

27.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 19 SETTEMBRE 1963

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

| | PAG. |
|--|------------|
| Disegno di legge (<i>Approvazione in Commissione</i>) | 1396 |
| Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>): | |
| Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (134-134-bis) | 1363 |
| PRESIDENTE | 1363, 1385 |
| TAVERNA | 1364 |
| LUCCHESI | 1365 |
| DELFINO | 1369 |
| CIANCA | 1373 |
| CETRULLO | 1377 |
| BIAGGI FRANCAANTONIO | 1383 |
| | 1388, 1390 |
| SULLO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> | 1387 |
| DEGAN | 1391 |
| Proposte di legge (<i>Annunzio</i>) | 1363 |

La seduta comincia alle 10.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri. (*È approvato*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

BONTADE MARGHERITA e BIANCHI GERARDO: « Unificazione del ruolo aggiunto degli ingegneri del soppresso Ministero dell'Africa italiana col ruolo ordinario degli ingegneri del genio civile » (440);

GIOMO e ALESI: « Modifica alle norme sull'ineleggibilità a consigliere comunale, di cui all'articolo 15 del testo unico 5 aprile 1951, n. 203 » (441);

BIANCHI FORTUNATO ed altri: « Modificazione dell'articolo 4 della legge 15 febbraio 1958, n. 46, sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato » (442);

NAPOLITANO FRANCESCO: « Modificazioni alle leggi di bollo, registro ed ipoteche, per favorire l'attività cooperativistica » (443);

LONGO ed altri: « Norme per l'ordinamento sanitario, tecnico ed amministrativo dei servizi degli ospedali pubblici e del personale sanitario » (444);

CANESTRARI ed altri: « Modifiche alle disposizioni sul trattamento di quiescenza per i sottufficiali, graduati e militari dell'arma dei carabinieri e corrispondenti gradi dei corpi delle guardie di pubblica sicurezza, della guardia di finanza, degli agenti di custodia e delle guardie forestali dello Stato » (445).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, 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.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (134-134-bis).

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

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

TAVERNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dall'esame del bilancio e dalla relazione della Commissione emerge chiaramente la grande responsabilità che nello svolgersi dell'attività nazionale grava sul dicastero dei lavori pubblici. Esso infatti comprende in sé tutta l'attività relativa alle infrastrutture che servono di base alle molteplici attività locali, pubbliche e private, che presiedono all'economia produttiva del paese, per cui si può affermare che, anche se gli stanziamenti di bilancio venissero raddoppiati, essi non risponderebbero nemmeno allora alle esigenze e alle aspettative del paese.

Non mi dilungherò ad enumerare le deficienze amministrative, la complessa e qualche volta deprimente burocrazia, la mancanza di una vera e approfondita attività nella progettazione, nonché l'eccessiva tendenza a concedere appalti di importanti opere ad imprese non all'altezza dei compiti, con il conseguente aumento delle spese generali: ciò è stato già messo in rilievo da alcuni colleghi che mi hanno preceduto e lo sarà sicuramente anche da altri che mi seguiranno. Io mi limiterò ad un modesto esame del bilancio per manifestare le mie perplessità sull'efficienza degli organi esecutivi e sul non sempre tempestivo impiego del pubblico denaro da parte di chi deve provvedervi.

Per questo è necessario che mi riferisca a fatti locali, perchè naturalmente non posso conoscere tutta la situazione del paese; inoltre, secondo me, è bene che gli interventi siano riferiti anche a fatti locali per dar modo al Ministero di conoscere la situazione anche in profondità, nei problemi particolari e nelle esigenze delle popolazioni dell'intero paese.

Scorrendo la relazione, ho posto l'occhio sulla parte riguardante la costruzione delle nuove linee ferroviarie. Tra queste, è menzionata la ferrovia Portogruaro-Sasseto, di cui avevo molto sentito parlare nella zona.

Va premesso che il Friuli è oltremodo carente nei servizi ferroviari rispetto alle altre province settentrionali; il fatto è stato ammesso anche da un ministro in carica, il quale, due anni fa, parlando ad Udine, è uscito nell'affermazione che « le ferrovie italiane terminano a Mestre ». Infatti, chi abbia necessità di servirsi delle ferrovie nella provincia di Udine riceve questa negativa impressione.

Per documentarmi, mi sono voluto recare a dare una occhiata allo stato dei lavori dell'anzidetta ferrovia, che avrebbe dovuto chiamarsi « direttissima ». Essa è stata ini-

ziata forse per ragioni militari, ma, evidentemente, dopo la seconda guerra mondiale, si è ritenuto che, da questo punto di vista, non vi fosse più bisogno di perfezionarla ultimando i mancanti tratti di terrapieno ed eseguendo la posa in opera dei binari e dell'armamento necessario. Finora esistono, qua e là, lungo il tracciato, importanti manufatti; ho ispezionato un ponte sul fiume Tagliamento veramente imponente, che fa onore ai tecnici del Ministero che l'hanno progettato ed ai costruttori che l'hanno eseguito. Però alle testate di questo ponte ho notato che sono stati eretti due muri di sbarramento, che mi hanno richiamato alla mente l'impressione del « muro della vergogna » di Berlino. Tali muri servono ad evitare il transito dei privati dal ponte. Mi sono accuratamente informato di come stiano le cose e ho appreso che, mentre il Ministero dei lavori pubblici ha fatto quanto doveva, l'opera non può essere ultimata perchè il Ministero dei trasporti non intende provvedere all'armamento.

Ho ritenuto che si trattasse di una diceria, finché, viceversa, nella relazione al bilancio, a pagina 85, ho trovato scritto che per « il completamento della linea è necessario un ulteriore stanziamento di sette miliardi ». La cosa più grave e che meraviglia è costituita dal fatto che è necessario raggiungere l'accordo con il Ministero dei trasporti. Penso che nei rapporti fra dicasteri di uno stesso Governo non vi siano quelle difficoltà che esistono fra la Cina e l'Unione Sovietica!

Si dice anche, nella relazione, che « non si è ancora arrivati ad una decisione sulla convenienza di inserire una linea a doppio binario su una rete in parte a semplice binario; si è infatti prospettata la possibilità di potenziare invece, la linea Portogruaro-Casarsa-Udine ».

Non ho preferenza per una linea ferroviaria piuttosto che per un'altra; rilevo soltanto che sono stati anticipati e spesi alcuni miliardi, senza vantaggio per nessuno. Se quel denaro impiegato per il ponte e per gli altri lavori fosse stato devoluto, per esempio, all'agricoltura, il contribuente ne avrebbe avuto i suoi benefici.

Non si tratta di volere o meno quella linea ferroviaria per mettere il Friuli nelle stesse condizioni in cui si trovano altre regioni d'Italia; vorrei soltanto pregare il ministro dei lavori pubblici di mettersi d'accordo con il suo collega dei trasporti per il completamento di un'opera che, giustamente, deve essere consegnata a coloro che la devono utilizzare.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 SETTEMBRE 1963

Passo ad altro argomento. Rilevo che finalmente la navigazione interna sta raggiungendo quella considerazione e quello sviluppo ai quali ho sempre pensato. In moltissimi interventi, specialmente fuori di quest'aula, avevo sempre sostenuto la necessità di sviluppare questo settore, dimostrando che il rapporto fra i costi dei trasporti terrestri e quelli della navigazione interna è di quattro a uno. Sul *Corriere del costruttore* l'ingegnere Rinaldi, presidente della terza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha svolto un'ampia e dettagliata trattazione su tutta la navigazione interna europea. Vi si parla del Reno, di Basilea, di Amburgo. Si parla anche della navigazione interna sulla litoranea veneta, senza però accennare all'urgenza di rendere funzionante tutto il percorso dell'idrovia Venezia-Grado-Monfalcone-Trieste. Ugualmente tace la relazione ministeriale.

La linea navigabile interna Venezia-Trieste è abbandonata. Fu aperta durante la prima guerra mondiale per essere adibita al trasporto delle truppe operanti sul Carso. Naturalmente, non è stata completata fino a Monfalcone, in quanto quest'ultima località si trovava in prima linea. Per tale completamento sono intervenute le camere di commercio e tutti i competenti enti pubblici di Trieste, di Gorizia e di Udine, allo scopo di vedere prolungata la linea stessa dall'Isonzo a Monfalcone, in modo da collegare il porto di Trieste con quello di Venezia e, quindi, con tutte le diramazioni che partono da quest'ultima città, compresa la Venezia-Locarno.

Nonostante le nostre sollecitazioni l'opera è rimasta incompiuta; ci è stato sempre risposto che mancavano i fondi. Ora che questo problema è diventato di preminente attualità spero che i fondi si troveranno, e che la regione Friuli-Venezia Giulia sia posta nelle stesse condizioni di altre regioni. In effetti, mentre siamo in presenza di un vasto programma di navigazione interna (Venezia-Locarno, Venezia-Chioggia, Ferrara-Porto Garibaldi, ecc.), di questo tronco che dovrebbe collegare la litoranea veneta con Monfalcone e Trieste non si parla ancora.

Pertanto, rivolgo una viva raccomandazione all'onorevole ministro di prendere in considerazione la notevolissima utilità e l'urgenza di realizzare questa idrovia, data l'importanza delle zone attraversate e anche per ottenere una riduzione del traffico intenso che ormai scorre con difficoltà lungo la strada Trieste-Venezia, sempre pericolosamente af-

folata e ingombra di autocisterne e autotreni. Desidero far notare che, per quante ricerche io abbia condotto presso i competenti uffici del genio civile, non ho potuto più trovare il progetto per il completamento di tale idrovia: il che significa che il problema non è mai stato affrontato.

Concludo col dire che il primo caso da me citato suggerisce che sarebbe auspicabile (e in questo senso rivolgo un invito all'onorevole ministro) una maggiore collaborazione con gli altri dicasteri, affinché le opere di competenza comune siano studiate e programmate nei dettagli, in modo da essere portate a compimento e messe a disposizione della collettività nel termine stabilito. Dubito, infatti, che l'esempio citato di discordanze fra dicasteri non sia il solo inconveniente del genere; ciò in contrasto con la necessità di un coordinamento fra le varie branche amministrative dello Stato, già sottolineata più volte dal mio gruppo. Il secondo caso da me richiamato indica che è necessario arrivare ad una più equa distribuzione degli interventi statali anche in quelle province dove le segnalazioni dei responsabili si limitano al minimo indispensabile.

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

LUCCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anch'io, come il collega che mi ha preceduto, sarò estremamente breve nell'esporre le riflessioni che sono venute maturando nella mia mente a mano a mano che scorrevo la bella, completa, veramente interessante relazione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Per uno come me, come altri che, per le nostre competenze nei diversi settori dell'amministrazione pubblica, non ci interessiamo spesso, in termini generali, dei problemi dei lavori pubblici, la relazione dell'onorevole Ripamonti è veramente un documento che apre alla conoscenza di tutti il vasto panorama degli interventi dello Stato in questo settore.

Direi che la relazione apre prospettive nuove e molteplici ed esce dagli schemi logori del passato per presentare una prospettiva di interventi del Ministero dei lavori pubblici più moderna, più adeguata alle esigenze della nostra società in sviluppo.

Non mi fermerò a considerare i problemi generali, chè non lo potrei fare meglio né in forma più completa di come ha fatto il relatore. Vorrei anch'io rilevare alcuni particolari, alcuni motivi di perplessità che riguardano situazioni locali, perché è soprattutto dalla convergenza delle diverse situazioni locali

che il Governo, e per esso il ministro competente, può farsi un'opinione precisa e completa di quelle che sono le necessità.

Veda, onorevole Ripamonti, io sono d'accordo con lei quando parla delle prospettive di sviluppo e addirittura arriva a quello che si dovrà fare nel 1975-1978; purtroppo, però, noi dobbiamo fare i nostri calcoli su quello che possiamo realizzare in questi anni per far fronte alle urgenze, ai bisogni sempre crescenti che si manifestano e che sono anche una testimonianza del progredire della nostra comunità nazionale.

Mi riferirò soltanto ad alcuni settori degli interventi del Ministero dei lavori pubblici per la realizzazione delle infrastrutture del nostro paese. Incomincerò dalle autostrade.

Io vivo in una zona del litorale italiano che, trent'anni or sono, fu una delle prime ad essere attraversata da un'autostrada. L'onorevole Presidente che mi sta ascoltando, probabilmente, pensa le stesse cose che io vado dicendo a proposito di quell'arteria.

Quando fu costruita la prima Firenze-Mare si rimase un po' tutti disorientati. Allora ero giovane e ricordo le polemiche, i commenti sia pure mormorati che si fecero intorno alla realizzazione di quell'opera il cui punto terminale non era alla pineta di Migliarino, né in Versilia, né a Pisa, e che creò subito notevoli problemi che successivamente si sono ancora più aggravati, come dimostrano gli odierni ingorghi sulla statale Aurelia.

Quando si parlò di raddoppio, tutti si pensava che gli inconvenienti avessero termine, che il tracciato dell'autostrada fosse corretto. Si pensava, cioè, che l'autostrada raddoppiata arrivasse a Lucca, proseguisse con una diramazione verso la Versilia e Viareggio e con l'altra verso Pisa e Livorno. Vi furono interventi e anche delle assicurazioni, però il raddoppio fu fatto *sic et simpliciter* sul vecchio tracciato, e chi è stato durante le ultime estati nella zona sa quali inconvenienti ha portato questo fatto. Si dice: ormai è stata costruita; però, mi pare che si dovrebbe realizzare una verticale nord-sud, l'autostrada E-1.

Mi sembra che ora si stia agendo con criteri di razionalità piuttosto dubbia. Prima si parla di un tracciato verso Lucca, poi si ritorna verso Pisa e Livorno, poi si è parlato di un tracciato diritto, lungo il mare, per l'Aurelia. In questi ultimi tempi, inoltre, noi parlamentari della zona, insieme col Ministero, siamo stati martellati da ordini del giorno, interpellanze, deliberazioni dei vari

enti locali tendenti alcuni a chiedere uno spostamento ad ovest, altri uno spostamento ad est della succitata autostrada. Io ho presentato un'interrogazione al ministro dei lavori pubblici per sapere quale sarà il tracciato definitivo del tratto della E 1, che interessa quelle zone, ma non ho avuto risposta.

Vorrei che il Ministero riflettesse un po' prima di approvare definitivamente un tracciato, tenendo in considerazione le osservazioni sollevate dagli enti locali e in particolare dai comuni di Massarosa, Viareggio, Pisa e Lucca.

A suo tempo, si elevarono proteste nella zona di Lucca perché il tracciato era stato spostato ad est della città di Pisa, e di conseguenza l'autostrada si sarebbe allontanata da quella città. Il tracciato doveva abbracciare Pisa all'interno per poi tornare verso Livorno, senonché fu variato ancora spostandolo ad ovest. A questo punto, sono sorte altre polemiche perché i comuni della Versilia desiderano che il tracciato scorra ad est del lago di Massaciuccoli e non ad ovest, dove pare invece che la società concessionaria voglia farlo passare.

Io ho la mia opinione in proposito e mi permetto di esprimerla, modestamente. Dato l'errore commesso allora e ripetuto poi qualche anno fa con l'autostrada Firenze-Mare, io credo che la nuova autostrada non debba seguire pedissequamente il tracciato della vecchia autostrada ma debba deviare all'interno, passare a nord e ad est del lago di Massaciuccoli, ad est della città di Pisa, per arrivare ad est della città di Livorno che è il punto terminale, per poi seguire il nuovo tratto che da Livorno va verso Civitavecchia e Roma. Credo che il tracciato della nuova autostrada debba tenere conto della necessità di non stringere troppo i comuni di Viareggio e della Versilia verso il mare, perché altrimenti quello che capita oggi con l'Aurelia capiterebbe domani anche con la nuova autostrada.

Pertanto gli ordini del giorno del comune di Viareggio e le deliberazioni di Massarosa e di Camaiore e di altri comuni della Versilia mi pare che debbano essere attentamente considerati prima di dare inizio ai lavori.

Per quanto riguarda il passaggio a ovest di Pisa, debbo rilevare — anche se non sono un tecnico e non m'intendo di geologia — che il fondo del terreno di parecchie zone attraversate dall'Aurelia, che io percorro ormai da molti anni, è paludoso, per cui l'«Anas» è costretta continuamente a rial-

zare la strada trasportandovi materiale. Se l'autostrada passerà ancora più vicino al mare, a parte il fatto che dovrà superare i fiumi Arno e Serchio e il canale navigabile tra Pisa e Firenze, sono convinto che quello che capita oggi per l'Aurelia si verificherebbe domani in forma più grave per la nuova autostrada. Ecco perché il passaggio a est di Pisa s'impone anche per ragioni tecniche e per ragioni di costi economici.

Vi è poi da considerare il raccordo con Lucca, molto opportunamente ottenuto, con il che si è corretto l'errore commesso durante il periodo fascista e ripetuto con il raddoppio dell'autostrada. Con il passaggio dell'autostrada a est del lago di Massaciucoli, anche il raccordo con Lucca diventerebbe più facile e importerebbe una spesa minore. Anche per questa considerazione penso che la raccomandazione avanzata dalle amministrazioni locali sia da tenere nella massima considerazione.

Vi sono poi altri due problemi ai quali voglio accennare. Nella zona della Versilia, della Toscana litoranea, s'impone sempre più, proprio per gli sviluppi turistici che la zona stessa ha assunto e continua ad assumere, la realizzazione di una grande strada litoranea. Esistono già grandi tratti di questa strada, ma occorre che essa si snodi, senza soluzioni di continuità, dalla Magra all'Ombro, *grosso modo*. Vi è il tronco fino a Torre del Lago, ma manca purtroppo il tratto che da questa località raggiunga Marina di Pisa.

Si tratta di un'opera di grande importanza. Lo so: questa strada attraverserebbe vecchie tenute, anche quella di San Rossore, che è in dotazione alla Presidenza della Repubblica. Il traffico turistico dovrebbe soprattutto scorrere lungo questa nuova arteria. Vi è il tratto, per esempio, tra Livorno e Cecina, ma manca quello da Cecina a San Vincenzo; vi è il tronco da San Vincenzo a Follonica, che passa per Piombino, e vi sono i tratti lungo la Maremma. È una strada che il Ministero e l'« Anas » dovrebbero prendere in esame e far progettare per portarla poi in fase esecutiva.

Sono grato al Governo, e in particolare al ministro Sullo, che attraverso la legge n. 1181 è riuscito a sanare alcune vecchie dolorose piaghe, che anche in questa parte del nostro paese esistevano. Mi riferisco alle piccole strade della viabilità minore per raggiungere certi paesi, specialmente della montagna. Io stesso ho avuto modo di interessarmi ad alcune di queste e sono riuscito

ad ottenere il finanziamento da parte del Ministero. Però è troppo poco, anzi direi che alcuni finanziamenti ottenuti hanno aumentato l'attesa delle altre frazioni. Ricordo che un giorno il ministro Sullo, quando gli feci presente che nella piccola frazione del comune di Camaione, nella quale sono nato, non esistevano strade di collegamento, cadde dalle nuvole.

Dieci anni fa scrissi che non tutta l'Italia meridionale era al sud. Infatti, vi sono paesi e frazioni della nostra montagna che non hanno la strada e neppure altri servizi fondamentali. Molte cose sono da fare ancora nel settore della viabilità e in quello delle opere igieniche. A questo proposito, molto interessante mi sembra il raffronto che il relatore fa tra gli stanziamenti del decennio passato e i consuntivi, raffronto dal quale scaturisce un divario piuttosto notevole. Mi auguro che, con nuove leggi e con opportune note di variazione, si riesca ad impinguare alcuni di questi capitoli del bilancio, in modo che il Ministero dei lavori pubblici riesca a soddisfare tante legittime istanze, soprattutto quelle delle piccole zone, che sono molto numerose.

Vorrei fare alcune osservazioni sull'edilizia scolastica. Qualche anno fa, in sede di discussione del bilancio della pubblica istruzione, ebbi a dire che esistevano gravi sperequazioni nella realizzazione delle nuove scuole, spesso costruite là dove non erano necessarie, mentre dove maggiormente se ne sentiva il bisogno si riscontrava una grave carenza. E ciò anche in considerazione degli spostamenti di popolazione in atto e della conseguente inutilità di costruire scuole in zone soggette a spopolamento, nelle quali il numero degli alunni è in diminuzione.

La verità è che non solo da parte del Ministero dei lavori pubblici, ma anche da parte delle autorità scolastiche non è stata mai fatta una programmazione veramente seria e moderna, una programmazione che guardi in prospettiva al futuro nella realizzazione delle nuove scuole, soprattutto nelle località periferiche. Cioè non è ancora entrato nella mente degli amministratori pubblici, soprattutto di quelli degli enti periferici, il concetto che si deve portare gli alunni alla scuola e non la scuola là dove vi sono gli alunni.

Certo questo è un problema che non interessa il Ministero dei lavori pubblici, ma quello della pubblica istruzione, tuttavia non si può non notare come sia estremamente doloroso vedere un maestro sprecato per cinque o sei alunni, sia pure nelle località più disagiate,

quando poi in altre località, dove maggiore è il numero degli alunni, mancano aule e maestri, tanto che si deve istituire addirittura i turni. Mi pare che anche il relatore guardi in prospettiva al grave problema dell'esigenza di una programmazione razionale dell'edilizia scolastica, in modo da spendere nella maniera più proficua i pochi fondi a disposizione.

Vorrei ora accennare a una questione di carattere tecnico-burocratico. Qualche anno fa ero sindaco e mi occupai intensamente della realizzazione di nuove scuole. Ricordo che una volta mi lamentai presso il segretario comunale perché non si facevano passi avanti per la costruzione di una determinata scuola. Dopo avere ascoltato la mia sfuriata, il segretario comunale mi fece presente che vi erano ben 37 passaggi burocratici dal momento in cui si progetta la realizzazione di una scuola fino al momento in cui si mette la prima pietra. Non so se ciò corrisponda a verità, ma è chiaro che le lungaggini burocratiche sono molto pesanti e perciò occorre fare in modo che le pratiche camminino con maggiore speditezza, perché poi capitano gli inconvenienti che tutti sanno e che non voglio ricordare. Fra l'altro, capita spesso che dal momento in cui si progetta una scuola al momento in cui si realizza, le cose cambino, per cui si debba cominciare da capo tessendo una inutile tela di Penelope intorno al problema.

Un'ultima osservazione riguarda i porti. Io abito, dicevo prima, in una zona in cui i porti rappresentano una notevole realtà anche di carattere economico. Mi piace che il relatore anche su questo problema abbia bene precisato quelle che sono le necessità e abbia auspicato, come io auspico, l'elaborazione della legge programmatica per i porti, della quale vi è assoluta necessità. Non solo a Genova vi sono le navi che fanno la fila, ma in tutti i porti italiani, compreso Livorno che è poi il porto commerciale più importante del centro Italia. In questa città si continuano a realizzare alcune strutture con fondi degli anni di guerra. Ma vi è qualche cosa di più importante da fare. È vero che abbiamo ottenuto il bacino di carenaggio, che sarà un'ottima realizzazione, ma certo il porto di Livorno ha bisogno di essere ampliato se vogliamo andare incontro alle nuove esigenze.

Ma come si fa a provvedere a tutto ciò con i soli 1.970 milioni per le opere straordinarie? Ho parlato diverse volte di questo problema con i tecnici del Ministero e sempre mi è stato detto (e mi è stato assicurato anche

dal ministro qualche volta) che nei bilanci futuri per i porti si sarebbe fatto qualcosa di più. Ma sempre si continua ad andare avanti con stanziamenti addirittura insignificanti.

Cito ora un caso che riguarda la mia città di Portoferraio, perché esso può essere preso ad esempio della situazione generale dei porti. D'accordo con le autorità marittime interessate al problema, quando facemmo il piano regolatore della città di Portoferraio pianificammo anche il porto. In quell'occasione il direttore generale delle opere pubbliche marittime del Ministero ci consigliò di introdurre alcune modifiche nei progetti relativi al porto, assicurandoci nel contempo che il Governo si sarebbe così impegnato a realizzare anche le opere portuali. Questo accadeva nel 1956, ma fino ad ora non siamo ancora riusciti a far nulla; la realizzazione del piano regolatore è bloccata proprio dal fatto che il porto è rimasto nelle condizioni in cui era. La cifra occorrente è di circa 400 milioni; dopo lunghe insistenze, ne abbiamo avuti soltanto 35 per spostare il piccolo scalo di alaggio che era il principale ingombro per la realizzazione del nuovo banchinamento.

Si tratta, è vero, di un problema modesto, riguardante una città di piccole dimensioni (la quale per altro, a parte l'importanza dei suoi ricordi napoleonici, è il centro, come capoluogo dell'isola d'Elba, dell'intenso movimento turistico che vi fa scalo: quest'anno sono sbarcate 400 mila persone), ma la necessità di un porto adeguato al suo traffico e legato al piano di sviluppo urbanistico della città è evidente.

Ma come si fa ad andare dal ministro a chiedere qualche cosa se soltanto 1.970 sono i milioni destinati alle opere di carattere straordinario? Poi magari capita come a me, sindaco della città, cui ad un certo momento è arrivata la bella notizia che il Governo aveva stanziato cento milioni per il porto di Montecristo, la piccola isola che fa parte del comune di Portoferraio. Alla mia protesta per questa erogazione non necessaria mi fu risposto che il finanziamento era fatto sulla legge n. 113 riguardante la concessione di contributi ai comuni per la realizzazione di opere marittime, legge sulla quale esistevano fondi, mentre non ve ne erano per i piani regolatori. Ma andate a spiegare agli amministrati queste ragioni burocratiche per cui si danno cento milioni all'isolotto di Montecristo, uno scoglio dove non va nessuno, mentre vengono negati i fondi per opere ben più necessarie. Io che,

ripeto, sono sindaco di Portoferraio, non sono mai stato all'isola di Montecristo, preferendo andare dove va la gente, non dove non va nessuno: non vedo che bisogno abbiano le capre di Montecristo dell'assistenza di un amministratore pubblico! Oltre tutto, per quest'isola il comune non aveva chiesto niente. Ciò nonostante i cento milioni sono stati erogati ugualmente. D'accordo, se si costruirà un bell'approdo, se potranno trovarvi ricovero i panfili, se potranno sbarcarvi i cacciatori, questi lavori potranno anche essere utili alla economia nazionale. Ma a me sembra più importante realizzare opere portuali là dove sono necessarie per il movimento della popolazione e delle merci.

Desidero occuparmi anche del problema della casa, ma per la brevità del tempo che mi è stato concesso mi limiterò a poche osservazioni. Sono perfettamente d'accordo con il relatore su questo punto. Vi è stata una contrazione nella costruzione di case con l'intervento pubblico proprio quando ve ne era più bisogno. Non starò ad indicare i motivi per cui oggi questa esigenza è anche maggiormente sentita. Rileverò solo che è segno di progresso civile che la fame di case sia aumentata nel nostro paese. In questi ultimi tempi, invece, l'intervento pubblico nel settore dell'abitazione è diminuito. Anche in tale campo ritengo che il Ministero, attraverso nuove leggi o la proroga di quelle già esistenti — la 640 e la 408 sono state leggi meravigliose per quanto riguarda la costruzione di case nel nostro paese negli anni scorsi — dovrebbe fare qualche cosa; perché se è vero che esso provvede alla realizzazione delle grandi opere sul territorio nazionale, che si può considerare la casa di tutti i cittadini, è anche vero che ogni cittadino ha il diritto di aspirare ad una casa propria, sempre migliore, e soprattutto di averla a prezzi accessibili. L'esigenza è di particolare attualità in questo momento giacché l'aumento dei fitti in forma piuttosto indiscriminata non si limita, purtroppo, alla sola Milano.

Comunque, nonostante queste manchevolezze che ho denunciato e che sono, in certo modo, naturali, apprezzo molto l'impostazione che viene data alla politica dei lavori pubblici. Vi è un fervore nuovo nella azione del Ministero in questo momento, di cui si ritrova traccia anche nella bella relazione del collega Ripamonti. Se si continuerà su questa linea, se si lavorerà con questo spirito, con questa volontà, sono convinto che la presenza dello Stato nel settore

dei lavori pubblici sarà sempre più incisiva e varrà a dare, con la trasformazione delle infrastrutture, un assetto più moderno e civile al nostro paese. (*Applausi al centro*).

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

DELFINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, data la brevità del tempo concesso al mio gruppo per gli interventi sul bilancio dei lavori pubblici, mi limiterò a trattare un argomento particolare riguardante la mia regione, lasciando ad altri colleghi il compito di fare una disamina generale delle previsioni di bilancio. Non posso, però, non premettere un rilievo anch'esso di carattere generale (e non proprio superficiale) in merito all'impostazione della relazione. Noto anzitutto che questo è uno dei pochi casi in cui il gruppo comunista non abbia presentato una relazione di minoranza: il che è molto significativo e sta a testimoniare, se ve ne fosse ancora bisogno, la soddisfazione comunista per certe tesi a cui si ispira, nell'impostazione della politica dei lavori pubblici, l'attuale titolare del dicastero.

L'onorevole Ripamonti nella sua relazione eleva un inno alla programmazione economica, anzi, senza mezzi termini, alla pianificazione democratica, con la quale si dovrebbe e si potrebbe — a suo giudizio — superare tutti gli squilibri della nostra economia. E, naturalmente, nel contesto di questa pianificazione democratica, la pianificazione urbanistica dovrebbe risolvere i gravi problemi dell'urbanistica nazionale.

Noi ci permettiamo di notare che sarebbe giunto il momento per i nostri pianificatori del centro-sinistra di cercare di adeguare un po' il linguaggio e la dogmatica delle loro tesi alla grave situazione finanziaria ed economica del nostro paese, che proprio il centro-sinistra ha determinato, come vanno testimoniando quasi ogni giorno personalità autorevoli, ultimo il presidente della Commissione finanze e tesoro in una intervista dell'altro ieri.

Desidero poi rilevare come questa teoria della pianificazione democratica si riveli in sostanza un comodo mezzo per declinare ogni responsabilità su quanto è avvenuto nello sviluppo economico della nostra nazione.

Si afferma che vi sono squilibri, ma si dimentica di notare che questi squilibri permangono soprattutto in zone e settori nei quali l'intervento dello Stato si è già esplicato. Vi sono squilibri in agricoltura e nel Mezzogiorno, cioè proprio dove i governi postlibe-

ratori si erano più impegnati con gli enti di riforma e con la Cassa per il mezzogiorno. Evidentemente quegli interventi sono stati infelici.

Se dunque una critica deve essere espressa, questa deve essere rivolta ai governi passati, i cui erronei interventi nell'economia ne hanno determinato uno sviluppo non equilibrato. Le previsioni del piano Vanoni, che erano poi le previsioni del citatissimo, anche in questa relazione, professor Saraceno, si sono rivelate diverse da quelle che sono state riscontrate con lo sviluppo della nostra economia. Quindi, ripeto, è un'autocritica che i governi devono fare, senza cercare di addossare ad altri le proprie colpe.

Quanto poi alla necessità di una nuova legge urbanistica per frenare il caos edilizio, per eliminare la speculazione fondiaria ed edilizia — tanto più se si affermano cose gravissime e vere, come fa l'onorevole Ripamonti nella sua relazione — non è giusto prendersela solo con gli speculatori. Tanto meno è giusto scaricare le responsabilità sulla destra politica, come fanno certi registi magari premiati a Venezia con il « leone d'oro ».

Il Governo e le amministrazioni comunali bianche e rosse disponevano già di uno strumento, che poteva essere modificato, emendato, migliorato, ma che indubbiamente consentiva una certa pianificazione urbanistica, ed era la legge del 1942. In venti anni, signori del Governo e della maggioranza, non avete emanato nemmeno il regolamento per applicare quella legge; in venti anni non avete imposto alle amministrazioni comunali da voi controllate di attuare e di applicare quella legge, che pure sarebbe pienamente valida per frenare le speculazioni edilizie. A voi si deve questa dannosa inattività, anche se l'Italia sarà invasa da film in cui si dirà che tutto quello che succede, compreso il caroaffitti (che poi è conseguenza delle leggi fiscali imposte frettolosamente una dopo l'altra, tanto è vero che già avvertite la necessità di doverle coordinare, come ha detto l'onorevole Moro nella sua relazione al consiglio nazionale della democrazia cristiana) è dovuto alla retriva opposizione di destra. Voi tentate di scaricare tutte le responsabilità sulla destra politica; ma particolarmente noi del Movimento sociale, quando verrà in discussione la nuova legge urbanistica, quando cioè essa sarà uscita dalla Camilluccia e dintorni, quando sarà uscita dai patteggiamenti politici, dai ricatti e da tutto quello che comporta in questi giorni la contrattazione dei programmi del futuro Governo,

quando, insomma, la legge verrà nella sua sede responsabile, dimostreremo che non stiamo dalla parte delle speculazioni, dalla parte delle società immobiliari e di altri sfruttatori dell'edilizia. Lo dimostreremo con il nostro voto e con i nostri emendamenti. Dimostreremo che la nostra opposizione risponde ad interessi generali e non si ispirerà ad interessi particolari. Dimostreremo quale è la socialità della nostra posizione, pur nel rispetto del diritto alla proprietà della casa, diritto di tutti i cittadini, connaturato all'uomo sin dall'epoca delle caverne.

Nella mia regione, di cui parlerò tra poco, vedo, ad esempio, tanti lavoratori che emigrano all'estero e poi tornano per costruirsi un vano; quindi ripartono e tornano una seconda volta per costruirsi un altro vano. La casa è il nido, è una componente essenziale della formazione di una famiglia.

Noi non siamo quindi dalla parte della speculazione. È bene però ribadire che se si è manifestata in questi anni la speculazione, ciò è dovuto alla mancata applicazione della legge del 1942 la quale, nei suoi, mi pare, 55 articoli, apprestava le armi e tutte le possibilità pratiche per impedire che la speculazione potesse disfrenarsi.

Fatta questa precisazione, debbo anche lamentare che non si sia tenuta presente l'esistenza della legge urbanistica del 1942 per programmare anche in senso regionale, come si dice sia indispensabile fare. Ma la verità è che voi siete per un regionalismo politico e non a strutture aperte, quale potrebbe essere quello studiato e programmato anche dagli economisti inglesi che sono stati citati dall'onorevole Ripamonti nella sua relazione. Non può dirsi che il vostro regionalismo poggi su motivi di sviluppo economico, poiché, se così fosse, avreste almeno applicata la citata legge del 1942.

Questa legge è stata studiata in piena guerra. Mentre si faceva una guerra, si poteva anche, nel contempo, elaborare una legge urbanistica moderna. E in venti anni voi non siete riusciti a fare il regolamento di applicazione di quella legge: e poi dite che vi sono gli squilibri!

Avreste potuto far coincidere anche i piani territoriali con la regione; avreste potuto approntare piani di sviluppo indicativi per tutti i massicci investimenti dello Stato.

Voi avete fatto tanti piani (il piano autostradale, quello ferroviario, quello dei fiumi e tanti altri) ed avete, di conseguenza, impegnato per dieci anni tutte le possibilità per la costruzione di opere pubbliche. Avete

programmato in questo senso senza tenere presenti le realtà che potevano essere invece preventivamente studiate proprio con la legge del 1942, attraverso i piani territoriali di coordinamento.

Che cos'è accaduto in sostanza, ad esempio, nel mezzogiorno d'Italia? È accaduto che — a parte la sottrazione alla potestà del Ministero dei lavori pubblici e ai provvedimenti alle opere pubbliche che erano già una espressione chiara di decentramento amministrativo (e come si può essere contrari al decentramento amministrativo?) — voi non avete agito, come avreste potuto, nel Mezzogiorno in virtù di quella legge, che vi avrebbe consentito di realizzare molto di più e meglio di quanto non abbia fatto per suo conto, autonomamente, la Cassa per il mezzogiorno.

A questo riguardo, porto l'esempio tragico della mia regione, per la quale miliardi di investimenti della Cassa per il mezzogiorno sono stati stanziati proprio per le opere pubbliche, e in più sono arrivati i contributi ordinari e straordinari dello Stato; ma che cosa ne ha ricavato l'Abruzzo? Ponti bellissimi per il collegamento di paesi deserti, rubinetti che si aprono in case abbandonate, energia elettrica che arriva in frazioni che non esistono più. Abbiamo avuto in dieci anni (come il censimento ha documentato) una perdita netta di 100 mila abitanti, che equivalgono a 250 mila emigrati, facendo il calcolo dei morti e dei nati. Un sesto del milione e mezzo di abruzzesi se ne è dovuto andare, nonostante la Cassa per il mezzogiorno, gli interventi vari e le opere pubbliche, perché non si è adeguatamente studiata l'economia di quella regione, perché i fondi stanziati sono stati investiti per iniziative non essenziali e solo elettoralisticamente proficue. Non sono state studiate con profondità d'indagine le esigenze di quella regione e si sono avute le opere del cosiddetto « primo tempo »: e la gente se ne è andata, è stata costretta ad andarsene. Sono invece mancati gli interventi strutturali necessari per aprire l'economia di una regione chiusa per motivi di orografia e per ragioni storiche. La mia regione, infatti, fin dai tempi borbonici confinata al di fuori della vita del regno delle Due Sicilie, è rimasta per cento anni ai margini della vita nazionale, anche se si trova al centro del suo territorio.

Che cosa occorre? Rompere questo cerchio chiuso. Per far ciò si doveva costruire autostrade, che potevano aprire l'economia dell'Abruzzo, che potevano aprire, in particolare, al turismo questa regione così bella

e ricca di attrattive naturali, dando ad essa possibilità di vita e di sviluppo.

Ma abbiamo visto che i piani non sono stati rispettati nemmeno per quanto riguarda la programmazione iniziale. Fu fatta una legge nel 1955, la prima legge autostradale, alla quale fu annesso un piano grafico che doveva essere rispettato nell'esecuzione delle opere. Il piano grafico è diventato parte integrante della successiva legge del 1959 e poi, ancora, parte integrante della successiva legge del 1961 che si occupava di programmare e di finanziare le autostrade. Abbiamo visto che quel piano grafico non è stato finora attuato per la regione abruzzese, facendo così perdere anni ed anni alla nostra regione.

Così la gente se ne va e l'economia di una zona si distrugge! È molto difficile far rinascere quello che si è ucciso prima.

L'I. R. I. ha iniziato in ritardo la costruzione dell'autostrada Bologna-Canosa: l'ha fatto in ritardo perché il progetto di una società costituita per realizzare l'opera con la legge del 1959 era stato bloccato. Non si è concesso il finanziamento a quella società perché l'I. R. I. voleva fare un suo piano per un'autostrada parallela all'«autostrada del sole» e non voleva la concorrenza all'«autostrada del sole». Così sono stati ritardati i lavori: mentre oggi l'autostrada adriatica sarebbe già pronta e l'economia dell'Abruzzo avrebbe una possibilità di sviluppo che ancora non ha. Dovrà attendere invece quattro anni ancora, impoverendosi vieppiù. Si è arrivati a studiare un tracciato che costasse il meno possibile, e si è ubicato questo tracciato nel poco spazio che c'è fra mare e collina, prevalentemente vicino al mare, dando un colpo mortale alle possibilità di sviluppo urbanistico e turistico della zona.

In Abruzzo, infatti, il margine fra il mare e la collina è di poche centinaia di metri. Già vi è la nazionale adriatica, e adesso vi sarà quest'altro muro di cemento che bloccherà ogni possibilità di sviluppo e di espansione della zona. Credo che non vi sarà altra possibilità se non quella di costruire case su palafitte in mezzo al mare! E questo perché un tracciato diverso costerebbe di più: si deturpa tutta una fascia costiera perché l'I. R. I. vuole risparmiare!

Questo è un problema che è stato posto dagli enti locali, ma che pare trovi da parte dell'I. R. I. notevole resistenza. Ci appelliamo al ministro dei lavori pubblici perché cerchi di meglio tutelare queste esigenze della zona.

Vorrei, poi, pregare il ministro di darmi informazioni in merito all'autostrada Roma-Adriatico. Questa autostrada, pur essendo fra quelle previste dalla legge del 1955, non è stata inclusa nel piano I. R. I. È rimasta la possibilità di concessione a una società privata. Questa società privata, che si è costituita anche con il concorso degli enti locali, fece dei calcoli e valutò che l'autostrada avrebbe comportato delle passività troppo forti per essere costruita con il normale contributo di cui alla legge n. 729. Essa chiedeva pertanto come contropartita la possibilità di costruire e di gestire un altro tronco più redditizio; ed esattamente l'autostrada Roma-Civitavecchia. Questa non le fu concessa, ma fu inclusa nel piano I. R. I. La società chiese allora che le fosse concesso di costruire l'asse attrezzato di Roma, per avere la possibilità di utili che compensassero le perdite del tracciato abruzzese. In un primo tempo il ministro dei lavori pubblici aderì a questa richiesta; ma poi, essendo sorte complicazioni relativamente al piano regolatore di Roma che prevedeva altre soluzioni, quella concessione non fu più accordata. Le cose rimasero ferme fino a quando l'«Anas» non esercitò pressioni nei confronti di questa società perché si decidesse ad accettare la costruzione dell'autostrada per l'Abruzzo partendo dal grande raccordo anulare della città di Roma, e non dall'interno. La società ha rifatto i suoi calcoli e ha visto che, invece dei 78 miliardi preventivati, erano necessari 99 miliardi. Le trattative vertevano sul numero di chilometri che la società poteva costruire con il contributo già concesso dallo Stato. La società affermava che non poteva arrivare fino all'Aquila, ma doveva fermarsi ancor prima di Carsoli. Poi, di fronte alle pressioni esercitate dall'«Anas», la società ha accettato le condizioni dell'«Anas» e ha firmato la convenzione, come risulta dalla stessa relazione al bilancio dei lavori pubblici.

Mi permetto di esprimere alcune perplessità in merito alla possibilità di questa realizzazione. Come può una società, dopo avere calcolato le passività della gestione, dopo avere considerato la povertà economica attuale dell'Abruzzo, accettare il contributo minimo dell'1 per cento e quindi impegnarsi nella costruzione di questa autostrada? Alcune grandi banche che ne facevano parte (banco di Santo Spirito, istituto San Paolo di Torino, cassa di risparmio di Roma) hanno rifiutato di aderire all'aumento di capitale di questa società, la quale, d'altronde, chiede

l'adesione degli enti locali abruzzesi e li sollecita ad aumentare le loro quote e a versare i contributi.

La realizzazione di questa autostrada mi sembra una cosa strana. Gradirei pertanto assicurazioni in merito dal ministro dei lavori pubblici. Non vorrei che la società concessionaria costruisse l'autostrada fino a Tivoli e si fermasse lì, nella convinzione che il tronco Roma-Tivoli potrà essere sicuramente attivo a causa dello sviluppo industriale e turistico della città di Tivoli. Non vorrei, in altre parole, che si cominciasse a costruire il tratto più redditizio e poi ci si fermasse lì, senza continuare l'autostrada fino all'Aquila, adducendo i più vari motivi. La migliore garanzia sarebbe quella di richiedere (e mi auguro che il Ministero dei lavori pubblici voglia invitare la società concessionaria ad attenersi a questo criterio) l'inizio della costruzione dell'autostrada dai due punti terminali di Roma e dell'Aquila, in modo da avere la certezza che i lavori non subiranno interruzioni.

È poi indispensabile completare l'autostrada fino all'Adriatico, per realizzare il collegamento fra l'«autostrada del sole» e la Bologna-Canosa, perché in caso contrario il tronco Roma-L'Aquila sarebbe di relativa utilità.

Il successivo tronco potrebbe essere incluso nel nuovo piano di cui il relatore auspica l'approvazione. Anche noi ci associamo vigorosamente a questa richiesta, osservando però che, per elaborare il nuovo programma, non occorre attendere la scadenza del 1971, perché in tal caso questo secondo gruppo di autostrade potrebbe venir completato soltanto nel 1980. Viceversa, si tratta di opere che devono essere realizzate con urgenza, dando la priorità alle zone economicamente depresse e che hanno bisogno di ricevere impulsi al loro sviluppo economico.

Concordiamo anche noi sull'esigenza che la costruzione di tutte le autostrade sia affidata all'I. R. I. Noi siamo favorevoli a questi massicci interventi dello Stato in settori di fondamentale importanza per lo sviluppo economico generale del paese e che devono essere svincolati dal calcolo dell'utilità privata e della mera convenienza economica. Ovviamente, l'I. R. I. dovrebbe assumere anche la gestione dei tratti più redditizi, per compensare così il *deficit* dei tronchi passivi.

Ho voluto soffermarmi in modo particolare sulle autostrade, perché è a causa della mancata costruzione di queste fondamentali infrastrutture che l'Abruzzo ha dovuto registrare le maggiori carenze. Si è purtroppo preferito

operare in altri settori, costruendo opere rivelatesi pressochè inservibili; e lasciando, ad esempio, che centinaia di famiglie alloggiassero ancora nelle baracche costruite all'indomani del terremoto della Marsica del 1915, mentre si legge sui giornali che l'I. N. A.-Casa non ha ancora utilizzato cento miliardi dei fondi destinati alla costruzione di alloggi.

Questi inconvenienti sono da imputare esclusivamente alla mancanza di un'organica programmazione dei lavori pubblici. Le conseguenze di questa disorganicità di interventi si sono rivelate anche nel settore portuale, dove la Cassa per il mezzogiorno ha iniziato negli ultimi tempi ad operare, senza una visione generale del problema e suscitando pure in Abruzzo (in particolare per quanto riguarda il porto della città di Ortona) speranze che sono poi andate deluse. Mi auguro che le attese della cittadinanza di Ortona possano essere presto soddisfatte, nel quadro di quel piano generale dei porti di cui tutti ci auguriamo la sollecita attuazione e nell'ambito del quale potrà essere realizzato anche il porto-canale di Pescara.

Voglio sperare che le aspettative degli abruzzesi non andranno deluse e le segnalo ancora una volta all'attenzione del Governo. (*Applausi a destra*).

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

CIANCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è per ossequio ad una norma di cortesia ma per sincero convincimento e obbligo di lealtà che nell'iniziare questo mio intervento voglio dare atto all'onorevole Ripamonti di averci offerto una relazione che si distingue nettamente da quelle del passato. Egli ha infatti, cercato di collocare (e, a mio modesto avviso, vi è riuscito) l'esame del bilancio ad un livello più alto, inquadrandolo in una visione generale e in una prospettiva più completa dei problemi produttivi, economici e sociali del nostro tempo.

Dobbiamo dire che questa apprezzabile fatica dell'onorevole relatore scaturisce non tanto dai suoi meriti personali, innegabili, e dalla sua indiscutibile competenza sulla materia, quanto dalla situazione determinata nel nostro paese dal maturare di esigenze che ormai urgono e impongono una trattazione più completa e in una certa misura più originale, non solo delle varie questioni peculiari di un bilancio come quello in esame, ma di altre più generali e fondamentali che alle prime si connettono.

L'aver dato un certo respiro ed anzi l'aver posto come premessa il tema della pianificazione democratica entro cui deve attuarsi la politica di interventi nel settore — ponendo giustamente in rilievo l'interdipendenza tra il processo di programmazione economica e la pianificazione urbanistica — costituisce implicitamente una nota critica a tutta la politica di carattere settoriale, frammentario e, in una certa misura, improvvisato, che per troppi anni si è seguita e che, purtroppo, non può dirsi completamente superata.

Concluso questo per me gradito atto di riconoscimento della fatica dell'onorevole Ripamonti, ritengo doveroso, proprio in questa sede, rivolgere un saluto e un augurio di successo ai lavoratori edili che sono impegnati in una dura lotta sindacale e oggi iniziano il quinto giorno di sciopero. Ma non posso limitarmi a questo saluto e a questo augurio, cui credo i colleghi socialmente aperti alle esigenze del mondo del lavoro vorranno associarsi. Desidero piuttosto richiamare l'attenzione del Parlamento sull'agitazione dei lavoratori edili, in quanto confido che non sfugga ad alcuno come i problemi contenuti nella grave vertenza abbiano riflessi profondi sui programmi e sulla situazione dell'intero settore. I piani possono essere perfetti, le impostazioni razionali, ma il loro concretarsi dipende dall'opera dei lavoratori.

Cosa vi è al fondo dell'agitazione, e che cosa la distingue dalle precedenti avutesi in occasione dei rinnovi dei contratti di lavoro?

Possiamo dire che vi è un problema fondamentale dal quale dipende la stessa disponibilità di manodopera, indispensabile non solo per i necessari aumenti, ma per il mantenimento dell'attuale volume di attività costruttiva.

L'onorevole Ripamonti ha riconosciuto — uso le sue parole — che « le profonde trasformazioni, introdotte a livello territoriale dalla politica di sviluppo economico-sociale, hanno infatti aggravato, in un certo senso, gli squilibri sociali e territoriali e determinato nuovi fenomeni di congestione delle aree a più elevato indice di sviluppo industriale con conseguente spopolamento delle zone arretrate o, comunque, prevalentemente agricole. Talché si può affermare che una nuova tipologia di zone si è venuta formando nel nostro paese: zone iperpolarizzanti, zone polarizzanti, zone di stazionarietà e zone di fuga ».

Ebbene, applicata questa tipologia di zone alla situazione occupazionale delle forze del lavoro, possiamo attribuire al settore

delle costruzioni la denominazione di « zona di fuga ».

Come osserva sempre il relatore, richiamandosi ad un principio della scienza economica, « i movimenti migratori all'interno di un'area sono funzione delle " opportunità " economico-sociali ivi offerte all'uomo. Tali opportunità risultano, a loro volta, direttamente proporzionali alle capacità che la comunità ha di coprire " i costi dell'uomo ". Cosicché tanto più una comunità è in grado di coprire i costi dell'uomo, tanto più intensa è la sua forza di attrazione e, di converso, là dove la comunità non è in grado » (nel caso specifico io direi che non vuole) « di coprire questi costi, tanto più facilmente si determina una zona di fuga ».

La fuga dal settore delle costruzioni ad altri settori industriali, ammessa e lamentata ipocritamente dagli imprenditori, sta appunto nella mancanza di volontà, nella resistenza egoistica e perciò irrazionale da parte industriale, di adeguare questi costi dell'uomo alla realtà. Cosicché al fondo dell'agitazione dei lavoratori edili vi è l'obiettivo dell'adeguamento, affinché — secondo il Perroux, citato dallo stesso onorevole Ripamonti — i costi dell'uomo: « a) diano a ciascun lavoratore la speranza di vita più alta che sia possibile avere in una determinata condizione ambientale; b) garantiscano a ciascuno il migliore sviluppo fisico e mentale; c) garantiscano a ciascuno l'accesso all'istruzione e alla migliore occupazione del tempo libero ».

In concreto, cosa chiedono i lavoratori edili? Chiedono che siano eliminate le conseguenze, che essi solo subiscono, delle caratteristiche negative dell'attività edilizia, e che possono sintetizzarsi in precarietà di salario, sia pure in costanza di occupazione, e in saltuarietà di occupazione, e si traducono infine in decurtazione del salario e incertezza di entrate per i bisogni familiari.

Qual è l'atteggiamento degli industriali di fronte a questo problema? La maggior parte non riesce ad accettare la nuova realtà, a disabituarsi ai tempi in cui, a detta dello stesso ministro Sullo, l'esistenza di una massa di manovalanza più o meno generica, a prezzo di bassi salari e di elevati sacrifici umani, permetteva facili espansioni del volume delle costruzioni, e, diciamo noi, ancor più facili e talvolta scandalosi profitti.

Oggi i lavoratori edili non vogliono più sottostare a quelle condizioni, che si traducono in difficoltà per la stessa attività edilizia, e chiedono di essere posti ai livelli di trattamento economico e normativo dei lavoratori

degli altri settori industriali. Dubitiamo che senza una lotta dura e tenace dei lavoratori gli industriali si pieghino a questa esigenza sociale.

Ad illustrare l'apertura sociale di questi signori (che pure sul loro giornale parlano di « frettolosi politici », « distratti burocrati », « ciechi sindacalisti ») basti dire che un gruppo di essi, in maggioranza dell'Italia meridionale e della stessa provincia di Roma, incentrano una ragione fondamentale di lotta della loro categoria nella ripulsa al riconoscimento delle casse edili di mutualità e di assistenza che, quale ne possa essere l'aspetto giuridico, hanno la finalità di alleviare, con le loro prestazioni ai lavoratori, le conseguenze dannose derivanti dalle caratteristiche del settore. La maggior parte di questi imprenditori, che tanto urlano contro le richieste dei lavoratori (non esitiamo ad accettare il giudizio dell'onorevole Sullo, espresso in un suo discorso), si sono giovati finora di situazioni marginali di rendita in zone di scarsa competitività, incoraggiati da disposizioni amministrative decisamente da abbandonare.

Ma la linea di maggiore resistenza alla soluzione della vertenza nel settore delle costruzioni è offerta dalla Confindustria, cioè dai grandi gruppi dei monopoli che, dietro il paravento troppo trasparente di impedire l'aumento dei costi delle costruzioni, in realtà, per i loro fini di politica di classe, vogliono condannare milioni di lavoratori a condizioni di vita e di lavoro al di sotto dei costi dell'uomo, così come abbiamo detto più indietro. La posizione degli industriali è contraria alle stesse esigenze di sviluppo dell'attività edilizia, perchè tende a conservare condizioni di arretratezza che provocano la fuga dei lavoratori dal settore e ne impediscono la formazione professionale.

Ancora una volta appare chiaro come una politica di bassi salari e di livelli inferiori alle esigenze sia nociva allo sviluppo dell'economia. Non attraverso la compressione dei salari e il mantenimento di condizioni impossibili per i lavoratori si ovvia a quella crisi di cui si parla (ma che, per altro, non è stata dimostrata) del settore delle costruzioni; nè il rumore che si cerca di fare sugli aumenti dei salari può nascondere la responsabilità degli speculatori e dei profittatori nello scandaloso aumento dei fitti che tanta agitazione sta provocando nelle varie città del nostro paese.

Se crisi vi è nel settore delle costruzioni, essa consiste nel ritardato processo di ammodernamento del settore, nella troppo lenta industrializzazione dell'edilizia ed anche nel

mancato aggiornamento delle norme legislative che disciplinano questa attività.

Riconosciamo come principale causa del mancato ammodernamento del settore i facili guadagni, in molti casi scandalosi, realizzati particolarmente nel campo dell'abitazione attraverso l'indisturbata, vergognosa speculazione delle aree. Anche nel settore dei pubblici appalti, contrariamente al pianto greco degli industriali, i profitti sono stati tutt'altro che trascurabili...

TROMBETTA. Ella dovrebbe proporre una legge in cui si stabilisse dove incomincia lo scandalo del profitto!

CIANCA. Certo ella sa perfettamente che significhi «scandalo». Credo che una volta il partito liberale avesse chiaro questo concetto; non so se oggi l'abbia perduto.

TROMBETTA. Presenti una proposta di legge che consenta di orientarci e di farci sapere dove incomincia e dove finisce lo scandalo.

CIANCA. Ella sa benissimo che vi sono norme che possono anche non essere giuridiche, ma sono norme morali, di comportamento: la speculazione offende queste norme di comportamento e il senso morale.

TROMBETTA. Quali sono esattamente le richieste dei lavoratori edili? Infatti ella parla di richieste di aumenti di salari, ma non mi risulta che siano state avanzate richieste di aumento. Le richieste riguardano tutt'altra cosa. E, allora, tutto il suo discorso diventa incomprensibile.

CIANCA. Posso anche spiegarle, per soddisfare la sua curiosità, che si tratta di richieste sia di carattere economico immediato, sia di natura normativa. Ma ella sa bene che anche le richieste di carattere normativo hanno sempre una incidenza economica. Tuttavia, possiamo dire che non sono tanto quelle di carattere economico immediato...

TROMBETTA. Voglia indicarle, onorevole collega.

CIANCA. Credevo che ella avesse compreso dalla mia esposizione le richieste fondamentali della categoria.

TROMBETTA. La richiesta fondamentale è la stabilità di impiego, e questo spiega tutto.

CIANCA. Non è tanto la stabilità di impiego. Nel settore dell'edilizia le caratteristiche negative costituite dalla perdita di giornate di lavoro a causa del maltempo e per altri motivi, costituiscono un grave danno sofferto esclusivamente dal lavoratore. Inoltre, si aggiunga che il lavoratore è costretto nel corso dell'anno a passare da un'impresa ad un'altra, perdendo, sempre per questo

motivo, un numero notevole di giornate di lavoro. Così anche se il suo salario nominale, giornaliero, per qualche verso può essere ritenuto soddisfacente, alla fine dell'anno il lavoratore edile finisce per percepire un salario del tutto insufficiente (poiché è il bilancio annuo quello che interessa e conta). Ecco perché avviene la fuga. Anche i suoi amici industriali parlano tanto di fuga dall'edilizia, e dicono di essere preoccupati della mancata permanenza del lavoratore nell'edilizia. Se è vero, cerchino di rendersi conto delle cause, che bisogna eliminare. Le richieste che abbiamo fatto tendono proprio a questo scopo. Può darsi che lo strumento da noi indicato non possa essere integralmente accettato dagli industriali. Sullo strumento possiamo anche cambiare parere: l'essenziale è la sostanza che dobbiamo salvaguardare, facendo qualcosa di simile a quanto è stato realizzato in altri paesi.

TROMBETTA. Questo lavoro è caratterizzato dall'estrema mobilità: oggi si costruisce qui, domani lì.

CIANCA. Poiché siamo uomini, non dobbiamo soccombere alla fatalità. Perciò bisogna esaminare queste caratteristiche negative e dare ad esse un costo e una copertura. Allora l'incertezza del salario sarà eliminata e vi sarà una maggiore stabilità d'occupazione nel settore.

TROMBETTA. Questo, sì, è parlare.

CIANCA. La ringrazio di avermi chiesto questi chiarimenti. Io avevo voluto evitare di fare ai colleghi un'esposizione di particolari in materia di rivendicazioni sindacali. Quando affermavo che le rivendicazioni tendono ad eliminare le caratteristiche negative peculiari del settore dell'edilizia, coloro che conoscono il settore potevano capire a che cosa mi riferivo. La ringrazio, onorevole Trombetta, di avermi permesso di illustrare in modo più ampio le rivendicazioni dei lavoratori.

TROMBETTA. La ringrazio anche io.

CIANCA. Torno all'oggetto del mio intervento. Anche nel settore dei pubblici appalti, nonostante il pianto greco degli industriali, i profitti sono stati tutt'altro che bassi. Sarebbe interessante un'inchiesta — se ne fanno tante! — per accertare la costituzione di grandi fortune realizzate attraverso l'esecuzione di opere pubbliche.

Gli stessi ribassi, che fino a qualche tempo fa si erano offerti nelle gare, sono una dimostrazione dei lauti margini di profitto consentiti da quei lavori.

Il problema della riduzione dei costi in edilizia esiste, senza dubbio. A questa ridu-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 SETTEMBRE 1963

zione si deve giungere per più vie. Per le abitazioni, fondamentale esigenza è l'eliminazione della speculazione sulle aree (i costruttori, in questo caso, non fanno il pianto greco e accettano di pagare anche 500-600 mila lire al metro quadrato il suolo edificatorio).

TROMBETTA. Le speculazioni, ormai, le fanno le amministrazioni comunali.

CIANCA. Onorevole Trombetta, questa è una *boutade*. Ella sa perfettamente che non è questa la linea che si dovrebbe seguire. Ma di tale problema, che costituisce un aspetto della complessa materia urbanistica, altri colleghi del mio gruppo parleranno con maggiore competenza della mia. Desidero sottolineare semplicemente l'esigenza di introdurre, o meglio di estendere in misura adeguata nel settore delle costruzioni i metodi di razionalizzazione, di standardizzazione e di prefabbricazione.

Dal dibattito svoltosi alla conferenza nazionale dell'edilizia è stato rilevato che la riduzione dei costi di costruzione, o almeno il loro contenimento anche con *standards* tecnologici più elevati, si potrà ottenere soltanto agendo sui materiali e sulle tecniche di costruzione, e quindi operando una decisa svolta per la industrializzazione e la razionalizzazione dell'intero processo produttivo edilizio.

L'azione di industrializzazione, secondo quanto riconosce il relatore, onorevole Ripamonti, dovrà attuarsi attraverso: a) l'organizzazione razionale della produzione di serie di elementi integrabili, ridotti alla loro varietà ottimale mediante le procedure canoniche della standardizzazione; b) la progettazione esecutiva intesa come *assembling* di prodotti industriali e come risultato dell'uso in sito di attrezzature di serie, in modo tale che il progetto contenga implicitamente il piano organizzativo ottimale dei cicli operativi dei cantieri.

Più oltre, nel trattare i compiti che dovranno essere assolti dal Ministero dei lavori pubblici nel quadro della programmazione economica, l'onorevole Ripamonti ribadisce la necessità di un'azione di indirizzo e di stimolo delle attività industriali nel settore. Occorre però dire che lo spettacolo offerto dagli imprenditori nei loro rapporti con lo Stato per rivendicare particolari concessioni è stato assai poco edificante ed è servito ad illustrare quale considerazione, taluni imprenditori perlomeno, hanno degli organi pubblici.

Ancora pochi mesi fa, prendendo a pretesto la legittima richiesta dei lavoratori di un riconoscimento di particolari esigenze, in molte province, specialmente a Roma, gli

imprenditori hanno messo in atto manovre che non abbiamo esitato a chiamare ricattatorie nei confronti dello Stato e provocatorie nei riguardi dei lavoratori.

TROMBETTA. Perché ricattatorie?

CIANCA. Ella sa bene quali sono state queste manovre ricattatorie.

TROMBETTA. Ella non è equanime, perché sono state accolte le richieste, ma la contropartita della trattativa non è stata ancora data.

CIANCA. Ho voluto soltanto sfiorare il problema, ma se vogliamo fare su di esso una discussione approfondita le dimostrerò come le argomentazioni degli industriali potevano collegarsi ad esigenze di carattere generale, ma non potevano agganciarsi ad altri pretesti.

TROMBETTA. Perché parla di pretesti?

CIANCA. Quando verrà in esame presso la Commissione lavori pubblici il disegno di legge sulla revisione dei prezzi ne riparleremo. In quella occasione amerei che ella fosse presente, in modo da condurre una discussione approfondita su questa materia.

TROMBETTA. Ci conti.

CIANCA. Vedrà che le argomentazioni degli industriali sono veramente artificiose. In sostanza, gli industriali attraverso la revisione dei prezzi vogliono che sia abolita completamente la cosiddetta alea dell'imprenditore, prevista dal codice civile. D'altra parte, essi prendono a pretesto aumenti che si sarebbero determinati nel costo della manodopera e ne fanno una artificiosa sommatoria.

TROMBETTA. Non soltanto nel costo della manodopera.

CIANCA. Soprattutto nel costo della manodopera, tanto è vero che la loro lotta era diretta a respingere le richieste dei lavoratori.

TROMBETTA. La manodopera incide per il 60 per cento.

PRESIDENTE. Mi permetto di ricordare all'oratore e al collega che lo interrompe che si sta discutendo il bilancio dei lavori pubblici e non una vertenza sindacale. Invito perciò l'onorevole Cianca a riprendere il tema oggetto del suo intervento, astenendosi dal raccogliere eventuali ulteriori interruzioni.

CIANCA. Desidero riaffermare che mi riservo di tornare sull'argomento della revisione dei prezzi in sede di Commissione, allorché verrà in esame il relativo disegno di legge.

Per ora mi limito ad esprimere la mia protesta per il caso che risultassero vere alcune notizie, secondo le quali per favorire proprio questi imprenditori si è fatto ricorso

a stratagemmi non degni di una pubblica amministrazione. Secondo queste notizie, molti enti pubblici, tra cui l'« Incis » e l'Istituto autonomo case popolari, avrebbero artificiosamente prolungato i termini di consegna di opere in esecuzione, allo scopo di attribuire premi di accelerazione alle imprese. Non si comprende questo trattamento di favore, per non dire di peggio, riservato alle imprese. La faccenda presenta questioni di principio e di merito veramente serie, e invito cortesemente l'onorevole ministro a fornire spiegazioni al riguardo.

La stessa presentazione del disegno di legge relativo alla revisione dei prezzi (che avrebbe se mai dovuto far parte di quel complesso di provvedimenti legislativi che la stessa conferenza nazionale dell'edilizia ha postulato, quali la progettazione integrale, l'emanazione di nuove norme sulle procedure di gara per gli appalti di opere pubbliche, la stessa ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici, la riforma del Consiglio superiore dei lavori pubblici e degli enti speciali) appare come un cedimento frettoloso alle pretese della classe imprenditoriale (*Segni di diniego del Sottosegretario Spasari*) e come la riprova del fatto che permangono tendenze a risolvere le questioni in modo frammentario e marginale.

Giustamente alla conferenza nazionale dell'edilizia il ministro Sullo disse che non coglie la verità chi propone di risolvere tutto (vale a dire i gravi e complessi problemi del settore delle costruzioni) con qualche aggiornamento legislativo in materia di revisione dei prezzi.

Il settore dell'edilizia necessita di una profonda modernizzazione e industrializzazione. Ma questo processo non deve avvenire a totale carico della collettività e a beneficio di pochi attraverso il formarsi di nuove rendite di posizione e di situazioni di monopolio privato.

Crediamo pertanto che anche per il nostro paese sia matura la proposta che nella conservatrice Inghilterra, onorevole Trombetta, è stata avanzata in sede di congresso delle *Trade Unions*.

TROMBETTA. Lo sviluppo edile inglese impallidisce, per volume e rapidità, di fronte a quello italiano.

CIANCA. Anche se ciò può essere vero, ella non può negare che questa proposta è stata fatta al congresso delle *Trade Unions*: segno che il problema è in quella sede vivamente avvertito.

Non ci sembra, quindi, che esistano più ragioni valide perché lo Stato, al quale spettano

i compiti di studio, di progettazione, di sperimentazione e della stessa direzione delle opere pubbliche, debba affidare ad un privato l'esecuzione di un'opera, quando poi l'esperienza ci ha fornito elementi spesso non confortanti circa tale esecuzione (vedi aeroporto di Fiumicino, vedi via Olimpica, vedi ponte Flaminio).

La creazione di un'azienda edilizia di Stato, che si inquadri per l'esecuzione di opere infrastrutturali e di abitazioni costruite con il pubblico denaro nell'attività economico-produttiva che lo Stato svolge, ci sembra ormai opportuna. Senza dubbio il tema va approfondito in tutti i suoi aspetti, ma esso si propone decisamente in questo momento storico, caratterizzato dall'assunzione da parte dello Stato di nuove responsabilità e di nuovi compiti rispetto a quelli tradizionali dello Stato liberale, con buona pace dell'onorevole Trombetta. (*Applausi all'estrema sinistra - Congratulazioni*).

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

CETRULLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1963-64, collocandosi agli inizi della quarta legislatura, offre l'occasione di aprire un ampio dibattito in ordine: a) all'individuazione delle linee fondamentali della politica dei lavori pubblici in una congiuntura caratterizzata da un elevato tasso di dinamicità dei gruppi sociali; b) alla determinazione degli obiettivi di tale politica e alla definizione conseguenziale di una gerarchia di scelte operative concretamente possibili; c) all'attuazione di una politica di intervento organicamente inserita in un contesto unitario di prospettazioni economico-sociali.

Tale modo di proporre la discussione è suggerito dalla necessità di fornire uno schema di riferimento sulla base del quale misurare le singole voci di spesa contenute nel bilancio di previsione in esame. Questo schema di riferimento deve essere elaborato tenendo conto dei dati che la realtà sociale, caratterizzante l'attuale fase di sviluppo storico della società italiana, ci fornisce.

Sorge quindi la necessità di unificazione del sistema economico. Si ha l'unificazione del sistema economico operante in una economia di mercato quando si realizzano in esso tre condizioni: a) la verifica del fatto che la generalità delle forze di lavoro dislocate in un'area economica definitiva abbia raggiunto o sia sul punto di raggiungere

livelli di produttività e *standards* di vita pressoché omogenei; b) l'esistenza nell'intera area di numerosi operatori indipendenti che abbiano una dotazione di capitali paragonabile alle dimensioni delle proprie imprese e siano capaci di assumere totalmente il rischio; c) il raggiungimento di livelli di produttività, da parte dei sistemi produttivi dell'area, identici a quelli esistenti nei sistemi degli altri paesi industrializzati.

La scelta di fondo del sistema economico di mercato, integrato dagli interventi specifici settoriali, ha consentito uno sviluppo globale dell'economia italiana che è stato definito miracoloso. Questo sviluppo, tuttavia, ha lasciato ancora insoluti alcuni vecchi problemi, quali quelli del ristagno agricolo e del Mezzogiorno, creandone inoltre di nuovi.

I costi dell'uomo, secondo il Perroux, si esauriscono nei gruppi testè citati: tali costi possono essere sintetizzati come quelli che consentono uno sviluppo globale della persona umana. Non poteva, pertanto, non imporsi alle forze politiche democratiche la necessità di trovare uno strumento nuovo, che consentisse più efficacemente il raggiungimento dell'obiettivo dell'unificazione del sistema economico del nostro paese, e nel contempo la realizzazione di una convivenza civile più autenticamente improntata ai valori di libertà e di democrazia. E appunto il dibattito sulla pianificazione democratica, che ha caratterizzato l'ultimo scorcio della terza legislatura, ha portato all'incontro di quelle forze politiche che ritengono che non possa essere disgiunta la soluzione dei problemi della libertà e quella dei problemi della giustizia sociale; che, cioè, pongono lo sviluppo economico al servizio del conseguimento di un più alto grado di civiltà.

Sul piano legislativo la quarta legislatura repubblicana dovrebbe pertanto procedere all'impostazione e all'approvazione dei seguenti provvedimenti: 1) legge generale sulla pianificazione urbanistica; 2) legge organica per l'edilizia economica e popolare; 3) piano di sviluppo della scuola; 4) programma di assistenza sanitaria; 5) programma di ammodernamento della rete stradale statale; 6) legge organica sulla navigazione interna; 7) legge organica per le ferrovie metropolitane.

Si tratta indubbiamente di un programma di attività legislativa eccezionale. Si ha tuttavia motivo di ritenere che il Parlamento potrà svolgerlo completamente se non verrà meno la volontà delle forze politiche democratiche di arrivare alla formazione di una maggioranza parlamentare capace di assicu-

rare, con un processo di pianificazione democratica, lo sviluppo della libertà e il progresso civile dell'intera comunità nazionale.

Il nostro gruppo concorda con questa impostazione. Non è sempre consenziente sul modo in cui certi problemi sono stati affrontati in passato (e ne indicherà i motivi) e su come si intende affrontarne altri.

Pianificazione urbanistica. Il nostro partito, con la sua azione politica, non intende fabbricare in Italia totalitari di sinistra, né reazionari di destra o ciechi conservatori: intende creare intorno al sistema ed al metodo democratico sempre maggiori consensi, e da questi consensi trarre forza per marciare sempre più decisamente verso nuove riforme.

Mi dispiace che sia assente l'onorevole ministro perché dobbiamo addebitargli il torto di avere fatto perdere almeno 500 mila voti alla democrazia cristiana e almeno 100 mila voti al mio partito (è un giudizio soggettivo). L'errore di non essere stato pronto ad illustrare in modo semplice e piano il suo disegno di legge sull'urbanistica, ed il fatto che il mio partito vi abbia dato totale adesione senza essere stato in grado di volgarizzarlo nel paese, hanno portato a queste perdite. Si tratta di un disegno di legge che, fra l'altro, lo ammetterete, ha seguito un *iter* poco ortodosso e ha consentito alle forze negatrici di progresso di scatenare una contropropaganda tale da terrorizzare finanche chi fosse proprietario di una piccola area. Figuratevi che anche le forze di estrema sinistra, nello svolgere la loro campagna elettorale capillare, si sono avvalse di questo tema per far credere perfino ai piccoli proprietari di aree che sarebbero stati privati di esse, che le medesime non si sarebbero potute trasmettere ereditariamente ai successori legittimi, e via dicendo. Cioè la tentazione elettorale, la ricerca di consensi hanno portato tutte le forze politiche ad esercitarsi su tale tema. E nel mentre si assisteva ad una inefficace difesa sul problema della Federconsorzi, che, per altro, è un problema puramente contabile, inspiegabilmente il ministro dei lavori pubblici non appariva alla televisione per difendere il suo progetto, per dire ai cittadini che la pianificazione urbanistica partiva da uno studio dell'Istituto nazionale di urbanistica. L'attività pluriennale di riflessione, di indagine e di elaborazione dottrina condotta dall'Istituto nazionale di urbanistica non poteva che concludersi con la ricerca e con l'affermazione di un grande disegno, nel quale l'aspirazione alla convergenza dei nuovi equilibri comunali,

intercomunali e regionali nel più vasto equilibrio della comunità nazionale trovasse la via giuridica per attuarsi compiutamente e convenientemente.

Si trattava del progetto di una legge che voleva consentire ai comuni di intervenire efficacemente per eliminare le impotenze che affliggono la loro azione, per dare efficacia esecutiva alle loro ordinanze, per realizzare i servizi di pubblica utilità, per evitare eccessive speculazioni ed in definitiva per costituire un agglomerato di alta civiltà.

Leggi di questo genere i socialisti democratici del nord, per non citare che quelli svedesi, ne hanno già fatte, ed esse non hanno creato malesseri di alcun genere. Una legge che fissi il presupposto di un esproprio totale delle aree per consentire ai comuni la realizzazione dei servizi sociali — strade, piazze, parchi — salvo successiva rialienazione con diritto di prelazione per i vecchi proprietari, che non colpisca i piccoli risparmiatori, che consenta di attribuire al comune tutta la plusvalenza derivante dalla spesa pubblica effettuata, che impedisca ai privati di costruire volumi eccedenti le norme dei piani comunali e intercomunali, facendo proprietario il comune di quegli eccessi di costruzione, certamente eviterebbe le lungaggini burocratiche e le violenze private che oggi imperano nel paese.

Se si pensa che Torino ha 3.800 costruzioni senza licenza edilizia e Pescara, mia città, anche in tempi di amministrazione comunale socialista e comunista, consentì 1.873 deroghe al piano di ricostruzione; se si pensa che nessuno in Italia ha mai demolito quello che ha costruito in deroga alle norme edilizie comunali; se si pensa alle lungaggini con cui, con le attuali leggi, i piani regolatori, i comparti, le varianti vengono approvati; se si pensa almeno a ciò, si vede come una nuova disciplina di questa materia si imponga come esigenza fondamentale.

Riteniamo che primo requisito di tale disciplina debba essere quello di consentire rapidità nelle decisioni, dopo che i consigli comunali hanno deliberato; quindi è necessario un decentramento di controlli, è necessario, cioè, che non tutto passi per il Ministero dei lavori pubblici, ma sia decentrato in buona parte alle regioni, ai provveditorati alle opere pubbliche regionali.

Si assiste a lungaggini esasperanti: piani regolatori approvati dai consigli comunali vengono approvati dopo anni dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e a volte rinviati con decisioni parziali, che provocano

quella mancanza di coordinamento urbanistico la quale, a sua volta, porta allo Stato il disagio descritto.

Cosa debbono fare i comuni di fronte a ciò: applicare le norme deliberate dal consiglio comunale, in attesa della emanazione del decreto del Presidente della Repubblica, o applicare le norme precedenti? Abbiamo assistito ad episodi di questo tipo: non volendosi applicare le vecchie norme, perché superate dalle nuove delibere del consiglio comunale, nelle more delle approvazioni superiori si paralizzava tutta l'attività urbanistica delle città, sicché i sindaci, che pur debbono amministrare i propri cittadini, finivano con il concedere licenze edilizie che sempre si applicavano alle regole del maggior vantaggio per il costruttore.

RIPAMONTI, *Relatore*. Ma c'è la salvaguardia.

CETRULLO. L'esperienza insegna che riesce difficile applicarla.

Se tenete conto dei dati che ho citato, dovete persuadervi che anche le norme di salvaguardia rendono ben poco ai fini del controllo effettivo, che può esser dato soltanto dall'applicazione del beneficio. Se il beneficio viene tolto, il costruttore viene impedito nella sua volontà di usufruire della norma.

Il nostro partito tiene conto di quanto affermava già l'onorevole Moro, e cioè che:

a) La pianificazione urbanistica va intesa nella sua più ampia accezione di sistemazione generale del territorio; in conseguenza, essa dovrà essere coordinata razionalmente con la programmazione economica nazionale.

b) Nella disponibilità e nella destinazione delle aree soggette alla pianificazione urbanistica l'interesse pubblico deve avere assoluta preminenza rispetto all'interesse privato.

c) L'acquisto della proprietà della casa dovrà essere favorito in conformità della Costituzione.

d) Dovrà essere instaurata e mantenuta una situazione di mercato in cui l'offerta di aree edificabili corrisponda almeno alla domanda per nuovi insediamenti.

e) I proprietari delle aree edificabili dovranno trovarsi in posizione di indifferenza assoluta rispetto alle decisioni dei piani sulla destinazione delle rispettive aree.

f) Dovrà essere effettuata fra i proprietari la massima possibile perequazione di trattamento in conseguenza dell'attuazione dei piani.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 SETTEMBRE 1963

g) Le plusvalenze, comunque determinatesi nelle aree edificabili, dovranno essere pubblicizzate nella massima misura possibile.

Per il conseguimento degli obiettivi enunciati dovranno prevedersi strumenti e procedure di questo genere:

1°) I piani regolatori dovranno essere articolati in comparti di sufficiente ampiezza e con caratteristiche tecniche appropriate, che permettano, tra l'altro, una effettiva azione perequatrice. Il piano dovrà prevedere, relativamente a ciascun comparto, il valore medio del terreno per unità di superficie. Tale dato sarà calcolato prescindendo da qualsiasi incremento di valore che si sia verificato o possa verificarsi direttamente o indirettamente per effetto della progettazione, dell'adozione e dell'attuazione di piani regolatori in atto o in corso di elaborazione. Nel calcolo dovrà tenersi conto dell'effettiva utilizzazione (agricola o altra) dell'area. Il valore medio, così calcolato per ogni comparto, sarà adeguato nel tempo in termini reali (secondo un opportuno indice) e quindi sganciato dalle decisioni dei piani e dalle eventuali manovre speculative ad esse collegate.

2°) I proprietari delle aree comprese in un singolo comparto potranno, consorzandosi tra loro, realizzare quanto previsto dal piano per il relativo comparto, impegnandosi al rispetto assoluto delle prescrizioni tecniche e dei tempi di attuazione. Qualora i proprietari non decidano di consorziarsi o il consorzio non attui nei tempi prestabiliti gli impegni assunti, il comune dovrà espropriare le aree dell'intero comparto, corrispondendo ai proprietari un indennizzo pari al valore di cui al precedente punto primo. La misura dell'indennizzo, calcolato come al precedente punto primo, si applicherà anche nel caso di espropriazione di edifici in conseguenza di variazioni di piani. In tal caso nella misura dell'indennizzo dovrà essere tenuto conto della effettiva utilizzazione dell'edificio.

3°) Dovrà essere istituito uno strumento fiscale, armonizzandolo con quelli esistenti ed in particolare con la legge n. 246 del 5 marzo 1963. Tale strumento dovrà tendere a rendere quanto più possibile equivalente la situazione dei proprietari consorziati e dei proprietari espropriati, ed a realizzare la migliore perequazione fra i diversi comparti. Pertanto dovrà essere assunta, come elemento di riferimento per la tassazione, la plusvalenza determinatasi nelle singole aree, quale differenza tra il valore che le aree stesse verranno ad assumere in conseguenza della

attuazione dei piani ed il valore di cui al precedente punto primo.

4°) Le plusvalenze così acquisite dai comuni dovranno essere utilizzate a fini urbanistici, tra cui la formazione di demani di aree e la calmierazione dei prezzi.

5°) I comuni dovranno mettere in vendita ad asta pubblica i terreni espropriati che non intendano direttamente utilizzare, assumendo a base di asta l'indennizzo pagato al proprietario, maggiorato delle spese di urbanizzazione primaria e delle spese generali. Gli acquirenti delle aree dovranno, entro termini di tempo prestabiliti, attuare quanto previsto dai piani.

6°) Le leggi 18 aprile 1962, n. 167 e 5 marzo 1963, n. 246, attualmente in vigore, dovranno essere armonizzate con le nuove disposizioni.

7°) Opportune norme dovranno essere previste per situazioni particolari di piccoli proprietari, di cooperative e simili.

8°) Affinché la nuova legislazione urbanistica possa raggiungere pienamente benefici effetti sul mercato delle abitazioni, dovrà essere integrata da opportuni provvedimenti in materia di politica edilizia.

Rilieviamo per altro che la politica di piano deve avere a fondamento la stabilità monetaria, altrimenti non vediamo come nella continua rincorsa tra prezzi e salari si possa prevedere un piano decennale. Ci riferiamo in particolare alle ripetute leggi n. 167 del 18 aprile 1962, e n. 246 del 5 marzo 1963.

La legge n. 167, per la brevità dei termini di attuazione, non ha consentito uno studio profondo. Bene ha fatto pertanto il Governo a chiederne la proroga per quanto riguarda i termini di approvazione dei piani di sviluppo dell'edilizia popolare da parte dei consigli comunali, dato che la brevità dei termini ha creato anche questo malessere. Lo studio non è stato approfondito in diversi comuni.

La determinazione dell'indennità di espropriazione sulla base del valore venale riferito alla data di due anni prima della deliberazione comunale non ci trova consenzienti, in quanto sarebbe stato più confacente riferirsi alla legge di Napoli del 1865 per la costruzione di opere pubbliche, e pagare il valore venale per gli altri terreni.

Così pure, in riferimento alla stabilità monetaria, non ci sembra che la legge n. 246 del 5 marzo 1963 concorra a questo fine. Difatti, se le si toglie il carattere punitivo, che fa risalire la tassazione alla determinazione del valore riferito sino a dieci anni prima

(e tutti i consigli comunali gareggiano in ciò), a noi sembra che tale legge possa essere sottoscritta da qualsiasi settore di questa Assemblea anche al di fuori della zona politica del centro-sinistra. Invero essa non risolve il problema della stabilità dei prezzi, perché non è altro che una imposta indiretta il cui onere ricade sul prezzo delle abitazioni: è in sostanza una imposta di consumo sull'abitazione, che determina un automatico rialzo sul mercato del prezzo delle aree e quindi, in proporzione, del costo degli appartamenti.

Dovendosi raggiungere il fine di dare la casa a tutti, bisogna mantenere perlomeno costante il prezzo delle aree.

E poiché è noto che i comuni non hanno mezzi per l'acquisto diretto, detti mezzi non possono essere forniti dalla legge n. 246, ma da una legge che comporti una imposta diretta sulle aree indicate dalla pianificazione urbanistica. Questa legge, secondo noi, dovrebbe fissare il principio che tutta la plusvalenza sia comunque devoluta al comune.

Si potrebbe stabilire che le aree nel piano decennale debbono essere soggette ad una imposta che, partendo al primo anno dall'1 per cento del valore dichiarato dal proprietario (e le aree dovrebbero essere espropriabili in qualsiasi momento al medesimo prezzo dal proprietario dichiarato), arrivi al 10 per cento al decimo anno, aumentando dell'1 per cento all'anno. Si avrebbe così la possibilità per i comuni di acquistare le aree, che al decimo anno avrebbero subito una tassazione del 55 per cento del prezzo dichiarato.

Opportuni accorgimenti giuridici dovrebbero esentare proprietari di piccole aree o cooperative, o chi entro un determinato periodo di tempo voglia realizzare quanto previsto dal piano. In tal modo non sarebbero fabbricati solamente avversari della politica democratica, ma anche veri democratici, che vedrebbero finalmente conseguita una delle principali aspirazioni umane: quella di avere una casa.

Certo è che la situazione in questa materia è delicata, se si considera che gli investimenti privati sono andati a mano a mano aumentando dal 68 per cento del 1951 al 91,50 per cento nel 1962, con conseguente diminuzioni degli investimenti pubblici, sia in termini percentuali sia in cifre assolute.

La massa di questi investimenti privati è stata la conseguenza dei sacrifici dei lavoratori ancora privi di un'abitazione civile.

La politica di pianificazione democratica deve essere realmente la politica dei veri democratici, e non di altri che, sotto la denominazione di democratici, aspettano il crollo della democrazia politica.

La legge n. 246 crea malessere specialmente quando, con l'assunto di dare mezzi ai comuni, enuncia un principio punitivo rivoluzionario, determinando la retrodatazione sulla valutazione dell'imposta o la retrodatazione dell'imposta stessa.

Riteniamo che essa vada rivista sotto la veste costituzionale. Dato per concesso che l'imposta, riferendosi all'oggetto, possa essere anche costituzionalmente accettata per quanto riguarda la retroattività della valutazione, non vediamo come possa ritenersi costituzionale il fatto che con essa si vuole colpire un contratto giuridico già perfezionato e adempiuto, quale il passaggio di proprietà, prima dell'emanazione della legge. Se questo ammettessimo, conseguiremmo due conseguenze negative: l'inefficacia giuridica della legge e la creazione di uno stato d'animo di paura, specialmente nei piccoli proprietari, che quindi diventeranno avversari della politica di centro-sinistra.

Il nostro gruppo si aspetta un testo di legge unificato che dia realmente ai meno abbienti la possibilità di avere una casa. Dalla concessione dei contributi, a quella dei mutui singoli e cooperativistici, ad altre forme di incentivi, tutti i mezzi debbono essere usati, senza attendere la volatilizzazione delle somme per scivolamento della moneta, che creerebbe una situazione tale da rendere vana l'attesa, e per cui diverrebbero assolutamente non indicative le cifre fissate dalla legge n. 195 e precedenti.

Chiediamo al ministro di accettare la indicazione dell'ulteriore finanziamento della legge n. 640 e quella relativa all'acquisizione di case per i senzatetto.

Le dimensioni che il problema della casa ha assunto in Italia sono indicate dalle stime effettuate dalla T.E.K.N.E. e dall'« Inarch », secondo le quali il fabbisogno di stanze nel periodo di 15-18 anni dovrebbe essere di circa 50-54 milioni, e dovrebbe essere così ripartito: 18 milioni di stanze per eliminare il fenomeno del sovraffollamento; 7,5 milioni di stanze per eliminare le abitazioni inadatte; 24,5-28,5 milioni di stanze per far fronte all'incremento di popolazione nel periodo considerato e per il rinnovo del patrimonio edilizio.

Le suddette stime ci danno inoltre le variazioni degli indici di affollamento alla

data dei censimenti del 1931, 1951 e 1961; gli investimenti privati e pubblici effettuati dal 1951; i vani costruiti in totale e la ripartizione tra edilizia privata ed edilizia sovvenzionata.

Da questi elementi è facile prevedere il fabbisogno reale. Per quanto riguarda invece il fabbisogno in denaro, bisogna tener presente che i costi degli alloggi raggiungono punte che possono apparire spaventose ai lavoratori a reddito fisso. Basti pensare ai prezzi degli appartamenti a Roma e Milano: da 12 milioni a 30 milioni per un appartamento di 110 metri quadrati lordi, e cioè di tre vani ed accessori, ovvero cinque vani legali. Non sempre la colpa di questo stato di cose è imputabile al mercato delle aree, la cui incidenza si aggira dalle 6.500 lire alle 12 mila e più al metro cubo rispetto a prezzi che, riferiti ai metri quadrati, oscillano, secondo le zone e le rifiniture degli appartamenti, da 100 a 250 mila e più lire al metro quadrato: talché si può stimare guadagni da 50 mila a 150 mila lire ed oltre.

Riteniamo perciò che i lavoratori edili stiano conducendo nei confronti degli imprenditori giuste lotte di rivendicazione. È per altro da osservare che i costruttori e gli appaltatori che operano per conto terzi debbono essere agevolati almeno per lo snellimento delle pratiche di revisione e di pagamento, sicché anche questa benemerita categoria possa sopportare gli oneri degli aumenti richiesti dalle maestranze. Riteniamo all'uopo non troppo soddisfacente la recente proposta di legge di revisione degli appalti, che secondo noi dovrebbe avere maggiore ampiezza, pur se ci rendiamo conto delle difficoltà di reperimento dei fondi.

Nulla deve essere tralasciato per arrivare ad un indice medio di affollamento uguale a uno, considerato buono in un paese civile: e sempreché la media indicata non sia una media « trilussiana », cioè fatta di molti appartamenti signorili e di pochi appartamenti per i lavoratori.

Da quanto ho detto appare evidente questa preoccupazione: gli investimenti privati sono di gran lunga superiori a quelli pubblici e bisogna, quindi, aumentare, e di molto, questi ultimi.

Il problema che per noi socialisti democratici deve avere assoluta priorità è quello scolastico. Certo, esso non è solo edilizio, ma attiene anche alla formazione dei docenti, ai programmi, ecc. Per stare nel tema dei lavori pubblici, è evidente però che l'aspetto edilizio è macroscopico, se si pensa che i comuni per costruire nuove aule devono

avere prima la promessa di finanziamento, poi progettare, poi approvare i progetti, e poi seguire *iter* che si prolungano nel tempo in modo pauroso, per vedersi magari alla fine limitare i fondi per le aree ed a volte addirittura respingere i progetti, dopo qualche anno da quando sono stati redatti.

Sarebbe forse opportuno che ogni ufficio comunale istituisse una branca destinata solamente alla formulazione e all'aggiornamento di tali progetti, e che gli organi tutori si munissero di identici uffici con compiti di aiuto e di sprone. Se vi è carenza di tecnici, cercatene anche di non laureati. E qui torna opportuno chiedere al ministro se ritenga di considerare favorevolmente una proposta di legge che inserisca tra questi professionisti anche i geometri.

La costruzione di 244.300 aule con un costo di 2.655 miliardi, da sommare ai 450 miliardi per l'edilizia universitaria, comporta una cifra globale di 3.105 miliardi, che non è indifferente, anche in riferimento ad una spesa che non preveda alcuno slittamento della moneta.

Le lungaggini burocratiche (le quali ostacolano finanche l'uso di aule prefabbricate, che pur sono lievissimi palliativi) impediscono a volte la costruzione delle aule finanziate perché gli appalti vanno deserti, perché le aree sono aumentate di prezzo; in questa rincorsa, gli ultimi due anni hanno visto l'inizio di ben poche costruzioni scolastiche, specialmente nei centri in rapido sviluppo.

Ma alla formazione di tecnici è legata qualsiasi altra possibilità per la nostra nazione di seguire lo sviluppo tecnologico; per cui la spesa per l'istruzione deve a nostro parere avere assoluta priorità.

Nello stesso modo, del resto, la fondamentale aspirazione umana alla tranquillità ed alla pace deve venir soddisfatta con la concezione che il cittadino, in quanto tale, ha diritto alla totale assistenza, dalla nascita alla morte. A questo riguardo, e sempre per quanto attiene ai lavori pubblici, dobbiamo tener presente che siamo al di sotto di qualsiasi nazione civile come *standards* di attrezzature di ogni tipo; cosa che del resto si evince dalla stessa relazione. Siamo al di sotto anche dei minimi previsti dall'Organizzazione mondiale della sanità.

Pertanto chiediamo che anche in questo campo, tramite incentivi vari, anche ai privati, si cerchi-almeno per quanto riguarda la creazione dei posti-letto — di raggiungere il minimo fissato dall'Organizzazione mondiale della sanità nel più breve tempo possibile:

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 SETTEMBRE 1963

ciò di creare 320 mila unità nel periodo 1964-1975.

Per quanto attiene ai servizi comunitari, sarebbe preferibile modificare il sistema dei contributi trentacinquennali quale concorso nel pagamento delle annualità, in quanto diversi comuni attualmente si trovano in condizioni deficitarie tali, che non sono in grado nemmeno di contrarre prestiti ai sensi delle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 15 febbraio 1953, n. 184, e sarebbe illusorio per alcuni tra essi impostare finanche le pratiche.

A queste istanze di fondo vogliamo aggiungere altre, che si riferiscono a fatti particolari.

Vogliamo così sollecitare l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad intervenire con la sua autorità, affinché l'acquedotto del Ruzzo in provincia di Teramo sia messo in grado al più presto di portare l'acqua sufficiente ai comuni della costa adriatica da Roseto a Giulianova, da Tortoreto ad Alba Adriatica.

Vorremmo anche ricordare all'onorevole ministro il problema dei porti dell'Italia centrale e chiedere il suo impegno per una pronta risoluzione. In Abruzzo abbiamo due porti. A quello di Ortona, che è un porto naturale, ha già fatto riferimento il ministro rispondendo ad una mia interrogazione e affermando che la necessaria realizzazione immediata della variante al piano regolatore comporterebbe una spesa di lire 1.551.000.000. Ebbene, le chiediamo, onorevole ministro, di impegnarsi a presentare un progetto di legge particolare, o una variazione all'articolo 138 del bilancio, per consentire quello stanziamento e ripristinare il porto di Ortona quale era nell'anteguerra. L'altro porto è quello di Pescara, che dovrà essere utilizzato, tenendo conto della presenza del fiume, come porto situato su una spiaggia aperta. Per esso chiediamo che non si accetti la soluzione del porto-atollo o del porto-isola, con un collegamento aperto di circa 2.200 metri, ma si adotti la soluzione del porto-darsena, tenendo conto che il suo sviluppo deve essere previsto in modo da far fronte al traffico per almeno cinquant'anni.

Queste cose noi chiediamo al ministro perché anche l'Abruzzo ha il diritto di essere trattato come le altre regioni d'Italia. Per la stessa ragione invitiamo il ministro ad evitare, per esempio, che la costruenda autostrada Milano-Canosa muti le sue caratteristiche tecniche dopo Ancona, con una sede più ristretta, priva di piste di sosta, si da essere classificata di tipo B e non di

tipo A. Queste cose purtroppo ci fanno constatare che una certa differenza di azione si nota tra lo sviluppo degli investimenti economici nel nord d'Italia e lo sviluppo degli investimenti economici del sud: specialmente quando si pensa a declassificare la stessa funzione della viabilità del sud.

Noi pensiamo che queste cose il ministro le sappia, perciò lo invitiamo anche a impegnarsi per la costruzione dell'autostrada Roma-Pescara e Roma-L'Aquila — il cui primo tratto è stato già approvato come progettazione dall'« A. N. A. S. » — in modo che i lavori inizino contemporaneamente dai due capolinea, attuando anche per l'Abruzzo criteri perequativi di giustizia.

Il nostro gruppo, sulla base delle considerazioni che ho svolte, si asterrà dalla votazione. (*Applausi*).

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

BIAGGI FRANCAANTONIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che molti di noi, mi auguro tutti, si saranno posti la domanda se valga la pena di prendere la parola sui bilanci dello Stato, nelle condizioni in cui oggi si presenta la vita parlamentare; nelle condizioni cioè in cui vengono a trovarsi i deputati per esprimere il loro parere e le loro critiche su questi bilanci, l'esame dei quali dovrebbe rappresentare una delle attività fondamentali del Parlamento.

Vorrei infatti rilevare, per quanto riguarda più propriamente la discussione di questo bilancio, che se non mi fossi fatto parte diligente nel seguire le discussioni in Commissione e nel prendere nota, direttamente o indirettamente, delle cose dette, mi sarei trovato oggi nelle condizioni di poter leggere soltanto la relazione Ripamonti nel testo ieri pubblicato. Il funzionamento della nostra attività parlamentare subisce dunque remore, impacci, impedimenti, che derivano forse da consuetudini formatesi in questi anni.

Una volta tanto, vorrei procedere a uno scambio di amori sensi fra deputato e relatore, elogiando la fatica improba dell'onorevole Ripamonti, il quale si è dato la pena di compilare un grosso volume di considerazioni che però in gran parte non sono, come dovrebbero essere, il commento al bilancio; non sono l'espressione della maggioranza della Commissione; ma sono piuttosto un complesso di idee, di prospettive, forse di sogni del relatore stesso, il quale trae motivo dal bilancio per farci un quadro di quella che secondo lui potrebbe essere l'Italia

di domani, proiettando tali previsioni addirittura nei prossimi quindici anni.

Ella, onorevole Ripamonti, sa quanta stima, amicizia e spirito di colleganza mi legano alla sua persona, e vorrà consentirmi di non farle complimenti per la fatica veramente notevole cui si è sobbarcato, ma di proporre invece che le relazioni siano più stringate, più aderenti a quella che è la reale consistenza del bilancio in discussione. Invece ella, onorevole relatore, si è lasciato prendere dall'entusiasmo che le è proprio, a scapito della relazione, che contiene cose che con essa non hanno niente a che fare e sono forse i « sogni nel cassetto », per il momento chiuso, ma che ella spera di aprire il giorno in cui il suo sospirato centro-sinistra si dovesse realizzare.

Quindi, siamo qui a domandarci se valga la pena di affrontare la fatica di intervenire in una discussione di bilancio le cui conclusioni sono già scontate, talché tutto quello che si dirà da parte delle opposizioni non avrà probabilmente alcuna eco, alcun riscontro nella replica del ministro. In questa situazione, sobbarcarsi alla fatica di un intervento sembra sterile. Tuttavia ritengo che nonostante tutto, nonostante l'abbandono dell'aula da parte dei colleghi, nonostante l'assenza del ministro, siamo qui essenzialmente per fare il nostro dovere, per dire quello che pensiamo come uomini di parte e per ascoltare i diversi punti di vista dei colleghi.

Poco fa, un collega socialdemocratico mi ha tolto alcuni argomenti; usando termini, direi analoghi a quelli che avrei usato io. Mi sia consentito un rilievo politico: esprimere il rammarico che l'onorevole Saragat insista nel sostenere che con il partito liberale non è possibile un dialogo, quando suoi colleghi di partito, come l'onorevole Cetrullo, si esprimono in modo non molto difforme da quello che sarebbe usato da noi nel trattare alcuni essenziali argomenti, quali la legge urbanistica.

Ho preso tuttavia la parola ritenendo che non sarà forse inutile quello che dirò, manifestando alcune perplessità e alcuni punti di vista liberali sul grosso problema di cui tanto si parla, di cui tanto ci si occupa: il problema della programmazione.

Vede, onorevole relatore, ella usa troppo spesso l'aggettivo « democratico ». Ella parla di programmazione « democratica »; lo ripete diverse volte. Chi la conosce e chi sa come la pensi, ha il sospetto che con questo aggettivo voglia nascondere proprio ciò che

per me è antidemocratico. Infatti anche i comunisti parlano di programmazione democratica: è un aggettivo che può essere preso come si vuole, che può dire niente come può dire tutto. Vorrei che ella avesse detto, per esempio, programmazione indicativa oppure coercitiva, espressioni più precise. Ella invece, per non sapere leggere né scrivere, come si dice dalle nostre parti, e per non comprometersi, parla di programmazione democratica.

RIPAMONTI, *Relatore*. No, di pianificazione.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Qui siamo preda dei trabocchetti di una terminologia così vasta e così differenziata, che si parla della stessa cosa usando termini differenti. Ella parla di programmazione e di pianificazione. Ciò che vorrei rilevare nella sua relazione è che ella considera il Ministero dei lavori pubblici come uno degli organi fondamentali per realizzare la programmazione. Ho letto e riletto attentamente alcuni passi della sua lunga relazione, e oltre a ricavare l'impressione che ella abbia travasato il suo personale *pathos* di uomo politico in un documento che doveva esprimere il pensiero della Commissione, ho rilevato che ella afferma cose che, secondo me, non sono sempre coerenti con il fine che ella si è proposto. Ella parla di finalità, di compiti del Ministero dei lavori pubblici. Dice fra l'altro — mi perdoni se me la prendo con lei in assenza del ministro — forse con parole diverse, che anche questo sarebbe un bilancio di transizione. Io guardo il bilancio, non guardo i suoi sogni nel cassetto. Queste stesse cose le diceva l'anno scorso il collega onorevole Baroni. Egli affermava che si trattava di un bilancio di transizione, che prevedeva le nuove strutture da dare al Ministero dei lavori pubblici, in relazione ai suoi importanti compiti non solo di progettazione, ma anche di realizzazione di una politica di piano — come ella dice — « democratico ». Forse le parole non coincidono con quelle che ella usa, ma mi pare che questi siano i concetti dai quali ella parte nella sua relazione. Allora io li metto in rapporto a questo bilancio, cui mi attengo: e vado a vedere se i suoi sogni corrispondano alla realtà. Se ci fosse qui il ministro, che considero, sotto molti aspetti, un realizzatore al quale piace, più che la teoria, la pratica, forse egli potrebbe dirmi se quanto suppongo è vero.

Questo strumento della pianificazione, dunque, dovrebbe essere potenziato e rafforzato.

In una parte della sua relazione si parla della struttura da dare al Ministero, dei compiti da affidare ad esso, del decentramento dei servizi. In un'altra parte che mi ha particolarmente interessato e che ritengo sia il frutto delle fatiche di qualche ufficio del Ministero, si tocca così la questione del riordinamento dei provveditorati.

RIPAMONTI, *Relatore*. È la nota aggiuntiva della commissione per la riforma della pubblica amministrazione.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Questa nota è fatta bene ed è interessante. Devo però rilevare una contraddizione profonda tra i compiti che si vogliono affidare al Ministero, e che non sono esattamente definiti (perché non si sa ancora cosa sarà la programmazione o pianificazione) e la situazione di fatto.

Ella, onorevole Ripamonti, lancia un grido di allarme — come del resto avevano già fatto in passato altri relatori — sulla drammatica situazione del personale. A pagina 50 della sua relazione si legge che sono ben 484 gli elementi che hanno abbandonato il Ministero. Ella solleva giustamente il problema del potenziamento dei servizi, affermando che occorre dare al personale e ai funzionari, così benemeriti, del Ministero dei lavori pubblici uno *status* giuridico e un assetto economico che inducano le nuove leve ad assumere la responsabilità e l'onore di servire lo Stato in quei ranghi.

Questo, come ella mi insegna, è un tema fondamentale e la condizione indispensabile per fare del Ministero dei lavori pubblici un organo propulsivo e direttivo della pianificazione democratica, intesa però in senso liberale.

Qui, viceversa, abbiamo una fuga dovuta a condizioni obiettive. Sappiamo come sia difficile riformare i quadri della nostra burocrazia per mezzo di incentivi che li rafforzino. È un problema pratico, un problema di fondo ancora insoluto, un problema sul quale né il collega onorevole Ripamonti, né l'onorevole ministro ci hanno dato indicazioni utili circa le possibilità di risolverlo. Tutto ciò che ella, onorevole relatore, dice sulla riforma della struttura del Ministero si tramuta in sogni, che restano nel cassetto, in parole che si disperdono al vento, come il fumo dei comignoli di virgiliana memoria che si eleva alla sera, mentre cade il sole dietro le cime delle montagne.

PRESIDENTE. Veramente si dovrebbe dire « cadono ». *Maioresque cadunt altis de montibus umbræ!*

BIAGGI FRANCAANTONIO. Quelle sono le ombre, ma io parlavo del fumo. *Summa procul villarum culmina fumant.*

La ringrazio, signor Presidente, della sua interruzione. Non volevo parlare latino, dato che il latino ormai dovrebbe essere messo al bando anche dalla nostra aula, dopo quanto abbiamo sentito nella passata legislatura: sepolto nelle scuole, dovrebbe esserlo anche nelle aule del Parlamento.

Parlavo dunque del problema dei quadri. Nella sua relazione, l'onorevole Ripamonti delinea un nuovo ordinamento del Ministero dei lavori pubblici. Io credo che più che un nuovo ordinamento vi siano dei ritocchi da apportare alla struttura attuale; non credo alla necessità di fare qualcosa di rivoluzionario. Invece si vorrebbero dare alla periferia, e soprattutto ai provveditorati, poteri più larghi di decisione e di iniziativa: ottima cosa, se ci si riuscisse. Lei ed io coi provveditori abbiamo avuto contatti continui per ragioni di lavoro e sappiamo molto bene in quali strettezze, in quali difficoltà essi siano costretti ad operare: mancanza di personale e di mezzi, e pesante coltre di controlli in mano a una burocrazia centralizzata che non vuole rinunciare alle sue prerogative.

Ma qui si tratta d'altro. Primo punto rimane quello del personale: cercare i modi per richiamare al servizio dello Stato personale qualificato. Il relatore dice: personale « altamente qualificato », il che — mi consenta — equivale a dire, coi tempi che corrono, alti stipendi: non ce lo nascondiamo.

RIPAMONTI, *Relatore*. È responsabilità conseguenti.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Si capisce. Quando si dice « altamente qualificato », si intende altamente qualificato moralmente, perché gl'ingegneri che escono dal politecnico e hanno fatto « stringhe della pelle » per ottenere la laurea (e quindi tutti bravi) sono persone che approfondono nell'esercizio delle loro funzioni non solo la competenza ma anche un'alta coscienza di cittadini.

RIPAMONTI, *Relatore*. Non basta aumentare gli stipendi: bisogna dare loro anche più ampie responsabilità.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Ma come dare a costoro prestigio? Prima di tutto conferendo vigore ed autorità al Ministero stesso. Ordine nello Stato: ecco che torna il nostro *Leitmotiv: Primum vivere deinde philosophari*. Prima della programmazione, ordine nello Stato.

RIPAMONTI, *Relatore*. Questo è logico.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Altrimenti tutto quello che è programmazione fra quindici anni si rivelerà solo promesse: cose che desidereremmo fossero e non saranno mai.

Dicevo del decentramento: sarà compito dell'esecutivo studiarne i limiti. Comunque, lo allargherei rispetto a quanto è proposto nella relazione ricordata dalla commissione per la riforma burocratica; relazione che, ripeto, mi ha colpito per la sua ampiezza e per la sua chiarezza.

Ma il nostro bilancio è il bilancio di tutti i giorni, è il bilancio dell'anno scorso, è il bilancio di due anni fa, è il bilancio dello Stato che noi abbiamo attualmente in piedi. E allora, onorevole Ripamonti, su che strada stiamo camminando? Sulla strada della programmazione? Io direi di sì: certo che si può migliorare molto. Perché molte delle cose che sono contenute nel bilancio rientrano nella programmazione. Se il bilancio reca impegni di spesa ragguardevoli come questi per la viabilità e per la scuola, pochi, troppo pochi ne reca ancora per la sanità. Ebbene, tutte queste cose stanno nella programmazione. Ma vorrei dire che la programmazione o politica di piano, come si preferisce, sono cosa terribilmente seria. Noi non escludiamo che uno Stato ordinato debba programmare: lo si fa nelle famiglie, lo si fa nelle aziende, lo si fa dappertutto. Quindi non è questa una parola che ci dia fastidio. È l'aggettivo «democratica» che ci dà fastidio, che nasconde l'*arrière-pensée* che io ben conosco, come la conoscono tutti coloro che sanno come la pensi l'onorevole relatore. Quindi lasciamo stare l'aggettivo «democratica» (forse sul terreno della pura sostanza potremmo anche noi liberali trovarci d'accordo con voi che attualmente vi agitate per una programmazione) quanto alla programmazione.

Ma fatta da chi, con quali mezzi, con quali uomini, con quali idee? Purtroppo noi italiani abbiamo la passione della politica, della discussione, del dibattito, ma quando si tratta di realizzare, sul piano concreto delle cose, opere che abbiano un substrato di tecnica e di economia, ci piace sfuggire e chiudere gli occhi, siamo portati al semplicismo; e in questo difetto della faciloneria siamo tutti veramente fratelli. Ma con i piani non si può essere faciloni; bisogna veramente fare le cose con impegno. E prima di tutto ci vogliono uomini capaci, di intemerata onestà, non faziosi: perché il piano va al di là dei partiti. E non so se sia facile trovare oggi questi uomini tra le file esangui

della nostra burocrazia; benemerita, ripeto, ma non preparata, perché non ha mai pensato in termini di piano; burocrazia che ha quindi bisogno di un nuovo inquadramento, di un chiarimento di idee, anche sul piano politico. Perché — ripeto — oltre agli uomini, ci vogliono idee chiare.

Quindi il pensare di accollare a questa povera burocrazia — «povera» nel senso di perseguitata — compiti come quelli tracciati nella sua relazione, mi creda, onorevole Ripamonti, è utopia. Quanto si dice nella relazione stessa non servirà a niente se il ministro — che vedo con piacere onorare il mio intervento della sua presenza — non avrà prima provveduto — egli che del resto, e gliene do volentieri atto, è un realizzatore — a chiarire le idee nel suo Ministero e a riordinarne le strutture in funzione dei compiti che gli si vogliono attribuire.

Si potrebbe obiettare: aspettate e poi vedrete, riforme sono allo studio e il Ministero, una volta riordinato, sarà chiamato ad assolvere un ruolo essenziale nella politica di piano. Debbo riconfermare il mio convinto scetticismo che questo possa avvenire nel corso della presente legislatura. Ella, onorevole relatore, molto più giovane di me, proietta al di là dei decenni le sue speranze.

GAGLIARDI. È logico!

BIAGGI FRANCAANTONIO. Pare logico su un piano teorico: bisogna pur sapere dove si vuole arrivare. Ma qui stiamo discutendo del bilancio, per un esercizio finanziario, di un Ministero che finora non ha cambiato le sue strutture, e quindi non ci dà indicazioni sufficienti per dire che la mèta dell'onorevole Ripamonti a distanza di quindici anni sarà quella che dovrà essere raggiunta.

RIPAMONTI, *Relatore*. Sono problemi che è possibile risolvere in un anno.

BIAGGI FRANCAANTONIO. No, non è possibile risolverli in un anno. Ella, onorevole Ripamonti, si farebbe torto se pensasse questo. Ella mi conosce. Io sono stato forse l'unico ingegnere che nel 1945 abbia presentato un piano decennale alla sua società, sentendosi dire: «non parli di piano perché sa di comunismo». Risposi ai miei capi che senza programmi e senza piano non si combina niente, e i programmi che vennero stabiliti allora furono validi esattamente per dieci anni. (*Interruzione del relatore Ripamonti*). No, il nostro modo di concepire un piano è differente dal suo, onorevole relatore. Noi diciamo che piano è anzitutto ordine nello Stato, ed è ordine nello Stato autoritario o democratico che sia. L'onorevole

ministro ricorda quante volte, discutendo di questioni complesse, come i trasporti, la navigazione, il riordino dei fiumi, abbiamo sollecitato o prospettato l'esigenza (né abbiamo inventato niente) di un coordinamento di tutte le attività.

Parliamo dei trasporti, tanto per riferirci ad un'attività principe del Ministero dei lavori pubblici. I trasporti — abbiamo detto e ripetuto in diverse occasioni — non sono solo le strade, ma altresì le ferrovie, i porti, gli aeroporti. Tutto il complesso dei trasporti dovrebbe essere pianificato secondo un determinato ordine fino alle strade comunali. Arrivo a dire, onorevole ministro, che già un impegno sul piano dei trasporti è di tale peso ed ampiezza da giustificare la costituzione di un ministero a sé, così come esiste in Francia, quello dei *ponts et chaussées*. Parlo della opportunità di costituire un apposito ministero, perché se vogliamo caricare il ministro, che ha sì le spalle larghe e robuste, e con lui i suoi collaboratori, di tutti i compiti che gli vorrebbe affibbiare l'onorevole relatore, non so, allo stato attuale delle cose, come ne potrebbe uscire.

La mia è solo un'idea; sta di fatto però che, se si vuol fare veramente qualcosa di organico, non occorrerà una direzione generale della viabilità o dei trasporti, ma sarà necessario un apposito ministero dei ponti e delle strade, dei porti, degli aeroporti, ecc., preposto, cioè, a tutto quanto riguarda i trasporti.

Le riforme di struttura non devono limitarsi solo al riordino delle competenze dei ministeri: l'esecutivo certamente potrà tener conto di una prospettiva di questo genere, di questa necessità che credo non sia la prima volta che faccio presente in quest'aula. Si pensi a tutto quello che deve fare il Ministero dei lavori pubblici: le aule, le case, i porti, gli aeroporti, i canali, ecc. Non è possibile che vi sia un'unica competenza. Se fossi stato relatore, onorevole Ripamonti, avrei sommessamente proposto un esame di questo aspetto del problema relativo al riordino del Ministero dei lavori pubblici. E bisognerà arrivarci, perché non si può concepire responsabilità in una politica di piano democratico se non vengono riordinati anche i ministeri e le loro competenze. Nel riordino dei ministeri potremo rivedere i quadri, le posizioni dei singoli; mentre non siamo in condizioni di fare un programma o di contribuire positivamente ad una programmazione con i quadri del Ministero come essi oggi si trovano.

Ripeto: sono solo idee; ma so, onorevole ministro — ed è per questo che ho preso la parola e l'ho detto esordendo in questo breve intervento — che ella, tra i difetti che ha (ne abbiamo tutti), ha anche molti meriti, tra cui quello di ascoltare e di prendere nota delle cose che dicono i suoi avversari politici. E di ciò le posso dare testimonianza. Non ho mai detto infatti qualche cosa che ella abbia soltanto finto di ascoltare. Mi fa piacere che ella sia presente e la prego quindi di annotare, se lo crederà, le cose che ho detto, se le sembreranno non ripetizioni di cose già dette in questo dibattito; dibattito per altro fondamentale, perché è quello della spesa numero uno, della spesa cioè in cui traspare la volontà dello Stato di inserirsi con la sua iniziativa nel riordino della compagine sociale del paese.

L'onorevole Ripamonti — con il quale mi scuso nuovamente di prendere a bersaglio la sua relazione, per altro troppo ampia e interessante per non fornirmi lo spunto a tutta questa polemica — ci prospetta un quadro di tutto l'impetuoso slancio dell'industria italiana che sotto, non dico la ferula, ma la guida delle leggi dello Stato, ha raggiunto traguardi da miracolo economico. Io invertirei il ragionamento. Lo Stato è stato carente: ciò dicendo, non facciamo il processo a nessuno, perché lo Stato ha avuto compiti immani da assolvere. I quindici anni dalla liberazione sono stati anni duri, dolorosi, di ricostruzione di un paese disfatto da una sconfitta militare. Ad un dato momento lo Stato ha ripreso a funzionare con il suo meccanismo un po' arrugginito, un po' lento, con il concorso di tutti noi.

Dopo questa fase, tutti gli italiani, dai lavoratori agli imprenditori, si son messi a fare per conto proprio scoprendo nuove vie di progresso e dando impulso ad una rivoluzione industriale ed economica che a un certo punto ha sorpreso anche noi politici. Questa è la realtà; noi Parlamento e Stato arriviamo in ritardo rispetto allo slancio dei privati. Adesso che ci siamo svegliati corriamo ai ripari. Ma dove si va a cercare la formula? Sui banchi di sinistra? Non è giusto.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Biaggi, la classe politica ha, per lo meno, il merito di avere imposto la liberalizzazione degli scambi ed un europeismo che hanno giovato moltissimo alla ripresa.

BIAGGI FRANCANTONIO. Onorevole ministro, ho detto che non si fa il processo a nessuno. Siamo tutti responsabili, siamo tutti solidali in ciò che è stato fatto di buono

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 SETTEMBRE 1963

ed anche negli errori. Cerchiamo di essere obiettivi e non già di fare come i comunisti, che sistematicamente imputano agli altri errori e carenze. (*Commenti all'estrema sinistra*).

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Vi è un merito che va riconosciuto anche al suo partito, quello cioè di aver dato un indirizzo alla ricostruzione.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Certo; ma ho fatto questa considerazione perché l'onorevole Ripamonti — mi corregga se interpreto male il suo pensiero — si è espresso nel senso, sotto sotto, che il merito sia stato tutto degli ultimi governi, quasi che i precedenti abbiano la responsabilità di non aver saputo comprendere e provvedere.

Bisogna certo fare ordine. Ma attenti a non esagerare! Se vi sarà qualche brigante, lo manderemo a Ventotene, se necessario. Ma individuiamo i briganti, non facciamo di ogni erba un fascio! Nella classe imprenditoriale, infatti, vi son fior di galantuomini che pagano di persona e lavorano come negri, assai più che per il gusto di guadagnar soldi, per il gusto di creare. Quindi, andiamo piano e discriminiamo, perché, quando si parla di pianificazione, si odono troppo spesso propositi di persecuzione della privata iniziativa.

RIPAMONTI, *Relatore*. Non attribuisca a me propositi del genere.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Non ho detto che siano suoi tali propositi. Se ciò fosse stato, l'avrei detto. Quando c'è qualche fiorellino, lo colgo e glielo presento con nome e cognome botanici.

Dobbiamo dunque mettere anzitutto ordine nello Stato, compresa la struttura del Ministero dei lavori pubblici. E, se vogliamo individuare i compiti di uno Stato moderno ed efficiente, possiamo anche noi associarci a quello che dice il relatore, forse in modo e con parole diversi: occorre cioè, anzitutto, avere gli uomini, uomini con idee, non uomini qualunque; uomini (altro tipo di uomini) capaci di realizzare le idee. Ci vogliono le strutture efficienti e ci vogliono i mezzi sufficienti. Questa è l'elementare sequenza delle cose indispensabili per uno Stato così come per qualsivoglia impresa, pubblica o privata che sia.

Se programmazione democratica significa tutto questo, onorevole Ripamonti, noi siamo con lei, come lo sono i nostri colleghi socialdemocratici. Ha sentito il bell'intervento dell'onorevole Cetrullo? Il collega socialdemocratico ha detto molte cose che, ripeto, un liberale potrebbe sottoscrivere.

RIPAMONTI, *Relatore*. L'onorevole Cetrullo ha dimenticato che quella legge fu presentata dal ministro Preti.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Se la prenda con il collega socialdemocratico per la dimenticanza; quello che egli ha detto è da me pienamente condiviso.

Una voce all'estrema sinistra. Anche voi liberali avete votato quella legge.

BIAGGI FRANCAANTONIO. E come no? Sono i socialdemocratici che si stanno avvicinando a noi.

Una voce all'estrema sinistra. O voi a loro?

RIPAMONTI, *Relatore*. Vi fu anche una dichiarazione favorevole dell'onorevole Malagodi.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Meglio! Vuol dire che andava bene!

Onorevole Ripamonti, io l'ammiro per la fede nelle sue convinzioni, che l'hanno indotto a tracciare un quadro della quarta legislatura che, con l'aria che tira, potrebbe finire molto prima del quinquennio... (*Interruzione del deputato Gagliardi*). Non sono io che faccio queste considerazioni; dico che cinque anni possono essere molti e pochi. Comunque non bastano, onorevole Ripamonti, ad esaurire tutti i compiti che ella avrebbe assegnato alla quarta legislatura nell'elenco inserito nelle prime pagine della sua relazione.

RIPAMONTI, *Relatore*. Ho chiesto alcune leggi.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Ma qui è il *busillis*. Infatti l'onorevole Ripamonti rileva, di passaggio, che il decentramento del Ministero esige addirittura la riforma della legge sulla contabilità generale dello Stato. Una cosa da niente! Onorevole ministro, il compito che le è assegnato dall'onorevole Ripamonti implica anche questo piccolo dettaglio. Faccio dunque rilevare che l'onorevole relatore vorrebbe: riformare la legge sulla contabilità generale dello Stato, fare il decentramento del Ministero, riformare gli organi del Ministero. Nello stesso tempo vorrebbe formulare le leggi di pianificazione!

Ora, tutti sappiamo che di leggi ce ne sono in abbondanza. Il fatto è che per applicarle ci vogliono gli strumenti. L'inconveniente è che gli organi dello Stato non sono preparati a farle rispettare. Abbiamo sentito anche oggi lamentele, non perché le leggi siano sbagliate, ma perché lo Stato non riesce a farle osservare.

Ho espresso il mio scetticismo sulla possibilità di realizzare tutto quello che è scritto nella relazione. Vorrei ripetere al ministro

che le relazioni come quella dell'onorevole Ripamonti, che meritano sotto certi aspetti tutte le lodi che di solito siamo usi distribuirci, non le meritano invece perché seguono l'uso ormai invalso di redigere relazioni che non sono da riferirsi al bilancio in esame, ma, com'è nel caso dell'onorevole Ripamonti, sono da riferirsi a ciò che il relatore sogna di veder realizzato e che certo non si realizzerà se andiamo avanti di questo passo. Non so se questo rilievo sulla pertinenza della relazione al bilancio possa essere accettato dal ministro.

Vorrei ora sfiorare alcuni temi di dettaglio in riferimento ai compiti che sono attribuiti al Ministero. Fra questi compiti la relazione mette la riforma dei provveditorati. Si è parlato dei piani regolatori e si è lamentato che abbiamo un *iter* burocratico terribilmente lungo. I tre anni della clausola di salvaguardia passano presto e i comuni si trovano scoperti, a meno che non abbiano, come in generale succede, anche un piano edificatorio cui si appellano per applicare il regolamento edilizio.

Faccio un esempio pratico. Nel 1958 il mio comune, quello di San Pellegrino Terme, ha presentato per l'approvazione il piano regolatore. Il piano è passato attraverso i vari gradini della burocrazia del Ministero dei lavori pubblici, ma sono passati i mesi e gli anni e di esso non si è più avuta notizia. Si presenta ora la necessità di procedere ad un aggiornamento (i piani devono essere elastici e l'amministrazione comunale deve avere la possibilità di modificarli rapidamente in relazione alle esigenze di nuovi insediamenti); non solo il piano non è stato approvato, ma esso risulta addirittura irreperibile negli uffici del Ministero. Ho fatto personalmente ricerche ma non sono riuscito a ritrovarlo. Si è evidentemente perduto nella nebbia: il provveditorato lo ha inviato a Roma e qui non lo si trova più.

Non voglio qui perdermi nell'analizzare il caso di un piccolo comune di 4.700 abitanti, che pure è un'importante stazione termale (che, per inciso, ospita ogni anno i partecipanti ai convegni di studio della democrazia cristiana), ma un episodio del genere è significativo perché denota il modo con cui funzionano i nostri uffici. Non faccio colpa a questo o a quel funzionario, né mi permetto di sindacare il loro operato, ma è certo che con strumenti così difettosi e manchevoli non è possibile attuare la programmazione. Penso che lo stesso onorevole Ripamonti, così entusiastico fautore della programmazione, rifletterà attentamente su questo stato di cose,

prima di affidare all'amministrazione dei lavori pubblici nuovi compiti...

RIPAMONTI, *Relatore*. Sono anch'io a conoscenza di certe situazioni.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Ma non voglio dilungarmi su questioni di dettaglio e lascio ad altri colleghi, magari del gruppo socialdemocratico, il compito di continuare il discorso su questi temi. Vi è però un argomento sul quale desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, anche perché nessuno ne parla mai. Mi riferisco alle strade di montagna che, come l'onorevole ministro ben sa, rappresentano oggi lo strumento principale per la rinascita economica di molte zone depresse delle vallate alpine e appenniniche.

Negli ultimi anni numerosi paesi si sono trasformati completamente e hanno sostituito tuguri miserabili con moderne abitazioni costruite in villaggi bene attrezzati: questa trasformazione ha potuto avere luogo solo perché la strada ha portato la vita in quei centri. Ebbene, un piano di strade di montagna dovrebbe essere subito impostato e affidato per la realizzazione ai provveditorati regionali, che sono più vicini alle zone interessate e possono esprimere un più documentato giudizio, tanto più che a volte bastano poche decine di milioni per aprire nuove prospettive a numerosi piccoli centri abitati delle nostre montagne. Le parlo, onorevole ministro, « con i numeri nelle orecchie », perché conosco questi problemi.

Vi sono poi bellissime strade militari della guerra 1915-18 che vanno in rovina. Si trovano nella zona dei laghi, su tutta la linea del vecchio confine con l'Austria. Sono state in Austria due o tre anni fa e ho visto che queste strade, sistemate di nuovo, sono, oltre che ottimi veicoli di transito, anche splendide strade panoramiche. Non dico che la colpa del completo abbandono di queste strade debba ricadere sulle spalle del ministro dei lavori pubblici, ma il problema esiste e va considerato. Come strade militari queste non hanno più bisogno di attrezzature, vi saranno forse questioni di demanio militare, che comunque devono essere risolte dall'esecutivo.

Oltre al problema delle strade di montagna e a quello delle strade militari vi è l'altro dei valichi alpini. Ne ho parlato alcune volte. Vi è un programma in proposito preparato dall'« Anas », ma si tratta di stabilire le priorità. I piemontesi, che sono più svelti dei lombardi e dei genovesi, stanno facendo

diversi trafori alpini con il contributo dello Stato.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non sempre con il contributo dello Stato.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Non desidero polemizzare ma dico soltanto che l'iniziativa dei singoli si sta muovendo in maniera disordinata. In Lombardia si è parlato dei valichi dello Spluga e dello Stelvio; si litiga tra Brescia e Bergamo se per andare a Ulma si debba passare per la Val Camonica o per la Valle Cavallina, o la Val Seriana. Non vi è alcun coordinamento su questo tema dei valichi alpini. Si tratta di vedere cosa vogliono fare in Germania, in Austria, in Svizzera ed è lo Stato che deve prendere una decisione e stabilire un piano, anche perché la tranquillità dei valichi alleggerirebbe un traffico che oggi è diventato frenetico. La Svizzera ha chiuso il traffico attraverso il suo territorio poiché non tiene molto ai trasporti su strada; noi, viceversa, abbiamo bisogno anche di questo tipo di trasporti.

Altro problema: quello della navigazione interna. Di esso fa un cenno abbastanza obiettivo il relatore per quanto riguarda le varie soluzioni. I problemi della navigazione interna, però, non consistono soltanto nelle diatribe fra il Mincio e il Ticino, fra Cremona o Mantova. È una cosa molto più complessa e il mio modesto parere di tecnico è che la navigazione sul Po è un'utopia, a parte il fatto che bisogna sostituire tutti i ponti su barche, che l'onorevole Baroni spera di vedere realizzati presto. Quando, però?

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Fra un mese cominceranno le prime opere.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Rilevo una contraddizione nella relazione dell'onorevole Ripamonti. Per la navigazione sul Po si parla di natanti da 1.000 tonnellate, mentre per il percorso oltre Cremona si parla di natanti da 1.350 tonnellate. Qual è la cifra giusta?

RIPAMONTI, *Relatore*. Si tratta di natanti da 1.350 tonnellate.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Si può comprendere che, data la ponderosità della sua relazione, le sia sfuggito qualche errore!

Quello della navigazione interna è un problema a sé. Un altro tema di cui si parla poco è quello riguardante la navigazione di piccolo cabotaggio, afferente al bilancio dei lavori pubblici per quanto riguarda gli attracchi, i porti, ecc. Il piccolo cabotaggio dà la possibilità di risolvere certi problemi del traffico, e come tale va preso in attento esame.

Ovviamente, non posso esaurire tutti gli argomenti; mi limiterò per ultimo a un'osservazione che mi riguarda direttamente. Vorrei pregare l'onorevole ministro di precisarmi, se lo crederà, la ripartizione dei due miliardi previsti sul capitolo 155 per risarcimento dei danni agli alluvionati delle province di Bergamo e di Brescia. È un problema che mi fa piacere sia stato finalmente affrontato e per il quale ci siamo tanto battuti in passato. Devo darle atto, signor ministro, che ella ha personalmente preso in proposito decisioni giuste, senza alcun favoritismo.

Su quali cose noi liberali siamo d'accordo, per quali siamo disponibili? Per esempio, per la legge urbanistica. Sono anni che l'abbiamo proposta: è una necessità, nessuno lo nega. Siamo d'accordo quindi sulla legge urbanistica, purché si tratti di una legge tecnica e non di una provvedimento persecutorio. A questo proposito, signor ministro, le sarei grato se, come responsabile del dicastero dei lavori pubblici, facesse una dichiarazione sulla famosa legge Sullo che, a detta dell'onorevole Cetrullo, ha fatto perdere tanti voti alla democrazia cristiana e al partito socialdemocratico e ha fatto sì che il partito liberale migliorasse le sue posizioni.

GAGLIARDI. Ciò è accaduto perché ci avete speculato sopra, distorcendo la verità.

BIAGGI FRANCAANTONIO. La democrazia cristiana ha perso voti, noi li abbiamo guadagnati, il che significa che avevamo ragione noi e torto voi.

Durante la campagna elettorale la democrazia cristiana rese una dichiarazione di questo genere: mai accetteremo la clausola del diritto di superficie. Nonostante ciò, la gente si è allarmata per le notizie pubblicate dalla stampa: pertanto ritengo sarebbe utile una sua parola chiarificatrice.

Signor ministro, conosco bene l'istituto del diritto di superficie, so che è applicato in altri paesi; però siamo di fronte ad un'opinione pubblica che non sa chiaramente quello che si vuole. Pertanto vi è il dovere, da parte vostra, di chiarire alla pubblica opinione i termini reali del problema.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio tanto, soprattutto per il tono così cortese con cui mi ha rivolto la domanda, ma devo dirle (ripeterò tale dichiarazione e sarò in grado di essere più preciso) che già il 23 ottobre 1962 dichiarai pubblicamente alla Camera che consideravo il diritto di superficie non essenziale per la legge. Temo pertanto che la ripetizione di questo proposito del ministro, fatta in questo momento, se

non è confortata da altre dichiarazioni pubbliche, non giungerà fino agli elettori, che hanno capito ben poco del diritto di superficie.

BIAGGI FRANCAANTONIO. La ringrazio.

Vorrei ora fare altre brevissime osservazioni. Tutte le provvidenze che l'onorevole relatore prevede come compiti del Ministero possono essere discusse con noi. Diciamo sì alla legge per la pianificazione urbanistica. È un'esigenza, l'abbiamo detto anche noi. Diciamo sì allo sviluppo della scuola, ma non a quindici anni a venire, onorevole relatore. Ho parlato dei « sogni nel cassetto », e infatti ella va al di là di quanto si era detto finora circa il piano di sviluppo della scuola. Siamo i primi a riconoscere che la scuola è l'argomento principe. Facciamo un passo alla volta, quello che è consentito in questa legislatura, non ci si venga a dire quello che sarà fra quindici anni. Ella indica degli impegni che vanno al di là di qualsiasi fantasia e mi permetto di affermare che sul piano di sviluppo della scuola siamo d'accordo, ove esso sia formulato in termini realistici e possa essere quindi veramente attuato.

Ella dice che le amministrazioni comunali sono lente nell'adempimento dei loro compiti, nelle progettazioni, ecc. Posso dirle che conosco amministrazioni comunali, fra le quali la mia, che hanno progetti preparati da anni, e da anni aspettano il denaro per la scuola. Non è, pertanto, esatto quello che ella afferma. Si tratta effettivamente di mancanza di fondi, di ritardi nella distribuzione del denaro che è fatta più con criteri politici che con obiettivi criteri di priorità nell'interesse generale. Legge organica per l'edilizia economica e popolare: siamo stati sempre in linea con tutte le iniziative prese in questo settore. Ammodernamento della rete stradale, legge organica per le ferrovie metropolitane: questo rientra nel piano generale del riordinamento dei trasporti.

Per concludere, il Ministero deve diventare veramente un organo sottratto alle pressioni politiche. Mi è stato detto da alcuni amici dell'ambiente che l'influenza, il potere politico, l'autorità dei singoli senatori e deputati si misura esaminando il bilancio dei lavori pubblici. Perché chi più ha autorità riesce ad ottenere, mentre altri più bisognosi ma meno autorevoli non ottengono nulla. Non muovo a lei alcun rilievo, onorevole ministro, tutti abbiamo contatti con il Ministero dei lavori pubblici, tutti sappiamo quante volte siamo andati negli uffici del Ministero a sollecitare

qualche stanziamento e ci siamo sentiti dire: purtroppo i fondi sono esauriti!

Onorevole ministro, ella sa quello che avviene ed è per ciò che muovo questi rilievi. Mi auguro che ella, che è un realista e non naviga nelle nuvole, riesca, glielo auguro come avversario, a mettere ordine anche sul piano dell'imparzialità assoluta negli organi del Ministero, al fine di operare giuste scelte e di stabilire equi stanziamenti, capitolo per capitolo, restituendo così autorità e prestigio allo Stato.

Per risolvere qualsiasi problema, compreso soprattutto quello della pianificazione, vale sempre il vecchio principio del nostro grande Einaudi: « prima conoscere e poi legiferare », altrimenti, onorevole relatore, saremmo qui a pronunciare solo parole, a far perdere tempo, illudendoci o illudendo che sia realizzabile quello che si desidera, e quel che è peggio, ingannando il paese con promesse che non si possono mantenere. Ma il guaio maggiore di questo modo di procedere è che si toglie alla grande massa dei cittadini la fiducia nella forza e nella validità della democrazia. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

DEGAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, si desume dall'ampia documentata relazione dell'onorevole Ripamonti che l'attività del Ministero dei lavori pubblici sembra orientata sempre più a trasformarsi da quella di costruzione di opere pubbliche a quella di direzione culturale e civile della vita comunitaria. È una trasformazione che si esplica particolarmente nella sollecita definizione dei principi urbanistici e nella redazione della pianificazione territoriale.

Proprio a quest'ultimo compito che va assumendo il Ministero vorrei volgere la mia attenzione, considerando particolarmente i problemi della viabilità e del traffico.

Prenderò lo spunto per queste mie considerazioni sottoponendo alla vostra meditazione alcuni dati relativi al tragico fenomeno degli incidenti stradali. Affinché la visione sia più significativa, citerò le cifre degli ultimi tre anni: nel 1960 gli incidenti sono stati 275.993, nel 1961, 306.889, nel 1962, 322.883, con un incremento medio dell'8,8 per cento annuo.

Accanto a queste cifre si pongono quelle relative ai feriti e ai morti. I primi, nei tre anni, sono stati: nel 1960, 201.285; nel 1961, 218.945; nel 1962, 224.449, con un incremento medio del 5,6 per cento annuo; i secondi sono

stati: nel 1960, 8.197; nel 1961, 8.987; nel 1962, 9.863, con un incremento medio del 9,1 per cento annuo.

Ma è noto, come le cifre relative ai defunti pecchino di imprecisione per difetto, riferendosi a coloro che periscono nell'incidente o prima del ricovero in ospedale. Per avere un quadro più realistico è perciò necessario incrementare ulteriormente questi pur drammatici dati di circa il 30 per cento, il che vuol dire che i caduti della strada sono stati: nel 1960, circa 10.500; nel 1961, circa 11.700; nel 1962, circa 12.600.

In via del tutto presuntiva, e attenendosi ad una valutazione minima, si può fare un calcolo del danno economico che viene alla collettività per queste perdite: danno che ascende nei tre anni rispettivamente a 295, 320 e 335 miliardi.

Di fronte a queste cifre come reagisce la nostra opinione pubblica? Sempre più spesso, purtroppo, con una sorta di fatalismo. Si ritiene il fenomeno del tutto naturale: un contributo doloroso alla diffusione del benessere contro il quale può battersi solo chi sia animato da certa donchisciottesca natura. A dire il vero, quando avviene qualche incidente che, per la singolarità delle circostanze e lo straordinario numero di morti, s'impone alla attenzione del pubblico, assistiamo ad una improvvisa mutazione di quella rassegnazione in una indignazione generale, ma ahimè, del tutto superficiale e transitoria. In quei giorni si leggono numerosi articoli sui quotidiani e, se lo stato d'animo di sgomento persiste, anche sui settimanali. Dopo un po' si torna alla normale *routine* di vita e, purtroppo, di morte. Eppure questa morte, che veramente viene come un ladro nella notte, dovrebbe sollecitare il nostro animo ad un approfondito esame del fenomeno, delle cause e dei possibili rimedi.

A questo punto si inserisce un certo desiderio di semplificare le cose, per cui c'è la tendenza ad accentrare l'attenzione su uno o due problemi magari salienti o comunque interessanti, credendo che dalla loro soluzione derivi la diminuzione del numero degli incidenti.

In realtà le cause sono svariatissime e su ognuna di esse conviene agire con costanza e competenza, tentando anche più metodi e senza aspettarsi risultati clamorosi.

Su questo argomento, spero solo di portare un contributo a un necessario dibattito e indicare improrogabili assunzioni di responsabilità, affinché la classe dirigente del paese dimostri di saper affrontare questo problema,

chinando la mente e il cuore su tante tragedie, perché tali sono, anche se purtroppo la loro quotidiana frequenza ce le fa sottovalutare.

Le cause del fenomeno si possono raggruppare in quattro settori. Il primo, il più importante, è caratterizzato dal fattore uomo: la distrazione, l'avventatezza, il rischio scriteriato durante la guida possono provocare paurose conseguenze; anche il guasto meccanico è, il più delle volte, la conseguenza della faciloneria con cui si affronta la strada senza avere la sicurezza che il mezzo usato sia in piena efficienza.

Altra causa è il volume del traffico: siamo di fronte all'aspetto più evidente e clamoroso del miracolo economico. Il complesso dei veicoli a motore circolanti in Italia è passato da 6.423.300 nel 1960 a 7.067.477 nel 1961 e a 8.047.746 nel 1962. In base al consumo di benzina-auto e gasolio si può, *grosso modo*, ritenere che nel 1960 siano stati percorsi 50 mila milioni di chilometri, nel 1961 55 mila milioni e nel 1962 62 mila milioni di chilometri.

È chiaro che un così formidabile incremento dei mezzi circolanti e delle percorrenze determina sempre più frequenti momenti di pericolo e di punti di congestionamento; anche la minore selezione dei piloti contribuisce a rendere il maggior traffico più pericoloso.

Una terza causa è l'inadeguata sorveglianza della regolarità del traffico. Chiunque di noi percorra una qualsiasi strada ha potuto constatare quanto sia efficace, per ridurre la pericolosa tensione che sembra percorrere una fila di automezzi, la sola presenza di una pattuglia stradale.

Una quarta causa è la mancanza o la insufficienza della segnaletica. È questo un mezzo efficacissimo per mantenere il guidatore in uno stato di attenzione senza affaticarne la mente; in carenza di esso, egli è obbligato ad un continuo sforzo che alla fine ne logora la capacità di riflessi e anche la volontà di mantenersi disciplinato.

Ad ognuna di queste cause occorre contrapporre rimedio: e prima di tutto preparare l'uomo al volante con una costante campagna di educazione. Egli deve imparare a conoscere cosa deve controllare del proprio mezzo prima di mettersi in marcia, quale sia il comportamento da mantenere durante la guida, adeguare il grado di attenzione e controllo su se stesso e sul mezzo a seconda dei diversi tipi di strada, conoscere anche se stesso valutando esattamente le proprie condizioni fisiche e psichiche.

Ora questo può farsi solo se, anche dopo l'esame teorico-pratico per ottenere la patente di guida, l'automobilista sia seguito, singolarmente e come categoria, da una massiccia e continua azione di propaganda, che deve essere presente anche lungo le strade.

Molti esperimenti sono stati fatti all'estero in questo senso e se ne potrebbe ricavare utili insegnamenti per un'applicazione anche in Italia. Vorrei per altro ribadire la necessità che si tratti di un'azione che segua l'automobilista in quanto tale: il manifesto incollato al muro che viene notato solo dal pedone, il libriccino che viene letto finché si è seduti nel salotto di casa, sono certo meno efficaci di uno *slogan* letto su un cartello lungo la strada, delle notizie di un incidente tempestivamente annunciate, della visione dell'incidente stesso.

Per una preparazione tecnica dell'automobilista mi pare che le campagne condotte negli anni scorsi dall'associazione « Via sicura » con la collaborazione del Ministero abbiano offerto un buon esempio di come si possa ottenere la diffusione di alcune semplici, ma importanti cognizioni che, se osservate, eliminano alcune possibili cause di incidenti. Dovrà anche essere esaminata attentamente la proposta di introdurre nelle scuole, l'insegnamento dei principi per un buon comportamento stradale, e quella dell'onorevole Baroni per uno studio razionale delle cause biopsichiche della patologia del traffico.

Il volume del traffico lungo la rete stradale, come si è visto, è in continuo aumento. Il rilevamento effettuato lungo le strade della rete nazionale si svolge secondo criteri internazionali ogni cinque anni: da esso per altro si deduce qual è il traffico medio e si sa che questo dato non è il più indicativo per valutare il grado di saturazione di una arteria. Per questo sarebbe necessario un rilevamento continuo mediante strumenti elettromeccanici da cui si dovrebbe ricavare il dato della trentesima ora di punta; si saprebbe così quale sarebbe la sezione ottima da adottarsi per ciascuna strada, per ottenere un traffico confortevole lungo tutto l'anno. Un esame di questo tipo sarebbe particolarmente interessante in Italia, dove il fatto turistico stagionale ha così notevole importanza.

Comunque la rete stradale dal punto di vista del traffico può suddividersi in quattro categorie. La prima è quella delle grandi direttrici del traffico automobilistico e pesante. Esse nel loro insieme costituiscono lo scheletro su cui per buona parte si sviluppa

la vita dei rapporti economico-sociali del paese. Esse stanno quasi tutte per essere dotate di autostrade. Quando il programma sarà completato, con quelle integrazioni che si rivelassero necessarie, l'Italia avrà una dotazione di queste moderne vie che le consentirà di affrontare con notevole sicurezza il problema dell'unificazione economico-sociale del paese. Ultimamente è emerso l'interrogativo se lo spartitraffico sia elemento di sufficiente sicurezza per il traffico autostradale; si è errato nel progettare con assoluta uniformità la sezione dell'autostrada quando invece era opportuno adeguarla alle prevedibili necessità che sarebbero emerse tratto per tratto e dopo un approfondito bilancio dell'utile preventivato e delle spese da affrontare. La strada in montagna non può avere, se non incontrando spese formidabili, le stesse caratteristiche di quelle in pianura.

Altro problema che è sorto con la costruzione della rete autostradale e si è iniziato a risolvere con i 100 miliardi reperiti nella legge n. 729 è quello dei raccordi fra le città e le stazioni autostradali: sarà particolarmente compito delle amministrazioni locali prevedere queste necessità nei loro piani regolatori generali mentre lo Stato dovrà approntare i necessari aiuti in vista delle spese ingenti che si imporranno.

Il secondo gruppo (penso alle strade Mestre-Feltre, Mestre-Trento, ecc.) è quello della strada a traffico turistico stagionale: non appare conveniente in questo caso adeguare le strade alle punte con una spesa che difficilmente, oggi, potrebbe essere giustificata. Si tratta in tal caso di ricorrere a tutti quei lavori di ammodernamento che rendano le strade scorrevoli e sicure: dotarle di quelle opere complementari che possono elevare il grado di sicurezza di una via senza ricorso a radicali trasformazioni; l'organizzazione degli incroci e delle immissioni, l'uso esteso del *guardrail*, una segnaletica verticale e particolarmente orizzontale sempre efficiente.

Un terzo gruppo potrebbe essere definito come quello delle strade del *week-end*: normalmente poco frequentate ma con punte giornaliera addirittura paradossali. Tipico il caso delle strade di accesso alle spiagge. In questi giorni esse assumono le caratteristiche di strade urbane; quelle appunto del quarto gruppo. Da ciò consegue l'opportunità di adottare una regolazione del traffico ed una segnaletica per così dire elastica, che si adeguino giorno per giorno e anche ora per ora alla circolazione in corso.

Nelle giornate e nelle ore di punta si dovranno usare tutti gli artifici propri di un centro urbano: sensi unici, divieti di sorpasso, sensi rotatori, laddove siano strade a più di due corsie, sezioni variate nei due sensi a secondo delle diverse « portate ». Occorrerà anche propagandare e imporre il principio del « treno automobilistico » (colonna indefinita di automobili con divieto di sorpasso) stabilendo una velocità massima e una minima; è necessario giungere a questo per evitare quelle avventate manovre di sorpasso pericolose a sé e agli altri anche per le reazioni psicologiche che provocano con conseguente moltiplicarsi di atti di indisciplina.

Questo vuol dire che è necessario dotare queste strade di materiale segnaletico mobile (coni, cartelli con piantane, ecc.) ed avere anche personale tecnicamente addestrato a prendere decisioni, attuarle tempestivamente, imporne il rispetto.

Tutti riconoscono l'alto merito acquisito dalla nostra polizia stradale: un corpo di agenti preparato, capace, pronto ad ogni sacrificio e che nel suo difficile compito sa ottenere il rispetto, ma anche la simpatia, degli utenti della strada (non sarà anzi male andare a verificare se il trattamento economico di questi agenti sia adeguato alle responsabilità ed alle funzioni svolte). Tuttavia è certo che, nelle giornate di punta, le pattuglie della polizia stradale sono destinate al controllo di alcuni punti specifici mentre il traffico viene lasciato senza sorveglianza lungo la strada. Si impone perciò la necessità di incrementare il numero degli addetti al traffico concedendo al prefetto di adibirvi anche la polizia ed i carabinieri e quei reparti specializzati dell'esercito che potrebbero essere all'uopo addestrati.

Nella lotta alle infrazioni stradali dovranno essere usati anche quei mezzi che la tecnica moderna offre: l'uso degli elicotteri fu sperimentato come estremamente utile consentendo un ampio controllo delle strade e l'individuazione immediata del trasgressore. Certo bisognerà rivedere nel codice della strada la parte relativa alle pene inflitte ai trasgressori: l'inasprimento delle multe particolarmente per i casi gravi di infrazione appare indilazionabile, ma anche di più stabilire che le infrazioni al codice nel caso di processo penale vengano considerate come aggravanti specifiche.

Un'azione di prevenzione, educazione, rilevamento, studio, organizzazione del traf-

fico, di adeguamento della segnaletica, di controllo della circolazione, di ammodernamento delle strade richiede, a mio parere necessariamente, un'opera di direzione e controllo unitario da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Non si può non constatare che siamo ancora invischiati in un lento inizio di detti impegni se l'ispettorato della motorizzazione e del traffico si trova a non aver utilizzato bene 3,5 miliardi dell'anno scorso a cui si aggiungeranno 3 miliardi del bilancio in approvazione.

A questo punto evidentemente si può studiare un organico piano di spesa, anche d'accordo con tutti gli enti pubblici o privati, interessati al problema, che affronti il problema in tutti i complessi aspetti.

L'estrema inadeguatezza numerica del personale tecnico del Ministero costituisce già una viva preoccupazione per una efficace opera nei tradizionali suoi compiti, eppure appare necessario per una efficace azione in questo campo che si costituisca una organizzazione centrale, con emanazioni periferiche presso gli uffici del genio civile; suo compito sarà soprattutto quello di coordinare il lavoro dei vari enti proprietari di strade, sensibilizzandoli alla necessità di adeguarle e attrezzarle per il traffico moderno; controllare una certa uniformità e coordinazione nelle installazioni della segnaletica, suggerendo le soluzioni migliori, avendo per altro anche la potestà di surrogare, con esecuzioni d'ufficio, quei comuni, province, società che non si adeguassero per cattiva volontà e incuria ai richiesti adempimenti. Una importantissima funzione potrà essere quella di stabilire, con efficacia immediata e in attesa della redazione dei piani territoriali, vincoli di rispetto e limitazioni di accesso lungo le strade, al fine di evitare la loro indiscriminata urbanizzazione, gravida di profondi squilibri urbanistici, nonché di intralci al traffico.

Un'opera altamente meritoria sarebbe quella di ottenere dai comuni maggiori la costituzione di corpi di vigili altamente addestrati alla tutela del traffico: il Ministero potrebbe sopperire alle spese necessarie con parte dei fondi a disposizione.

L'esame che ho condotto del problema del traffico delle strade italiane non vuole certo esaurirne tutti gli aspetti ma solo ottenere che gli organi responsabili lo prendano a cuore, senza indulgere a stati d'animo retorici sotto l'urgenza di avvenimenti par-

ticolarmente dolorosi, ma con serietà scientifica, costanza d'azione e umana comprensione.

Questo problema per altro è solo un aspetto di quello più vasto costituito dalla necessità di affrontare con considerazione unitaria tutto il sistema dei trasporti nel nostro paese: in questo momento (alla vigilia, speriamo, di una effettiva programmazione della azione dello Stato che chiarifichi a tutti gli operatori economici scopi e mezzi della azione comunitaria) studiare settorialmente i vari fatti che costituiscono tale sistema non è più possibile. Vi è, nella relazione, una giusta notazione dell'onorevole Ripamonti sull'opportunità di avviarsi ad una politica tariffaria unitaria: mi permetterei di suggerire che a questa si giungesse attraverso una serie di conferenze di lavoro fra gli organi tecnici dei Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici.

Si potrà così selezionare il traffico affidandosi ad una autentica generale economicità piuttosto che ad interessi più o meno aziendalistici: quando vediamo le autostrade disertate dai trasporti pesanti, non possiamo non chiederci se esse abbiano veramente recato tutto il beneficio che potevano alla vita economica del paese.

Del resto queste esigenze di un'azione unitaria degli impegni è sentita con particolare rigore nella periferia, che pure ha meno mezzi per soddisfarla: mi sia consentito citare qui ad esempio il mio Veneto, in cui le sette province si sono consorziate nell'istituto regionale per lo sviluppo economico del Veneto, affidando a professionisti e società specializzate il compito di redigere un piano di sviluppo per il Veneto. Ciascuna provincia, poi, sta già concretizzando le indicazioni ancora di massima, cui si è giunti in sede regionale, avendo dato il via alla stesura di piani operativi provinciali.

Prima di tutto si è sentita l'esigenza di porre come acquisiti alcuni fatti ancora incompiuti; per cui in questa sede io ne ricavo, alcune sollecitazioni al Governo perchè, con specifici atti legislativi, se necessario, faccia sì che diventino concreti: 1) il definitivo avviamento della costruzione della Venezia-Trieste, compreso il collegamento attorno a Mestre; 2) il completamento della strada Romea con l'attraversamento lagunare da Motta Scirocco a Chioggia; 3) un concreto avvio dei lavori del canale Malamocco-Marghera, sbloccando velocemente le conseguenze del primo sospetto appalto; 4) l'adeguamento

del porto commerciale di Venezia all'entità del traffico attuale e futuro: problema reso in termini evidenti e quasi drammatici dalle lunghe attese che, in questi mesi hanno tenuto ferme al largo le navi sotto scarico.

Per parte loro gli enti locali veneziani stanno dimostrando tutta la loro volontà di azione moderna per la trasformazione sempre più celere del nostro Veneto in quanto polo di sviluppo del Nord, industrializzato finora prevalentemente attorno al celebre triangolo Milano-Torino-Genova: citerò, fra l'altro, l'apporto finanziario al canale navigabile Mestre-Padova, le grandi strade d'accesso alle spiagge, l'impegno per gli stessi lavori autostradali.

Ma alcune altre opere di grande importanza, per le quali le forze degli enti locali non basteranno, sono venute in luce come necessarie dallo studio dell'I.R.S.E.V.:

1) La costruzione di un'efficiente strada di collegamento fra la padana inferiore a Monselice e il porto di Chioggia: opera che servirebbe a sgravare soprattutto nella prospettiva di una industrializzazione diffusa anche nelle zone verso il Polesine, e di una espansione delle grandi industrie lungo il litorale interno della laguna — l'asse di traffico Mestre-Padova, oggi vicino al congestionamento.

2) Un'efficiente rete di vie d'acqua che penetri nel retroterra padano, consentendo un trasporto economico di merci anche povere.

3) Infine, quella grande opera che aprirebbe a Venezia e all'Italia i mercati dell'Europa centrale: la Venezia-Monaco col traforo delle Alpi Aurine, che si pone contemporaneamente, come una necessità per alleggerire il traffico oggi impossibile al Brennero, e come l'apertura di una esaltante prospettiva di lavoro per l'Italia nord-orientale. Il giorno in cui si realizzerà il traforo delle Alpi Aurine, le nostre frontiere col continente, già traforate al monte Bianco e al San Bernardo, non costituiranno veramente più un ostacolo ai commerci con gli altri paesi del mercato comune europeo: oltretutto verrebbe bilanciata la situazione che ha visto in questi anni accentrarsi l'azione dello Stato in apprezzate opere di congiunzione con l'occidente, rinviando, però, quelle altrettanto importanti di apertura verso il nord.

Questo mio intervento ha toccato molti problemi che non potrà essere compito di questo Governo risolvere tutti. Sono certo per altro che da esso saranno affrontati con quel vigore, quella chiarezza di propositi, quella

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 SETTEMBRE 1963

capacità di enuclearli secondo i dati obiettivamente importanti, che sono le caratteristiche impresse in questi anni all'azione del Ministero dei lavori pubblici. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione VI (Finanze e tesoro) nella seduta di

stamane in sede legislativa ha approvato il seguente disegno di legge:

« Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali dell'onorevole Giuseppe Cappi » (270).

La seduta termina alle 13,45.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI