovanni Lombardi, non si pongono in alternativa. Ponendo le alternative nel nostro paese si frenano le opere. Si pone una scelta come priorità nell'esecuzione, e non è colpa né merito mio se il progetto del canale Milano-Cremona-Po è già stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, se la legge già esiste, se manca solo la legge di finanziamento, mentre l'altro progetto è ancora in fase di studio e lo studio tecnico accurato richiede mesi, per non dire anni. Nel quadro della politica dei lavori pubblici e degli aspetti anti-congiunturali, la realizzazione del canale Milano-Cremona-Po rappresenta un'opera positiva. Si cerchi, intanto, onorevole ministro, di finanziare subito il porto fluviale di Cremona.

Tratterò ora brevemente degli impianti elettrici. La programmazione degli impianti segue la curva di tendenza prestabilita per

soddisfare le esigenze dell'utenza. Vi è da notare che nel nostro paese, pur non esistendo una zona riservata alle varie aziende, tuttavia le aziende operano in maniera tale da assicurarsi una zona di esclusiva nella distribuzione dell'energia. Non vi è quindi un monopolio di diritto, ma può darsi che se ne costituisca uno di fatto.

E allora quale deve essere l'intervento dello Stato, se non un intervento propulsivo e coordinatore, che agisca direttamente nel settore elettrico, particolarmente nelle zone depresse del centro-nord e del sud?

Il completamento della rete di interconnessione consentirà larghi scambi di energia e ciò permetterà di arrivare rapidamente all'unificazione tariffaria sull'intero territorio nazionale. Però, onorevoli colleghi, bisogna stare attenti: l'unificazione tariffaria, cui si deve arrivare, deve attuarsi attraverso l'accertamento del reale costo di produzione, non certo elevando le tariffe del nord per ribassare quelle del sud, o, come proponeva alla Commissione industria il vicepresidente della Confindustria, elevando le tariffe alle utenze domestiche, per ridurle alle utenze industriali.

Occorre a questo proposito elaborare un piano tecnico per arrivare al minor costo possibile del chilowattora.

MISEFARI. Eliminando i profitti, si potrebbero abbassare i costi.

RIPAMONTI, *Relatore*. L'onorevole Francantonio Biaggi ha fatto rilevare come si debba procedere con cautela nell'assegnare nuove concessioni di acque pubbliche. Oggi la percentuale di utilizzo si aggira intorno al 65 per cento delle risorse idriche nazionali. Forse molte concessioni andrebbero riviste o modificate, ai fini anche di un migliore utilizzo delle acque.

Mi permetto, onorevole ministro, di aggiungere un altro invito: nel dare le concessioni, si cerchi di non applicare la priorità sulla base della data di inoltro delle domande, ma solo per l'utilizzo misto; cioè, a mio avviso, deve avere la priorità chi richiede la concessione per utilizzare le acque per produrre energia elettrica e per uso irriguo, rispetto a chi la richiede solamente per produrre energia elettrica.

A questo punto vorrei accennare a quanto si sta verificando nella zona che sarà attraversata dal canale navigabile. La congregazione di Muzza ha chiesto di utilizzare le acque del canale Muzza per uso elettrico ed irriguo. Vi è però una domanda presentata da un gruppo privato che utilizzerebbe le acque

della Muzza solamente per uso industriale. Il chilowattora prodotto con la duplice utilizzazione scenderebbe a 4 lire di costo, nella misura cioè del 50 per cento del costo del chilowattora previsto dall'altra società.

La priorità dovrebbe essere accordata indubbiamente per l'uso misto, a parità di producibilità di energia elettrica.

È necessaria un'attività di coordinamento nel settore energetico. E ne accenno perché la competenza non è esclusiva del Ministero dei lavori pubblici, ma vi interferisce giustamente anche il Ministero dell'industria e del commercio, e vi è pure interessato il Ministero delle partecipazioni statali.

Per quanto riguarda il settore dell'energia termonucleare, l'onorevole Francantonio Biaggi ha richiesto al ministro chiarimenti in merito alla cessione del centro di Ispra a titolo gratuito all'Euratom, dopo che l'Italia ha investito ben 16 miliardi di lire per realizzarlo, e senza tener conto del fatto che il Comitato nazionale per le ricerche nucleari propone di fare ancora installazioni sperimentali in 5 centri piloti, sia nell'interesse dell'industria manifatturiera, che ne potrebbe trarre esperienze ed insegnamenti utili, sia dell'industria elettrica di base. Sono certo che l'onorevole ministro vorrà fornirmi elementi di chiarificazione in merito.

Da ultimo un invito — viene da un deputato che abita a Milano e quindi non risente di esigenze elettorali od umane locali — a provvedere con una legge organica ed urgente perchè si rimedi completamente ai danni recati dai terremoti alle città di Messina, di Reggio Calabria e ad altre zone. Riconosco, onorevole ministro, che non è facile la sua posizione nella ricerca della quadratura delle cifre, avendo di fronte il piano delle esigenze formulate da questa nostra comunità; mi rendo conto del suo tormento, che è il nostro, ma io penso che il Governo non potrà essere insensibile a questa esigenza di non vedere per una serie di anni, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, richiamato il terremoto del 1908. Poniamo fine a questo ricorrente richiamo con la ricostruzione della città di Messina e con gli interventi pure indispensabili per la Calabria. Oso dire che altre regioni forse aspetterebbero volentieri per un anno ancora gli interventi dello Stato, purchè si giungesse alla soluzione definitiva di questi problemi che da troppo tempo si pongono nell'Italia meridionale.

Chiedo scusa se non ho potuto dare soddisfazione a tutte le richieste.

BUSETTO. Che cosa ci può dire circa l'insolvenza dei « baroni dell'elettricità »?

RIPAMONTI, *Relatore*. Il provvedimento del Governo per far versare ai comuni quanto disposto per legge è già stato predisposto. Esso non è solo integrativo ma anche modificativo del precedente. Vorrei che nella discussione del bilancio delle partecipazioni l'onorevole Ferrari Aggradi garantisse che le aziende I. R. I., quelle che hanno come azionista esclusivo lo Stato, dessero il buono esempio versando i sovraccanoni ai comuni interessati.

BUSETTO. L'anno scorso disse che l'I. R. I. aveva pagato tutto.

RIPAMONTI, *Relatore*. Nelle aziende con partecipazione anche di capitale privato, gli amministratori sono restii al pagamento di questi sovraccanoni, ma bene possono pagarlo quelle a capitale interamente statale. Vorrei dire che ella, onorevole ministro, bene ha fatto insistendo energicamente sugli industriali elettrici, ai quali pure era andato il contributo dello Stato, per un ammontare di 5 miliardi di annualità, per la costruzione dei bacini o per nuove centrali idro e termoelettriche. Anche quest'anno approviamo lo stanziamento per promuovere 5 miliardi di investimenti nel settore dell'industria elettrica. Io penso che al di là della legge dovrebbe operare in questo campo un richiamo alla solidarietà con le popolazioni di quelle zone che vengono talvolta danneggiate dall'attuazione degli impianti di sfruttamento delle acque.

MISEFARI. Ho posto un grave problema, quello degli abitati in frana in tutta l'Italia meridionale.

RIPAMONTI, *Relatore*. Questo problema rientra nel quadro della sistemazione di molte zone dell'Italia meridionale. Attendiamo le dichiarazioni del ministro nell'ambito delle possibilità che i nuovi stanziamenti integrativi ci offriranno.

Chiudo chiedendo scusa delle carenze della mia esposizione e sottolineando una certezza. A me pare che dobbiamo lealmente riconoscere che lo Stato democratico moltissimo ha fatto in questi anni per la ricostruzione di questo nostro paese, il cui volto è cambiato dal 1945 ad oggi. Ciò non toglie che moltissimo ancora si debba fare ed è logico che si ponga l'accento su queste nuove esigenze. Non deve essere l'opposizione a porre il dito sulla piaga. È la stessa maggioranza che affronta con lealtà i problemi che si pongono alla comunità nazionale, nella certezza che ella, onorevole ministro, vorrà fare in maniera

---

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 1° LUGLIO 1959

---

di proporre un programma edilizio di immediata attuazione che serva sia a gradualmente risolvere il problema della casa, sia ad assorbire la manodopera ora non occupata, a seguito della crisi congiunturale, e vorrà prendere pure in esame gli altri suggerimenti per i diversi settori di intervento dello Stato.

Quando si prende la parola su quest'argomento, onorevole ministro, non si può non essere profondamente scossi, e giustamente l'onorevole Curti affermava in Commissione: « Quando si inizia il dibattito dei lavori pubblici, nuove speranze si aprono ai cittadini del nostro paese ». Ebbene noi qui non possiamo fare a meno di ricordare quelli che ci hanno ascoltato durante la campagna elettorale con lo sguardo attento e fiducioso, e non possiamo non rivolgere a loro ed a noi l'augurio che questo nostro Stato democratico

riuscirà, il più velocemente possibile, a risolvere i problemi, a sanare le piaghe che ancora esistono nel nostro paese e soprattutto a garantire a tutti il diritto alla casa e al lavoro, che sono i diritti fondamentali il cui esercizio solo può consentire al cittadino di affermare in libertà la sua dignità. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14,5.**

---

**IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI**

Dott. VITTORIO FALZONE

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI