

CMLXXVII.

SEDUTA NOTTURNA DI GIOVEDÌ 2 OTTOBRE 1952

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **LEONE**

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1952-53. (2726) . . .	40843
PRESIDENTE	40843
DE' COCCI	40843
GRAMMATICO	40851
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	40852
	40853, 40854
COLI	40854
SCIAUDONE	40856
Interrogazioni (Annunzio):	
PRESIDENTE	40859, 40863
DIAZ LAURA	40863
Sui lavori della Camera:	
LOPARDI	40859
PRESIDENTE	40859

La seduta comincia alle 21.

CECCHERINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta notturna del 26 settembre 1952.

(È approvato).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

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

È iscritto a parlare l'onorevole De' Cocci. Ne ha facoltà.

DE' COCCI. Onorevoli colleghi, non è mio intendimento dilungarmi in un vasto

discorso panoramico e analitico sugli innumerevoli spunti che offre la discussione di un bilancio come quello dei lavori pubblici, tanto più che la vasta e pregevole relazione del collega Bernardinetti ci presenta, veramente, una rassegna larghissima che non è il caso di duplicare. Mi limiterò ad alcune considerazioni di carattere generale soffermandomi su poche, particolari questioni.

Il Ministero dei lavori pubblici è tra i dicasteri quello che si trova in grado di svolgere una azione particolarmente diretta sia per il raggiungimento della piena occupazione e per garantire ai cittadini, concretamente, il diritto al lavoro, sia anche per contribuire ad elevare il tenore di vita e sviluppare l'assetto economico e sociale della nazione. Difatti, gli investimenti che fanno capo al Ministero dei lavori pubblici costituiscono la forma tipica di investimento pubblico diretto dello Stato: essi possono compensare nel modo più valido, attraverso opportune distribuzioni spaziali e temporali, le fluttuazioni spontanee degli investimenti privati e le lacune lasciate dagli altri investimenti di carattere pubblico.

Deriva da ciò la necessità di coordinare nel modo più unitario i vari programmi delle opere pubbliche, sia curate direttamente dallo Stato, sia promosse dagli enti locali; coordinamento, naturalmente, che presuppone piani di carattere finanziario, organici e adeguati alle varie finalità che si vogliono raggiungere, e che costituisce la condizione essenziale perché si possa effettivamente attuare nel nostro paese una politica di piena occupazione e di progresso economico e sociale.

I vari provvedimenti di carattere legislativo, amministrativo, tecnico, finanziario

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

debbono avere in grado preminente il carattere della tempestività, di modo che i programmi stessi siano attuabili nel minor tempo possibile, in relazione alle varie circostanze che richiedono uno stimolo dell'occupazione in determinati settori. Quindi, il Ministero dei lavori pubblici deve accentrare le leve della direzione della politica degli investimenti nel campo delle opere pubbliche e, pertanto, disporre di una organizzazione adeguata e di procedure snelle e agili.

Invece, le necessità urgenti, indilazionabili, del dopoguerra, che hanno sorpreso il Ministero in un momento in cui i quadri del personale erano incompleti e scarsi, hanno portato ad un moto, direi, centrifugo, della direzione degli investimenti; così è sorta la Cassa per il Mezzogiorno, è sorta l'INA-Casa, sono sorti i cantieri di lavoro e di rimboschimento. E lo stesso coordinamento nel settore delle operazioni pubbliche, il quale deve costituire la funzione preminente del Ministero dei lavori pubblici, è passato, con l'ufficio costituito nel febbraio del 1951, alle dipendenze della Presidenza del Consiglio. Questo ufficio, fortunatamente, si è limitato a funzioni di carattere statistico; però i criteri, che presiedettero alla sua istituzione, andarono più in là: si parlava di individuare le cause che ritardano l'inizio dei lavori approvati, di segnalare e formulare provvedimenti, anche legislativi, da inserire nella riforma amministrativa, e via dicendo.

Nonostante gli sforzi, encomiabili e particolarmente intensi, compiuti dal ministro Aldisio, per riorganizzare il Ministero e alleggerire le pesanti procedure, è ormai quasi di prammatica sottolineare che gli investimenti avvengono con una lentezza che lascia ancora molto a desiderare, per colpa dei sistemi previsti dalle leggi, e via dicendo. Di qui il grosso problema dei residui passivi: si tratta di centinaia di miliardi per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici. Il relatore, nella sua relazione, al 30 giugno 1951 parlava di 240 miliardi; in fondo, si tratta di miliardi tolti alle iniziative concrete ed all'impiego immediato della manodopera. Ed è noto che la lentezza dei pagamenti allontana spesso dagli appalti alcuni ottimi imprenditori e delle ditte veramente serie; ed è noto che chi concorre chiede prezzi maggiori, tenendo conto del ritardato pagamento e, magari anche, dell'eventuale perdita del potere di acquisto della lira.

Ora, il problema dei residui si può risolvere, più formalmente che sostanzialmente, inserendo nello stato di previsione soltanto

le somme che sono sicuramente spendibili entro l'anno. D'altra parte, però, la vera concreta soluzione consiste nel potere arrivare ad una rapida esecuzione, possibilmente entro l'anno, delle opere previste e programmate in ciascun esercizio. Pertanto, la lotta per portare il Ministero a un adeguato grado di organizzazione e per snellire più che sia possibile le procedure, troppo pesanti, deve essere continuata con il massimo vigore possibile.

Io mi compiaccio veramente con il ministro per avere egli dal 1950 ad oggi bandito numerosi nuovi concorsi: se le cifre che ho io sono esatte, dei 3.296 posti vacanti nel 1950 ne sono già ricoperti 2.525, sono in corso di ultimazione i concorsi per 605 posti. Rimarranno scoperti solo 166 posti: è augurabile che anche i concorsi per la copertura di questi posti vengano banditi al più presto.

Finalmente, la carenza di personale qualificato, che ha sorpreso il Ministero nel dopoguerra, sembra arrestata. Ritengo che simultaneamente verrà a cessare quel movimento centrifugo, al quale ho fatto cenno. Bisogna, però, non dimenticare che i compiti del Ministero sono aumentati e, grazie a Dio, sono in continuo aumento, con gli interventi massicci che vengono fatti nei vari settori di sua competenza; gli organici di prima della guerra e dell'immediatissimo dopoguerra non sono più sufficienti; è necessario giungere al loro ampliamento.

Naturalmente, sono note e devono essere sottolineate le difficoltà che si incontrano nel reclutamento di elementi preparati, seri, capaci, che siano all'altezza della tradizione veramente luminosa dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici e del genio civile. È innegabile che i giovani di valore, che hanno studiato numerosi anni per prendere la laurea in ingegneria sui banchi delle università, laurea che richiede un tempo ed una fatica ben maggiori di una laurea in giurisprudenza o in lettere, si lascino attrarre di preferenza dagli impieghi privati o dalla libera professione, tanto più che il trattamento dei funzionari dei lavori pubblici è quello che è, modesto soprattutto per gli ingegneri e per il personale specializzato e tecnico.

I dipendenti di altri ministeri, essenzialmente quelli dei ministeri finanziari, hanno un particolare trattamento economico: i famosi diritti casuali che oggi sono ancora in vita. Invece, per quanto concerne il personale del Ministero dei lavori pubblici, in base alla legge 17 luglio 1951, n. 575, (che ratifica due decreti legislativi, uno del 1947 ed uno del 1948), è stato attribuito a favore del perso-

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

nale della Corte dei conti, non avente la qualifica di magistrato, un compenso del 4 per mille per ogni mandato od ordinativo superiore alle 40 mila lire ammesso a pagamento dagli uffici di riscontro della Corte dei conti, presso i provveditorati alle opere pubbliche e presso le regioni. Si è venuta così a creare una situazione delicata: proprio quando si giunge al coronamento del lavoro compiuto dai funzionari dei lavori pubblici ed al mandato di pagamento, il modesto compenso — che poteva costituire una legittima aspettativa — viene sottratto e dato ad altri funzionari dello Stato che assistono soltanto alla conclusione della complessa pratica e della lunghissima procedura.

È stato assicurato che alla fine di questo anno i diritti casuali, disposti esclusivamente a favore dei dipendenti dei ministeri finanziari e della Corte dei conti, non verranno prorogati: è augurabile che si trovi il modo di venire incontro alle necessità di un personale preparato e gravato da responsabilità delicate come è quello dei lavori pubblici.

Per risolvere in vasta misura i problemi dell'organizzazione del Ministero e dello snellimento delle procedure, a mio avviso può essere molto opportuna ed utile una legge di delega, come è già avvenuto per il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e come sta avvenendo per il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, con un provvedimento che verrà presto in discussione alla Camera.

È questa l'unica via consentita dalla riforma della pubblica amministrazione per risolvere i problemi, anche impellenti, dei vari ministeri; perché l'esperienza insegna che tutti i provvedimenti che alla spicciolata vogliono risolvere problemi di struttura e di procedura, di solito incappano nel « blocco » della I Commissione, che sospende l'esame dei provvedimenti stessi. Così, per esempio, è accaduto ad una modesta proposta di legge di cui mi ero fatto promotore e che era stata approvata all'unanimità, in sede di parere, dalla Commissione lavori pubblici. Questa proposta di legge contemplava il caso dei periti industriali elettrotecnici e meccanici che sono stati assunti come avventizi e destinati alla terza categoria anziché alla seconda perché in possesso di un titolo diverso da quello di perito edile o di geometra. Il problema, che riguarda una ventina di persone che si trovano declassate, sembra divenuto insolubile se non attraverso la via della delega.

Per accelerare le procedure è soprattutto necessario abbandonare progressivamente il sistema dei pagamenti in annualità ed insistere il più possibile sul sistema dei pagamenti diretti, come avviene oggi per i danni di guerra e per i danni delle alluvioni, settori che, anche se massicci ed importanti, possono considerarsi marginali rispetto all'attività centrale del Ministero dei lavori pubblici.

Non mi nascondo che per ragioni finanziarie è impossibile passare subito al sistema dei pagamenti diretti per le opere di una certa mole, ma ritengo che ciò sia possibile, ed abbastanza rapidamente, per le opere di modesta entità. La famosa legge 3 agosto 1949, n. 589, su cui si sono appuntati gli accaniti strali del collega Pietro Amendola, snellita opportunamente, perfezionata con l'approvazione delle proposte di legge presentate da tempo al Parlamento, potrà rimanere in vigore, funzionando discretamente, per le opere di una certa consistenza.

Nel far funzionare la legge n. 589, che è un po' la legge fondamentale per le opere che riguardano gli enti locali, province e comuni, indubbiamente sono stati già compiuti dei notevoli passi in avanti, i quali, è doveroso riconoscerlo costituiscono un merito innegabile del ministro Aldisio. È stato attuato il decentramento ai comitati tecnici dei provveditorati alle opere pubbliche per l'approvazione dei progetti fino a 100 milioni; la definizione dei programmi è stata avvicinata all'approvazione dei bilanci (ed è augurabile che, appena i programmi vengono definiti, partano subito anche le lettere ufficiali, non soltanto quelle comunicazioni ufficiose su cui insisteva poco fa l'onorevole Amendola); sono stati attuali notevoli progressi nel modo di ripartire i fondi.

Devo poi dare atto al ministro che, soprattutto nell'ultimo anno, oltre ad una maggiore celerità, si sono avute un'oculatazza, una razionalità, un'equità strettamente aderenti alle necessità locali, tenendo conto nella scelta dei fattori di vario ordine che giocano nella ripartizione di 100 milioni, per esempio, per una provincia media italiana, quando vi sono domande per un miliardo, come avviene nel settore dell'edilizia scolastica e in quello dell'urbanistica e delle opere igieniche.

Però, naturalmente, la legge funziona ancora con procedure notevolmente lunghe. La colpa, di solito, è attribuita al Ministero, ma il più delle volte è proprio dei comuni, i quali, certe volte, dal giorno in cui ricevono la comunicazione ufficiale attendono mesi e

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

mesi, e qualche volta anche degli anni, per inoltrare dei progetti decenti che non diano luogo a rilievi e non debbano essere restituiti. Ma, anche quando il comune fa il suo dovere, cioè inoltra rapidamente dei progetti ben congegnati, occorre del tempo per la emissione del decreto, dato che il decreto stesso deve passare attraverso la Ragioneria generale dello Stato, deve essere registrato da parte della Corte dei conti, ed occorre ancora del tempo per la concessione definitiva del mutuo da parte della Cassa depositi e prestiti.

Appunto perché la procedura della legge è complessa, e non può questa complessità essere annullata con un colpo di bacchetta magica, è, secondo me, assurdo che gli uffici ministeriali siano oberati di un cumulo di pratiche fatte ai sensi della legge 3 agosto e riguardanti lavori come lavatoi, gabinetti, e via dicendo, che certe volte non raggiungono il milione di entità. Ora, se questa procedura può essere comprensibile per lavori di 20, 30, 40, 50 milioni, è assurdo che si oberi il Ministero per delle pratiche che potrebbero essere molto meglio eseguite con qualsiasi sistema di pagamento diretto.

La porta verso il passaggio al pagamento diretto, almeno per le piccole opere, io la vedo già aperta, e in due sensi: prima di tutto, attraverso quella estensione benevola che di fatto avviene nella spesa dei fondi per i danni di guerra (certe volte, in caso di necessità, con gli stanziamenti per i danni di guerra vengono fatti anche piccolissimi lavori, che sono danni di guerra magari in maniera solo indiretta: in fondo, per me, questi strappi alla rigida applicazione della regola costituiscono una prova di saggezza da parte degli uffici periferici del Ministero dei lavori pubblici, che eseguono riparazioni dell'importo di 200, 300, 400, 500 mila lire senza che i piccoli comuni siano costretti a ricorrere alla lunga procedura della legge 3 agosto); un'altra porta felicemente aperta è costituita dagli articoli della legge del 26 luglio scorso sull'incremento dell'occupazione e lo sviluppo dell'economia, i quali stanziavano cinque miliardi perché il Ministero dei lavori pubblici possa pagare i materiali necessari per eseguire, con il sistema dei cantieri di lavoro, opere di pubblica utilità.

In un primo tempo mi era stato riferito che il Ministero dei lavori pubblici aveva avuto la tentazione di istituire in proprio dei cantieri. Questa via è stata abbandonata, per fortuna, perché, attraverso l'erogazione dei materiali ai cantieri ritenuti più merite-

voli, il Ministero dei lavori pubblici si trova in grado di coordinare meglio la sua attività con quella del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e si trova nella possibilità di stabilire una specie di selezione con criteri di priorità fra i vari cantieri. Io mi auguro che questi fondi vengano notevolmente allargati, magari anche in questi due esercizi: non è difficile reperire qualche miliardo, dimodoché la compenetrazione e la cooperazione tra i due dicasteri possa avvenire su scala sempre più vasta.

Avevo detto, all'inizio, che non avevo la pretesa di fare un discorso onnicomprensivo: quindi non mi soffermerò analiticamente sui vari settori di competenza del Ministero, sebbene abbia la tentazione di soffermarmi, per esempio, sul problema dell'edilizia scolastica, dove occorre realizzare una stretta intesa fra il Ministero del lavoro ed il Ministero della pubblica istruzione, soprattutto per giungere a stanziamenti più massicci degli attuali: è questo il settore in cui proprio gli stanziamenti bastano a far fronte soltanto all'infinitesima parte delle richieste che giungono da ogni parte d'Italia.

Riterrei anche opportuno soffermarmi sul problema degli acquedotti e delle fognature, altro settore in cui i mezzi sono inadeguati di fronte alla mole delle richieste, o insistere per far presente al ministro l'opportunità di estendere l'applicazione della legge 10 agosto 1950, n. 647, sulle aree depresse per il centro-nord, anche ai piccoli e medi acquedotti. Vi sono infatti acquedotti del costo di 30, 50 o 60 milioni che possono essere praticamente costruiti con questa legge.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Difatti si è cercato di accettare le proposte che venivano fatte in questo senso.

DE' COCCI. Mi fa piacere constatare che si è giunti ad un atteggiamento diverso da quello rigido prima adottato.

Intendo indugiare un istante, prima di procedere oltre, sul problema delle costruzioni dei ricoveri e del pagamento dei sussidi, in seguito ai danni arrecati dai terremoti. Il ministro ricorderà, a questo punto, che io sono deputato delle Marche. È naturale e doveroso che io insista per un istante sul problema dei terremoti del 1943, 1950 e 1951. Per il terremoto del 1943 furono stanziati 500 milioni, in due volte, con le due leggi del 19 maggio 1946, e del 29 luglio 1949; ma sono rimasti scoperti danni per cifre veramente notevoli. La cosa è tanto più grave in quanto si tratta di danni sofferti da patrimoni minimi. Erano stati reperiti 800 milioni, ma essi hanno dovuto essere

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

utilizzati per far fronte ai danni del terremoto del 1950. Il Ministero sta facendo miracoli per strappare altri fondi al tesoro, e mi pare che sia imminente la presentazione di un disegno di legge che stanziava 500 milioni per il terremoto del 1951. Però il problema di completare gli indennizzi, almeno nei casi più gravi, per i danni del terremoto del 1943 rimane insoluto.

È mancato, poi, il coordinamento con il Ministero dell'agricoltura per quanto riguarda i fabbricati rurali. La legge per il terremoto del 1943 prevede anche le case rurali, quella per il terremoto del 1950 non le prevede. Per fortuna è venuta la recente legge sul fondo di rotazione per i miglioramenti agrari: quindi le case rurali potranno trovare lo sbocco per avere un aiuto, in questa direzione. Ma, secondo me, occorre giungere al più presto, evitando lo stillicidio delle leggi speciali, ad un testo unico delle norme vigenti relative alle pubbliche calamità, testo unico che dovrà venire opportunamente integrato da nuove norme regolanti in via generale gli interventi dello Stato, stabilendo criteri di priorità circa i bisogni più urgenti, salvo magari a lasciare a provvedimenti di autorizzazione specifica di volta in volta lo stanziamento dei fondi relativi. Questa unificazione, che credo sia nell'ordine degli studi del Ministero, è assolutamente necessaria, perché è assurdo fare legghine su legghine con anni di ritardo, portando una consolazione relativa, inquantoché i pochi soldi dei sussidi sono molto più graditi al momento della sciagura o poco dopo. Anche questo è un caso, a proposito del quale suona più che mai attuale il detto: *quis cito dat bis dat*.

E vengo al punto sul quale voglio soffermarmi alquanto, il problema della casa: problema — è inutile insistere — importantissimo ai fini economici, umani, sociali, morali, igienici, sanitari e via dicendo. È un problema grave e indifferibile. A voler fare una gerarchia dei gravi problemi che assillano un paese come il nostro, di cui è noto lo squilibrio fra le possibilità concrete e le necessità cui far fronte, vi è, secondo me, subito dopo quello della disoccupazione, quello dei senza tetto. E mentre il problema della scomparsa della disoccupazione non può essere risolto in due o tre anni, per il problema dei senza tetto, almeno per venire incontro ai casi più assillanti, ai casi macroscopici, si può fare qualche cosa anche in uno, due o tre anni. Molto è stato fatto. Si tratta di fare ancora di più.

Gli atti parlamentari sono pieni di discorsi appassionati che ricordano gli orrori del sovraffollamento e della coabitazione, gli

orrori delle case poco igieniche e malsane, che portano con sé abbruttimenti, immoralità, malattie. Questi tristi fenomeni devono essere costantemente presenti al cuore di un buon democratico e di un vero cristiano. Non è nemmeno il caso di soffermarsi sulle statistiche. Ve ne è una particolarmente impressionante: è la statistica che dimostra che fra le condizioni della coabitazione e lo sviluppo della tubercolosi vi è una connessione diretta.

In un breve intervento che ho fatto alla Camera nel giugno 1949, in sede di discussione del bilancio del tesoro, mi sono ingegnato di dimostrare che le spese per la costruzione di case popolarissime sono fra le spese più produttive che uno Stato possa sostenere, inquantoché esse influiscono nella maniera più diretta sul rendimento del lavoro ed eliminano la necessità di spese ben più ingenti, ben più massicce, da sostenersi nel futuro quando quel prezioso patrimonio che è il fattore lavoro viene trascurato, o abbandonato.

Fino ad oggi il Governo ha dato prova della massima buona volontà e lo dimostrano le leggi e i provvedimenti che si sono susseguiti. Le realizzazioni sono notevoli. Non bisogna dimenticare che in questo settore l'Italia era particolarmente indietro rispetto agli altri popoli civili. Mi pare che le prime iniziative organiche, nel campo dell'edilizia popolare, risalgano al 1931, epoca in cui, mi pare, vennero generalizzati gli istituti autonomi per le case popolari. Prima vi erano cinque o sei istituti, in Italia; non vi era altro. Si trattava di iniziative dovute a privati e a gruppi. Se teniamo presente, quindi, quello che ha fatto il Governo dal 1949 ad oggi, dobbiamo esprimere sinceramente una profonda ammirazione per l'anelito rivolto a venire incontro ad alcune delle più tragiche necessità dei nostri simili. Ma urgono altri passi innanzi, con una visione programmatica, decisa, organica, unitaria, la quale, sotto l'assillo delle necessità, è mancata fino ad oggi. Molto è stato fatto, dicevo; basterà ricordare il decreto legislativo 12 aprile 1946, n. 236, che ha costituito l'U. N. R. R. A.-Casas, oggi ancora esistente, ma operante a ritmo ridotto. È stato presentato alla Camera un disegno di legge, che verrà approvato prossimamente, che stanziava nuovi fondi, e anche questo è uno sforzo degno di nota.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*.
Ed altri se ne prevedono ancora.

DE' COCCI. Me ne compiaccio. La U. N. R. R. A.-Casas ha avuto la benemerita di costruire a costi bassissimi (250 mila

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

lire a vano) e di costruire dove vi era più bisogno, con spese generali ridotte al minimo.

Ricorderò la legge 25 giugno 1949, n. 409, che riguarda sia la costruzione delle case dei privati danneggiate o distrutte dalla guerra, sia la costruzione delle case per i senza tetto; la legge 2 luglio 1949, n. 408, sull'incremento delle costruzioni edilizie; la legge 28 febbraio 1949, n. 43, sull'I. N. A.-Casa; la legge 10 agosto 1950, n. 715, sul fondo incremento edilizio; poi ancora le leggi per varie categorie, per i profughi, per i dipendenti dei singoli ministeri, con iniziative particolarmente attuali in questo momento; infine, il decreto legislativo 8 maggio 1947, n. 399, che prevedeva contributi di incoraggiamento, decreto, questo, che ebbe un'eco molto favorevole, specie alla periferia. Senonché, necessità impellenti avevano fatto cessare il suo funzionamento: ora, sì e no, sarà possibile reperire i 600 milioni necessari per accontentare chi aveva fatto la relativa domanda nel periodo intercorrente fra l'entrata in vigore del citato decreto legislativo e la successiva legge 4 marzo 1948, n. 212 che ha innovato in materia. Ed è un peccato che, almeno per il momento, non si possa continuare sulla strada dei premi di incoraggiamento.

Vi sono inoltre le leggi per le case coloniche sia quella, ormai vecchia, sui miglioramenti agrari, sia quella, recentissima, per l'incremento dell'occupazione.

Talune di queste leggi hanno funzionato veramente bene e celermente. Oltre all'U. N. R. R. A.-Casas, basterà ricordare la I. N. A.-Casa che ha suscitato un coro di elogi; la sua attività è stata potenziata recentemente e potrà venire ulteriormente rafforzata, in base alla legge presentata dal collega Sabatini e da altri.

La legge 408 ha incontrato qualche difficoltà, specialmente per il finanziamento di cooperative composte di non statali, i quali evidentemente non possono attingere, per il finanziamento, alla Cassa depositi e prestiti. Ma ora essa già risponde bene allo scopo. Ed anche il fondo per l'incremento edilizio si era messo soddisfacentemente in moto, dopo il primo periodo di « rodaggio ». Senonché, esauriti i primi 25 miliardi, si è dovuti giungere purtroppo alla sospensione dell'accettazione di ulteriori domande. Ed è motivo di rammarico che si siano, con sacrifici notevoli, dati i tempi, profusi miliardi per altre necessità urgenti e non si sia anche pensato a destinare 10 o 15 miliardi pure per questo fondo.

Con la recente citata legge del 26 luglio 1952, si è pensato anche alle opere di miglio-

ramento agrario, alle piccole industrie, all'artigianato, al Mezzogiorno, ecc., ma non si è pensato ad alimentare la legge 10 agosto 1950, n. 715, che, secondo una dichiarazione che fu fatta a suo tempo dal ministro, richiedeva un centinaio di miliardi per potere egregiamente funzionare quale fondo di rotazione. Con oltre 10 miliardi avremmo potuto avere per ora una certa continuità di funzionamento.

La legge 25 giugno 1949 ha operato senza infamia e senza lode per quanto riguarda l'erogazione dei contributi diretti per le case danneggiate. Presso alcuni uffici del genio civile vi è però un intasamento di domande che non riescono ad essere accolte, sebbene l'opera di ricostruzione sia stata spesso compiuta da anni. Raccomando vivamente all'onorevole ministro di intervenire perché le domande relative a case già ricostruite possano essere prontamente soddisfatte.

La legge 25 giugno ha operato assai meglio per quanto riguarda la ricostruzione delle case distrutte, grazie al contributo annuale dello Stato e al finanziamento della seconda giunta del « Casas ». Ed io ho visto con piacere approvata dalla Commissione di finanze e tesoro della Camera una mia proposta di legge che mirava a potenziare la seconda giunta del « Casas », prolungandone anche l'attività, almeno per un altro biennio.

Alcune di queste leggi sono state invece molto meno operanti. Ad esempio, la legge 25 giugno 1949, per il settore relativo alle case per i senza tetto. Gli stanziamenti disposti anche per l'esercizio 1949-50 solo eccezionalmente hanno dato luogo all'inizio della costruzione di alloggi. Nelle Marche, dove io ho un'esperienza diretta, mi pare che solo ad Acquaviva Picena ciò si sia verificato. Gli istituti autonomi per le case popolari o i comuni non riescono ad effettuare lo sconto delle annualità. Spesso non hanno nemmeno l'attrezzatura sufficiente per impostare e risolvere le pratiche di carattere finanziario.

Il ministro ha diramato la circolare del 26 maggio 1952, n. 3919, per risolvere il problema delle opere pubbliche a pagamento differito. Ed è stata una lodevole iniziativa: tutti gli stanziamenti che finora non avevano dato luogo ad inizio di costruzioni stanno diventando operanti, grazie al finanziamento assicurato con l'intervento del ministro. La circolare nomina, però, soltanto alla fine, le case per senza tetto, dicendo che vi potrà essere l'agevolazione di percepire 4-5 annualità in un colpo; ma non giunge a garantire per le case per i senza tetto il finanziamento da parte di un istituto finanziario. Invece è

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

necessario che anche in questo campo gli istituti per le case popolari, che forse sono meno destri degli imprenditori privati nel procurarsi finanziamenti, possano finalmente risolvere il problema. A meno che il Ministero non intenda « rastrellare » tutti i fondi esistenti dall'esercizio 1949-50 ad oggi e demandarne la spesa ad un organismo tipo U.N.R.R.A.-Casas. Questa potrebbe essere un'altra soluzione.

Prescindendo dal funzionamento delle singole leggi (non voglio prolungare questa analisi), occorre ammettere, in vista di migliori realizzazioni in un prossimo futuro, che esse si sono susseguite senza alcun coordinamento e, in particolare, che i vari istituti, cui esse hanno dato vita, sono sorti senza un principio di unificazione. Ed anche per quanto riguarda gli uffici ministeriali troviamo che essi fanno capo a due diverse unità amministrative, in quanto sono divisi fra la direzione generale per l'edilizia statale sovvenzionata e l'ispettorato centrale per la ricostruzione edilizia. Può essere opportuno studiare, magari in un futuro non immediatamente prossimo, una unificazione di tutti gli uffici relativi alla edilizia.

Ora, le leggi attuali presentano in linea generale un difetto particolare: contemplan provvidenze spesso notevoli, però (a parte le difficoltà del finanziamento) soltanto a vantaggio di categorie che, per quanto vaste, sono sempre ristrette. Per esempio, l'I. N. A.-Casa prevede la costruzione e l'assegnazione di alloggi solo a vantaggio delle categorie che pagano il contributo, cioè dei lavoratori meglio reperibili fiscalmente. La legge 2 luglio prevede contributi cospicui, però per coloro che hanno la fortuna di far capo — nei primi 9-10-15 posti della graduatoria dei soci — ad una cooperativa finanziata. Ed anche per gli alloggi costruiti dall'« Incis » e dagli istituti autonomi delle case popolari, ci troviamo di fronte a valanghe di domande, cosicché è possibile accontentare soltanto una esigua parte di coloro che, avendo tutti i requisiti, aspirano all'assegnazione di un alloggio.

In questi ultimi anni, in cui l'Italia ha dovuto sostenere il terribile onere della ricostruzione e ha dovuto risolvere problemi rimasti insoluti nei decenni precedenti, sarebbe assurdo, con tutta la carne che vi è al fuoco, pretendere ulteriori stanziamenti di centinaia di miliardi. Non sarebbe nemmeno facile reperirli. Però, se pensiamo che il fabbisogno di vani è di 4 miliardi annui per adeguarci alla situazione prebellica, e di 8 miliardi per adeguarci al livello dei paesi civili in fatto di

coefficiente di affollamento, occorre fare tutto il possibile, in primo luogo, per fare funzionare tutte le leggi esistenti, spendendo rapidamente tutti i fondi in sospeso. È, questo, il caso soprattutto delle abitazioni per i senza tetto. In secondo luogo, occorre stanziare i finanziamenti necessari perché questi istituti non arrestino la loro attività; così sta avvenendo per l'U.N.R.R.A.-Casas; per la seconda giunta Casas; così mi auguro avvenga al più presto per il fondo per l'incremento edilizio. In terzo luogo, occorre soprattutto studiare la riorganizzazione dell'intero settore tenendo costantemente presenti due mete: far fronte direttamente alla necessità più grave e più impellente e, quindi, stimolare e moltiplicare le iniziative dei privati, secondo ripartizioni più eque ed organiche dei mezzi esistenti.

L'intera materia dovrà, prima o poi, far capo di nuovo interamente al Ministero dei lavori pubblici attraverso l'emanazione di una legge organica rivolta a coordinare le attuali provvidenze ed unificare gli istituti esistenti: credo sia giunto il momento, dopo il primo slancio dell'immediato dopoguerra, il quale, per forza di cose, doveva avvenire attraverso varie iniziative. Nel fare ciò può essere molto opportunamente tenuta presente l'esperienza compiuta dal consorzio nazionale degli istituti delle case popolari nel periodo prebellico. In fondo, si era arrivati ad un organismo unitario soprattutto per quanto riguardava il convogliamento dei finanziamenti provenienti dai vari istituti finanziari, assistenziali e creditizi.

E, quindi, l'ente che io vagheggio, riunendo le sparse membra dell'edilizia popolare, dovrà svolgere due settori di attività: dovrà da una parte promuovere le costruzioni, nelle zone più popolate, a minor costo possibile, da assegnarsi a riscatto ai ceti più bisognosi e, dall'altra parte, dovrà concedere mutui, a basso tasso di interesse, agli istituti delle case popolari, all'« Incis », alle cooperative, alle aziende, ecc. In certi casi, tassativamente previsti, potrà essere mantenuto il contributo statale: i casi dei sinistrati, come avviene oggi; i casi di particolari categorie di lavoratori che hanno bisogno di specifici incoraggiamenti, e via dicendo.

Pur senza pretendere lo stanziamento delle centinaia di miliardi di cui parlavo prima, i mezzi necessari, che potranno essere convogliati in un fondo nazionale, possono essere attinti da varie parti. Ogni anno sul bilancio del tesoro troviamo dei versamenti per l'edilizia popolare. Abbiamo visto proficuamente iniziarsi il sistema delle contribu-

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

zioni dei lavoratori. Estendiamo, per esempio, questo sistema al maggior numero possibile di datori di lavoro e di lavoratori, non solo ai danni o a favore di coloro che hanno uno stipendio fisso, ma anche ai professionisti, agli artigiani, a tutte le categorie che hanno la possibilità di dare un contributo per la soluzione del problema della casa.

Qualora riunissimo tutti gli alloggi esistenti sotto l'amministrazione di un unico organismo periferico (Istituto autonomo delle case popolari) e dessimo tutti gli alloggi a riscatto con criteri comuni, potremmo avere ogni anno un notevole afflusso di quote di ammortamento.

D'altra parte, la citata legge 26 febbraio 1949, n. 43, prevedeva, all'articolo 6, a carico di coloro che occupano appartamenti con un numero di vani eccedenti le necessità del complesso familiare, una particolare forma di imposizione. Questo articolo non è stato applicato, mentre potrebbe essere applicato, e su scala più vasta, per esempio, a carico di coloro che posseggono alloggi utilizzati esclusivamente a scopo di villeggiatura o comunque di lusso o che posseggono più di un alloggio; possono, poi, essere razionalmente convogliati i mezzi che gli istituti finanziari, assicurativi e bancari finiscono per erogare ogni anno, sia pure in maniera disorganica, dando a chi più sa tirare e a chi più ha leve per forzare le porte, spesso ben chiuse.

Pensiamo poi ai prestiti esteri e interni, anche senza arrivare a quei buoni-casa di cui hanno fatto parola certi studi, forse un po' troppo facili nel formulare soluzioni integrali del problema. Ma, tuttavia, è possibile arrivare a prestiti forzosi per alcune categorie, che si potranno avvantaggiare delle iniziative previste dalla nuova legge organica.

Io formulo il voto che il Governo si dedichi alla soluzione del problema con buona volontà, con ampiezza di vedute e con coraggio. Ed il Governo ha avuto queste virtù quando ha affrontato i problemi della Cassa per il Mezzogiorno e della legge-stralcio per la riforma agraria.

Prima di concludere, voglio accennare ad un altro problema che, nel campo delle priorità fra quelli che deve risolvere il Ministero dei lavori pubblici, occupa, dopo quello della casa, uno dei primissimi posti: è il problema della viabilità stradale. Grazie a Dio, l'aumento della circolazione dei mezzi di trasporto è stato imponente in questi anni: basterebbe questo per far cadere certe elucubrazioni di alcuni colleghi che si augurano che le cose vadano sempre a catafascio: sono rad-

doppiate le cifre della circolazione automobilistica, è sorta quasi per incanto la motorizzazione minore e il popolo italiano si avvia, sia pure faticosamente, a quel grado di benessere che deve avere un popolo veramente civile. Oltre al numero dei mezzi, è aumentata anche la loro velocità, la loro mole. Le statistiche ci dicono che, rispetto al 1939, su alcune strade statali, prima fra tutte la Porretana, la circolazione è aumentata in maniera fantastica, addirittura del 420 per cento, cioè di quattro volte. Sulla strada pugliese l'aumento è stato del 350 per cento, sui vari tratti della adriatica dal 200 al 280 per cento, su 29 strade statali si è almeno raddoppiato il traffico. Quello che invece è rimasto pressoché immutato è il tracciato delle strade, che andava a mala pena bene prima della guerra. Pertanto le strade non soddisfano più, a causa della densità della popolazione e del numero crescente dei mezzi circolanti, ai requisiti più elementari per la sicurezza del traffico: almeno 3 mila vittime all'anno sono il tributo doloroso che in media il paese paga alla triste necessità in cui si è venuto a trovare a causa della guerra e dei tempi difficili che abbiamo vissuto.

Le notizie buone, tuttavia, cominciano a venire e io mi compiaccio col ministro per avere predisposto il disegno di legge che autorizza la spesa di 100 milioni per un piano organico di studi. Occorre che questi studi vengano attuati al più presto e portino all'ampliamento e al raddrizzamento delle strade più tortuose, al raddoppio in sede diversa, dove è necessario; nonché alla costruzione di strade di smistamento, trasversali o esterne agli abitati maggiori; alla creazione di nuovi itinerari in molti casi.

Vi sono comunque, anche nelle strade di traffico non intensissimo, dei riattamenti che si impongono con il carattere della inderogabilità. Non bisogna, evidentemente, seguire esclusivamente il criterio del volume di traffico, perché vi sono delle zone d'Italia che hanno scarse comunicazioni ferroviarie, ma soltanto una strada che necessita di essere resa decente. È questo un problema che mi sta tanto a cuore, e in ordine ad esso ho presentato anche un paio di interrogazioni: per esempio, la via Salaria collega con Roma l'Abruzzo e le basse Marche. Era stata progettata una ferrovia molti decenni fa, ma essa non è mai stata costruita. Oggi sarebbe assurdo richiederla: ma è logico esigere che almeno la Salaria sia resa percorribile e non sia più una strada che segue il tracciato antichissimo inerpicandosi sulle colline anche quando potrebbe seguire il fondo delle valli.

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

Sono stati stanziati 200 milioni in questo esercizio per alcune rettifiche: è un primo passo, ma è augurabile che il problema venga risolto completamente.

La seconda buona notizia è di carattere internazionale. Pare che l'iniziativa relativa alla costruzione di strade di grande comunicazione europea faccia dei passi avanti. Il comitato dei trasporti della commissione economica europea ha addirittura previsto l'elaborazione dello statuto di un ente per il finanziamento della costruzione delle grandi strade di traffico internazionale. Il Governo italiano è stato in ogni fase particolarmente attivo. Io mi auguro che continui ad insistere nell'attuazione del programma formulato: il nostro paese si avvantaggerà più di ogni altro dalla creazione della rete stradale europea. Difatti, dei 54 mila chilometri di strade che attraverseranno 20 paesi l'Italia ne avrà oltre 6 mila, ne avrà più dell'Inghilterra, della Francia, e della Germania. Basti pensare alla strada E-1 che congiungerà Londra-Genova-Roma-Palermo, alla strada E-2 che congiungerà Londra-Milano-Ancona-Brindisi, alla strada E-13 da Lione a Venezia attraverso Torino e Milano.

Per quanto riguarda le strade comunali e provinciali, con la Cassa per il Mezzogiorno, con la legge sulle aree depresse del centro-nord, con la stessa legge 3 agosto 1949, si stanno realizzando progressi imponenti. Non è il caso di ricordare le migliaia di chilometri o riattati o costruiti o in corso di programmazione; ma è una realtà che in talune regioni d'Italia — ed io lo posso testimoniare per quanto riguarda le Marche — vie di comunicazione attese da decenni per collegare località isolate con il resto del mondo sono, nella quasi totalità, o costruite o in corso di costruzione, o finanziate, o programmate.

Quest'anno, per certe regioni d'Italia, in base alla legge 3 agosto, non vi sono o quasi domande per ottenere il contributo statale. Siamo arrivati a mete che sembrava un sogno realizzare cinque anni or sono: è doveroso, onesto, riconoscerlo anche da parte di coloro che spingono la loro opposizione ad annullare quello che è palmare, evidente alla luce del sole.

È solo desiderabile in questo campo un maggiore coordinamento delle varie progettazioni, soprattutto per quanto riguarda le strade comunali e provinciali, costruite in base alla legge 3 agosto 1949, la quale viene applicata su iniziativa dei singoli comuni e delle singole province.

La programmazione sta avvenendo soddisfacentemente per quanto riguarda l'applica-

zione della legge sulla Cassa per il Mezzogiorno o della legge sulle aree depresse. Per quanto riguarda invece l'applicazione della legge 3 agosto 1949, sono esclusivamente le iniziative dei comuni che contano: i piccoli comuni, certe volte, non hanno idee razionali sulla necessità di costruire una strada invece di un'altra. Io penso che gli studi che si potranno fare con i cento milioni richiesti dal ministro dovranno spingersi fino a prendere in considerazione tutte le strade necessarie ai nostri comuni e alle nostre province, in modo che possano essere una pietra di paragone per le iniziative locali.

Negli ultimi anni il Ministero dei lavori pubblici ha affrontato problemi senza precedenti per vastità e numero, problemi connessi con le distruzioni della guerra, problemi causati dalle gravissime calamità che si sono abbattute anche recentemente sul nostro paese, problemi mai risolti dall'unità ad oggi. Le piaghe terribili della guerra sono pressoché scomparse; località di montagna, ed anche zone agricole di pianura, fino ad oggi dimenticate e abbandonate, hanno avuto o stanno avendo scuole, acquedotti, luce elettrica, fognature e via dicendo. Soprattutto dal 1947 ad oggi il Governo ha realizzato più che in qualsiasi altro quinquennio della nostra storia recente. Ma è giunto il momento di accrescere ulteriormente i titoli di onore di chi ha diretto la politica italiana di lavori pubblici aggredendo (è questo il termine), con volontà tenace, in particolare i problemi della scomparsa dei senzatetto e dell'ammmodernamento della rete stradale italiana. Si tratta di mete di non facile raggiungimento che richiedono fondi ingenti a disposizione. Tuttavia la ferma volontà di assicurare un più dignitoso tenore di vita ad intere categorie della nostra popolazione e di contribuire a favorire lo sviluppo economico e sociale nel nostro paese con il miglioramento della rete stradale potrà far realizzare a non breve scadenza anche questo miracolo. (*Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Grammatico. Ne ha facoltà.

GRAMMATICO. Onorevoli colleghi, onorevole ministro, ero veramente deciso a non intervenire in questa discussione, perché dovrò occuparmi di tutt'altre cose che di lavori pubblici. Ed effettivamente, quando si legge sui giornali filogovernativi o governativi che tutti i sacrifici indispensabili dovranno essere richiesti alle classi abbienti, mentre poi, in effetti, qui si votano delle leggi che colpiscono i poveri, occorre fermamente

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

intervenire e portare qui la voce degli interessati, di quei lavoratori non abbienti che sono in realtà gli unici ad essere colpiti dalle leggi che lo stesso Governo, la stessa maggioranza, e lei stesso, onorevole ministro, fanno e applicano.

Quindi, io non di lavori pubblici vi parlerò: tutt'altro. Io sono costretto a parlare della legge 24 dicembre 1950, n. 1165, e del decreto ministeriale 1° marzo 1951, n. 1424, tutti e due riguardanti la targazione dei veicoli a trazione animale, argomento che interessa precisamente i lavoratori delle campagne, i lavoratori della terra.

Quando quella legge venne pubblicata, quando il decreto del ministro venne emesso e conosciuto, cominciarono le prime proteste. Ho qui dei giornali, che non sono affatto di estrema sinistra, ma tutti di destra, tutti di parte governativa, i quali dicono le cose più brutte che si possano dire contro quella legge che si è votata qui e che il ministro ha avvalorato con il suo decreto. Non solo, ma le proteste degli interessati arrivarono a centinaia, a tutti i deputati, per richiamare la loro attenzione su quel che effettivamente si faceva. L'*Informazione parlamentare*, che non è un giornale di estrema sinistra, concludeva una sua nota in questo senso: « Non c'è che dire: il mondo fa progressi. Prima avevamo la solita « patacca »; adesso abbiamo la « patacca » con lo stemma della Repubblica italiana ».

E tutti i giornali — non solo sindacali, ma anche politici — d'Italia, ed anche della mia Sicilia, intervennero per denunciare tutto il male che la legge faceva.

Ma vi è di più. Vi è che le proteste degli interessati, dei coltivatori, furono tante e tali da indurre gli onorevoli Bonomi e Schiratti a rivolgere il 12 ottobre 1951 un'interrogazione — e a costringere anche me, il 18 a una — a lei onorevole ministro, entrambi con richiesta di risposta scritta. Ma, poiché le risposte non arrivavano mai, in occasione della discussione del bilancio della agricoltura dello scorso anno, l'onorevole Tonengo intervenne per parlare contro la legge sulla targazione dei carri a trazione animale.

In quella circostanza, anch'io presi la parola per chiedere il pronto intervento del ministro dell'agricoltura allo scopo di porre una buona volta fine agli abusi cui quella legge fin dall'inizio aveva dato luogo e che si erano protratti per lungo tempo. Anzi, desidero precisare — e potrei provarlo — che tali abusi si sono protratti almeno fino alla chiusura delle operazioni, chiusura che è avvenuta il 30 giugno 1952.

Evidentemente, dopo l'intervento dell'onorevole Tonengo e mio, altre cose si sono verificate, delle quali parlerò in seguito. Tuttavia le proteste non cessarono, ed erano tali e tante che indussero il senatore Fortunati, il 12 dicembre 1951, a presentare un'interpellanza al Senato. Il 16 febbraio 1952 anch'io fui costretto a presentare un'interpellanza alla Camera, appunto per il susseguirsi delle proteste e degli abusi (penso che questa mia interpellanza sarà forse svolta dopo la fine della legislatura).

I danni provocati da questa legge hanno indotto l'onorevole Stuardi a presentare una proposta di legge intesa ad abrogare il nuovo provvedimento sulla targazione. Inoltre, onorevole ministro, vi sono anche delle memorie scritte (che vanno in giro, a destra e a sinistra) nelle quali sono descritti tutti gli abusi che sono stati commessi. Ora, io mi domando, e potrebbero domandarsi anche gli altri colleghi; sono veramente fondate le proteste che sono state avanzate?

Per prima cosa, è bene tener presente che, mentre le targhe delle automobili sono da rinnovare soltanto quando diventano illeggibili, le targhe dei veicoli a trazione animale devono essere rinnovate ogni biennio. In un primo momento, il prezzo delle targhe per i veicoli a trazione animale era di 15 lire, e questo fino al 12 settembre 1948, poi questo prezzo fu elevato a 80 lire, per poi giungere a 150 con la nuova legge.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Grammatico, non vi era alcuna disciplina in materia prima della legge; ogni provincia si regolava come credeva, e qualche volta la targazione avveniva due o tre volte.

FARALLI. La targazione fatta una volta potrebbe bastare.

GRAMMATICO. Con la nuova legge, invece, all'articolo 4 si stabilisce il prezzo di lire 620, al quale vanno aggiunti i diritti di verifica in lire 20, l'imposta generale sull'entrata in lire 18 e il versamento sul conto corrente postale in lire 13, ragione per cui il prezzo della targa è stato portato da 150 a 671 lire. Di qui le prime proteste: e i meno abbienti si ribellarono.

Ma vi è ancora di più: i sindaci di tutti i comuni d'Italia ricevevano dall'« Enal » la circolare n. 10 del 31 marzo 1951, la quale dice: « Come certamente sarà a lei noto, la targazione in oggetto ha avuto nuova disciplina nazionale con la legge 24 dicembre 1950, n. 1154, radicalmente innovatrice delle disposizioni di cui al regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740. Avvalendosi della facoltà pre-

vista dall'articolo 3 della legge citata, lo Stato con regolare convenzione ha concesso l'esclusiva all'Ente nazionale assistenza lavoratori ». Insieme con questa circolare i sindaci ricevevano delle istruzioni: e a pagina 9 dell'opuscolo contenente queste istruzioni è detto: « In sede di attuazione pratica si sono verificate, però, delle lacune, per cui il legislatore, promulgando la nuova legge n. 1165 del 24 dicembre 1940, ha inteso (non leggo tutte le premesse fatte dall'« Enal »; ne leggerò semplicemente due): evitare abusi sul prezzo di vendita e imposizioni continue di targazioni per lucro, e moralizzare in un solo ente responsabile tutto il servizio ». Ed a pagina 13 è detto: « Il Ministero delle finanze prescrive che i detti carri portino una targa delle dimensioni di centimetri 20 per 10 con la scritta (in lettere nere su fondo bianco) «carro agricolo », da fissare presso la targa prescritta dall'articolo 4. ».

Quindi l'« Enal » si fa forte delle disposizioni contenute in una circolare anziché rispettare le norme contenute nella legge.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella sa che sono state date disposizioni con le quali si nega il diritto d'imporre questa seconda targa. Perché quindi perdere del tempo? Con quella circolare abbiamo stabilito che l'« Enal » non aveva il diritto di imporre la seconda targa.

GRAMMATICO. Se vi è una responsabilità in tutto questo, desidero sapere di chi è. A pagina 21, infatti, si legge: « Tutti i veicoli che per ragioni di impiego fruiscono di esenzione o riduzione del contributo di utenza stradale, debbono essere contrassegnati da una targa.... ».

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Le ho già detto che in una circolare ministeriale è precisato che la targa non deve essere rinnovata.

GRAMMATICO. Onorevole ministro, questo si è fatto a danno dei contadini e dei meno abbienti.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma perché insiste su questo argomento quando già le ho detto e ridetto che le targhe dei carri agricoli non vanno rinnovate?

GRAMMATICO. Il 31 marzo 1951 l'« Enal » mandava la circolare ai sindaci; il 4 aprile successivo stipulava una convenzione con il « Fata ». Tutto questo è avvenuto prima ancora che l'« Enal » stipulasse la convenzione con il Ministero dei lavori pubblici, in data 9 aprile. Quindi l'« Enal » poteva, prima del 9 aprile, mandare la circolare ed emanare le opportune disposizioni.

Effettivamente, onorevole Aldisio, ella ha diramato, appena iniziati i lavori di targazione, dato che aumentavano le proteste degli interessati, la circolare n. 1324-M/103 del 2 ottobre 1951. In essa è detto: « Preciso così il concetto dell'obbligatorietà di una sola targa, questo Ministero nulla ha da rilevare qualora i possessori dei carri agricoli vogliano nel loro esclusivo interesse acquistare la seconda targa ». Ma l'« Enal », nel modo in cui ha operato, ha reso obbligatoria anche la seconda targa: infatti, quando ho compiuto un giro nella mia provincia ho constatato che, nonostante la sua circolare, in tutti i comuni si esercitavano pressioni per riscuotere abusivamente un'altra tassa in lire 400. Nella prima edizione delle istruzioni emanate dall'« Enal », si parla di 300 lire; poi, i padroni dei destini d'Italia portano la quota a 400 lire, di guisa che quello che effettivamente dovrebbe costare 674, costa 1074 lire. Ecco la ragione vera e matematica di tutte le proteste elevate durante questo periodo di tempo.

Onorevole ministro, anche dopo la sua circolare non si ebbero segni di rinsavimento. Nella seconda edizione delle istruzioni emanate dall'« Enal » si impone sempre il pagamento della tariffa; però si avverte che la targa «carro agricolo » può essere fabbricata da chiunque, ma vi deve essere. Logicamente, non era possibile comperare le targhe altrove, e si continuò con il vecchio sistema.

Venne poi il bollettino della prefettura, che giunse ad operazione di targazione quasi terminata, e cioè alla fine di novembre del 1951. Ed al riguardo, onorevole ministro, devo far presente che la risposta alla mia interrogazione con richiesta di risposta scritta, presentata il 18 ottobre, venne il 15 dicembre 1951; cioè quando le prime operazioni erano ultimate (esse furono poi prorogate fino al 30 giugno successivo).

Ebbene, onorevole ministro, facciamo un conto approssimativo del danno che hanno dovuto sopportare tutti i proprietari di veicoli a trazione animale. I giornali dicono che i carri muniti anche della seconda targa «carro agricolo » sono parecchi milioni; ma io voglio immaginare per un momento che il numero di quei carri sia di un milione. Ora, per un milione, sono stati introitati 400 milioni di lire, dei quali 18 milioni sono andati al « Fata » (il quale emise polizze di assicurazione per garantire i proprietari per i rischi verso terzi) e 3 milioni all'impiegato che doveva fare l'elenco, con nome, cognome e paternità, di tutti coloro che acquistavano la seconda targa. Quindi, su 400 milioni si

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

ne sono spesi 21. Gli altri 379 milioni chi li ha presi? Ecco quel che bisogna sapere; ed ecco quel che ella, onorevole ministro, ha cercato di sapere con la sua circolare n. 274 M/103 in data 1° marzo 1952. Ella, onorevole Aldisio, assillato dai reclami, ha voluto dare una certa soddisfazione al pubblico, agli interroganti, agli interpellanti: qualcosa ha fatto, e lo ha fatto avvalorando tutte quelle proteste, tutti quegli articoli di giornali, tutto quel che si era pubblicato contro la targa-zione dei carri. Ella, onorevole ministro, nella sua circolare...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Si riferisce sempre alla seconda targa?

GRAMMATICO. Parlo della seconda targa. Il calcolo dei 400 milioni si riferisce alla seconda targa, non alla prima. La prima è troppo «salata», onorevole ministro; comunque è quella che è stata imposta dalla legge e come tale si deve rispettare e pagare. Ma i 400 milioni non si devono pagare, non vi è nessuna legge che lo impone, ed è proprio lei a dirlo, onorevole ministro: «Poiché è stato segnalato a questo Ministero che alcuni uffici comunali pretenderebbero di vendere come obbligatoria la suddetta targa «carro agricolo», s'invitano le signorie loro ad impartire precise disposizioni al fine di evitare il verificarsi di tale abuso». Ella ha pienamente ragione, onorevole ministro: è un abuso, ed i contadini, i lavoratori levano la loro voce contro questo abuso, e chiedono, come hanno chiesto per diverse volte, che il ministro dei lavori pubblici, il quale emise il decreto del 1° maggio 1951, n. 1424, s'interessi a mettere a posto coloro i quali hanno commesso simile abuso facendo restituire ai lavoratori, ai contadini quello che hanno pagato ingiustamente. Onorevole ministro, non ho altro da dire. Mi auguro che ella voglia accettare il mio ordine del giorno perché, se effettivamente si vogliono fare gli interessi dei meno abbienti, dei poveri, l'abuso deve scomparire una volta per sempre. (*Applausi all'estrema sinistra*).

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ed infatti è scomparso.

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

COLI. Il mio intervento intende riferirsi quasi esclusivamente al problema della ricostruzione della rete stradale italiana. Me ne dà autorevole motivo il recente disegno di legge del ministro dei lavori pubblici, che richiede lo stanziamento della somma di 100 milioni per lo studio e la predisposizione dei progetti diretti all'adeguamento della

rete stradale italiana in relazione alla intensità del traffico che in talune strade ha registrato degli aumenti impressionanti, che arrivano fino al 430 per cento rispetto all'anno 1939.

Mi siano consentite alcune premesse che potrebbero considerarsi di carattere storico e che comunque serviranno ad una migliore illustrazione del problema.

Intendo in primo luogo riferirmi ad una mia proposta di legge del giugno 1951, la quale, dipartendosi da una triplice premessa (lo stato di assoluta inadeguatezza delle strade nazionali e provinciali, il principio che al miglioramento di esse dovessero provvedere gli utenti diretti ed indiretti delle medesime, l'utilizzo della mano d'opera disoccupata), proponeva la predisposizione di un piano quinquennale di opere finanziate da un modesto contributo di miglioria da porsi a carico degli autoveicoli ed eventualmente di altre categorie interessate al miglioramento delle strade.

Contro la proposta insorsero gli industriali dell'automobile e gli stessi automobilisti, o per dir meglio coloro che asserivano di tutelarne gli interessi, pur non mancando una numerosa schiera di essi che manifestarono il loro entusiasmo di sottoporsi ad un nuovo tributo, a condizione che esso avesse una destinazione specifica. Ai produttori degli autoveicoli fu risposto che non si sarebbe verificata alcuna contrazione nelle vendite sia per la tenuità del contributo e sia perché una rinnovata rete stradale, più accogliente e più sicura, avrebbe ulteriormente incoraggiato lo sviluppo della motorizzazione. Agli automobilisti fu osservato che, oltre tutto, le poche migliaia di lire che essi erano chiamati a pagare si risolvevano in un ben modesto onere di fronte ai vantaggi che loro ne sarebbero derivati: minor consumo di gomme, minor deperimento del veicolo, riduzione dei pericoli, dei percorsi e degli incidenti. Non se ne fece nulla, ma gli automobilisti si videro ugualmente aumentare le tasse di circolazione.

Alla proposta di legge faceva seguito una mia interpellanza che, traendo motivo da alcune dichiarazioni fatte dal ministro al Senato, domandava al Governo come e con quali mezzi intendesse provvedere al rinnovamento della rete stradale italiana ed altresì se si fosse creduto di abbinare il problema con quello dell'assorbimento della manodopera disoccupata mercé l'istituzione dei cantieri di lavoro.

È di questi mesi il grido d'allarme che si eleva da molte categorie e da una autorevole

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

stampa: si è persino parlato di corsa alla morte.

Del resto le 100 mila vittime degli incidenti stradali registrate ai primi di settembre di questo anno pongono il problema all'ordine del giorno con carattere di assoluta precedenza ed indilazionabilità. C'è stato l'anteguerra, c'è stata la guerra, ci sono state le imperiose esigenze della ricostruzione, ma ormai non è più lecito dimenticare che, mentre le strade sono rimaste quelle che erano 20 anni fa, la circolazione nel corso del ventennio è salita da mezzo milione a quasi due milioni di veicoli, ai quali si debbono aggiungere circa nove milioni di biciclette. Se oggi il fenomeno è grave, tra non molto diventerà disperato, per il vertiginoso moltiplicarsi dei *motoscooters*, per la tendenza delle autovetture a dilatarsi sempre maggiormente, per l'aumento di potenza e di volume degli *autopulman* già marcianti a 90 chilometri all'ora, per l'aumento di potenza e di portata degli autocarri, e direi infine per questo fervore meccanistico che ha pervaso l'uomo moderno.

Come nazione siamo gli ultimi: in coda a tutte le altre, e non starò qui a ripetere le cifre di mortificanti statistiche, che già altri colleghi hanno portato all'attenzione del Parlamento.

Se qualche anno fa batteva alla porta il problema della casa e della ricostruzione ferroviaria, oggi è la volta della strada, per cui si deve affermare che, compatibilmente con lo studio di un piano regolatore stradale e con la predisposizione dei relativi progetti, è necessario dare inizio subito alla esecuzione di tutte quelle opere che, senza compromettere la razionalità del piano di rinnovamento stradale, potranno tuttavia recare un sollievo alla congestionata e pericolosa circolazione italiana. Non è il caso di illudersi: piano regolatore, progetti ed approvazioni esigono degli anni di lavoro e di formalità, mentre da tutte le strade d'Italia si eleva una sola voce: non si cammina più!

L'onorevole ministro, parlando al Senato, disse della necessità di ampliamenti, di raddoppi, di strade di smistamento trasversali od esterne agli abitati; e, si potrebbe aggiungere, di provvedere a correzioni e raddrizzamenti di curve irrazionali ed inutili, ad un maggiore numero di segnalazioni, alla costruzione di piste ciclabili e per pedoni.

Trattasi quindi di un programma che non richiede profondità e particolarità di studi e che non turberà in modo alcuno l'armonia di quel piano regolatore stradale che attende

di essere aggiornato dall'anno 1934. Trattasi di un programma che, se sollecitamente eseguito, farà sentire subito i suoi apprezzabili benefici, tant'è che esperimenti del genere come quello dell'allargamento della statale adriatica alle porte di Padova e come la correzione della Flaminia fra il Clitunno e Spoleto, ove con un rettilineo si sono eliminati due passaggi a livello e la strettoia dell'abitato di San Giacomo, ne hanno largamente confermato l'utilità.

Se alla spesa per l'esecuzione di questo primo complesso di opere non sono sufficienti i fondi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici e dell'Azienda dello Stato, è assolutamente necessario trovare altre fonti onde provvedervi ugualmente e subito: ad esempio, con l'utilizzo dei cantieri di lavoro, che fino ad oggi hanno egregiamente favorito l'Italia rurale collegando paesi e località isolate, accorciando le distanze, migliorando la viabilità in generale, favorendo la produzione, e che potranno essere, sia pure in parte, utilizzati per questo piano di primo intervento nel sistema arterioso del nostro paese.

Non saranno sufficienti i cantieri di lavoro e bisognerà quindi affrontare, sempre parallelamente allo studio e all'aggiornamento del piano regolatore stradale, un vasto sistema di contribuzioni da applicarsi in un primo tempo con quote minime a carico di coloro che direttamente o indirettamente usufruiscono della strada e per i quali solo in apparenza queste nuove imposte rappresentano un gravame vero e proprio.

Anche se si dovesse prescindere da nuove imposizioni a carico dei veicoli a motore chiamati già nel 1952 ad un aumento della tassa di circolazione, vi sono molti altri veicoli, ceti e categorie che sono direttamente interessati al problema della strada. Vi sono otto milioni e più di biciclette che già nell'anteguerra erano sottoposte a un contributo di 10 lire all'anno. Vi sono almeno trecentomila carri a traino animale che, se non forniti di pneumatici, determinano un notevole logorio del fondo stradale. Vi sono i produttori di autoveicoli e di moteveicoli i cui larghissimi margini consentono adeguate imposizioni. Vi sono i dieci milioni di passeggeri chilometro all'anno che circolano sulle autocorriere e sugli autopulman. Vi sono le aziende autonome di soggiorno. Vi sono le camere di industria e commercio, e gli enti provinciali del turismo.

Soltanto queste categorie, con un contributo minimo, potrebbero fornire dai 15 ai 20 miliardi all'anno e non sarebbe inoppor-

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

tuno studiare un contributo a carico degli spettatori delle gare automobilistiche, motociclistiche e ciclistiche.

Tutte queste categorie, al pari dei veicoli a motore, sono ugualmente interessate alla soluzione di questo problema della strada italiana, problema del giorno, problema che comporta oltre ad una soluzione tecnica del traffico, impulso a tutte le attività economiche della nazione, incremento del turismo, alleviamento della disoccupazione.

Mi si consenta per ultimo di richiamare l'attenzione del ministro su due problemi particolari, che avrebbero potuto formare oggetto di due separati ordini del giorno.

Il primo problema riguarda la ricostruzione di ponti in provincia di Pesaro distrutti e danneggiati da eventi bellici, là dove nel caposaldo della « linea gotica », la furia devastatrice del nemico si è fatta particolarmente sentire. Ne erano ben 500 e la loro ricostruzione è proceduta così lentamente che ad otto anni di distanza ne rimangono da riattare ancora 170, tanto che in talune strade della provincia la circolazione è interdetta da numerose deviazioni. Penso che la provincia di Pesaro sia la sola d'Italia a trovarsi in queste condizioni e penso altresì che, se il rifacimento dei ponti dovesse ancora procedere con tale ritmo, molti anni dovrebbero ancora passare per il ripristino di una regolare viabilità. La conclusione è ovvia: veda il ministro di considerare con maggior impegno questo aspetto ricostruttivo a favore di una silenziosa quanto valorosa provincia d'Italia.

Il secondo problema, meno particolare e che investe quello generale della rete stradale italiana, riguarda le comunicazioni trasversali del centro d'Italia. Basterà uno sguardo a una carta ferroviaria e a una carta stradale per avere netta e precisa la visione di tutto un sistema di comunicazioni longitudinali, sia ferroviarie che stradali, in corrispondenza allo sviluppo della lunghezza del nostro paese, e ciò al punto che le stesse comunicazioni trasversali, fatta eccezione della Pescara-Roma, hanno ugualmente un andamento nord-sud. Mancano completamente le comunicazioni trasversali nell'Italia centrale per allacciare il Tirreno e l'Adriatico attraverso il valico appenninico intermedio, cioè tra i valichi della linea Bologna-Firenze e quelli della Bologna-Ancona. Vi sono tre regioni, quali la Toscana, l'Umbria e le Marche, fortemente interessate alla soluzione di questo problema, che veramente assume carattere ed importanza nazionale.

Sembra giunto il momento di affermare che se il triangolo industriale del nord (Milano-Torino-Genova) pesa sulla nazione con tutta la sua potenza economica; se Roma esiste come centro politico determinando un complesso di interessi e di interferenze ugualmente economiche, e se infine il mezzogiorno d'Italia gode ora di tante provvidenze che finalmente ne facilitano la rinascita, non sembra giusto che, anche in materia di ferrovie e di comunicazioni stradali, una parte così cospicua e generosa del nostro paese si trovi ad essere praticamente schiacciata tra le regioni provviste di larghe possibilità produttive, industriali ed agricole e quelle oggi favorite da notevoli provvidenze governative.

Pertanto, nella formazione e nell'aggiornamento del nuovo piano regolatore stradale, si dovrà tener conto della mancanza di una via di comunicazione diretta e rapida tra il mare Tirreno e il mare Adriatico, la quale, oltre ad assolvere ad esigenze economiche, militari e turistiche, attenuerebbe la crescente congestione del traffico automobilistico attuando una brevità, rapidità ed economia di percorso nel punto più stretto d'Italia, tra Pesaro-Fano e Livorno-Pisa.

D'altronde, collegare con una breve arteria il traffico dei porti dell'Adriatico con quelli di Spezia, Livorno e Genova è di importanza essenziale per i commerci delle industrie che salgono da tutto il litorale Adriatico e sono diretti verso il mare Tirreno.

Nessuna conclusione particolare: affido tutte queste osservazioni, improntate al maggior senso di praticità e di concretezza, alla autorevole attenzione del Governo e del ministro, auspicando e augurando di vederle tradotte in realtà. (*Applausi al centro e a destra*).

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

SCIAUDONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ormai il Ministero dei lavori pubblici non è, nel nostro paese, purtroppo, se non uno dei tanti, e forse dei troppi, enti che operano nel delicato settore delle opere pubbliche. E, dopo la Cassa per il Mezzogiorno, rischia anzi di non restare neppure il maggiore di essi. Via via nel tempo, prima con il trasferimento al Ministero dell'agricoltura e delle foreste della bonifica integrale e delle opere di trasformazione fondiaria di pubblico interesse, poi con la perdita dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e la creazione di una pletera di enti operanti nel settore edilizio, ed infine con la Cassa per il Mezzogiorno e i cantieri di lavoro, il Ministero

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

dei lavori pubblici ha visto sempre più frangere la sua unità funzionale.

Il fenomeno ha, indubbiamente, remote origini, ma, oggi, ha assunto una vastità gravissima e preoccupante. Basti pensare, infatti, alla fungaia di enti i quali operano nel settore dell'edilizia: « Incis », istituti autonomo delle case popolari, comuni, cooperative, U. N. R. R. A.-Casas, I. N. A.-Casa, Ministero dei trasporti (per le case dei ferrovieri), Ministero delle finanze (per i propri impiegati), Ministero della difesa (per i propri dipendenti), e via dicendo.

Orbene, onorevoli colleghi, quali sono i motivi che hanno determinato questo spezzettamento dell'unità funzionale del Ministero dei lavori pubblici e promosso l'istituzione di tanti e tanti enti ?

L'onorevole Bernardinetti, nella sua diligente relazione, ne enumera alcuni, e precisamente la necessità di sottrarsi agli intralci e alle remore dell'invecchiata legge sulla contabilità generale dello Stato, l'opportunità di scansare le lungaggini e le tortuosità delle procedure della legislazione vigente in materia di lavori pubblici, ed infine l'inadeguatezza numerica del personale specializzato presso gli uffici centrali e periferici dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Ma non è tutto qui, me lo consenta l'onorevole relatore; poiché certamente con tempestivi ed urgenti provvedimenti legislativi sarebbe stato possibile adeguare ai tempi ed alle mutate necessità la nostra legislazione, così come sarebbe stato possibile (e lo sta già attuando l'onorevole Aldisio) con opportuni e agevoli provvedimenti colmare i vuoti e completare gli organici dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Il vero motivo è un altro, e non riguarda il solo settore dei lavori pubblici, ma investe un po' tutta l'azione governativa, e va ricercato, soprattutto, nella smania, oggi imperante, di istituire, appena si profili una nuova esigenza o un grosso intervento statale, appositi nuovi enti, nuovi istituti, nuove casse, con capi e sottocapi, con lussuosi uffici e doviziose attrezzature, con una pletora di personale ben retribuito, e soprattutto con pingui bilanci sottratti per lo più ad ogni controllo del Parlamento.

E, se non si dà luogo alla istituzione di nuovi enti e istituti e casse, sono proprio gli stessi altri ministeri che si adoperano a strappare a quello dei lavori pubblici delicati e importanti settori di sua specifica competenza: del che è tipico e preoccupante esempio la legge sulla difesa civile, che, se

venisse attuata nel testo approvato dalla Camera, porterebbe certamente alla creazione, in seno all'amministrazione dell'interno, di un complesso tecnico-amministrativo certamente più vasto che non quello di cui oggi dispone lo stesso Ministero dei lavori pubblici. Questa è, mi pare, la verità (verità che non va sottovalutata); questo è il motivo determinante del lamentato sgretolamento dell'unità funzionale del Ministero dei lavori pubblici.

Di qui i gravissimi inconvenienti che oggi si appalesano nella politica generale delle opere pubbliche. Di qui la confusione che oggi regna in questo delicato settore e soprattutto gli sperperi che oggi falchiano largamente gli stanziamenti e compromettono spesso gli sforzi finanziari del paese. Di qui i paradossi che oggi si verificano, per i quali un paese sprovvisto di acquedotto o di strade o di luce o di case per i senzatetto si vede, poi, ad un tratto, gratificato di un bel campo sportivo o di una casa I. N. A. per impiegati comunali o di un albergo turistico. Di qui il paradosso per cui una città che è assillata e tormentata da decine di migliaia di senzatetto vede poi il Governo indaffarato a spendere miliardi per una variante stradale o per il prolungamento di un'autostrada.

Oggi lo sgretolamento dell'unità funzionale del Ministero dei lavori pubblici ha, tra l'altro, portato proprio a questo gravissimo inconveniente: che, mancando ogni adeguato coordinamento tra i vari ministeri, le casse e gli enti operanti in questo settore, manca anche ogni graduazione degli interventi statali in ordine alla scala talora drammatica delle esigenze delle nostre popolazioni; per cui si risolvono spesso problemi minori e si rinvia la soluzione dei maggiori ovvero si affrontano col massimo zelo necessità riguardanti categorie più provviste, tralasciando quelle riguardanti categorie economicamente più misere; si fa la casa all'alto impiegato, mentre si stenta a farla ai poveri senzatetto.

Di qui l'inderogabile esigenza che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale non manca l'energia e l'autorità per farlo, si opponga recisamente a questo incessante assalto all'unità funzionale del suo dicastero e che il Parlamento tenacemente lo affianchi in questa sua azione, che — siatene sicuri, onorevoli colleghi — non solo normalizzerà e moralizzerà un importante settore dell'opera governativa, ma apporterà altresì notevolissimi benefici e per le pubbliche finanze e per le popolazioni.

Passo ora ad un altro aspetto della politica generale del Ministero dei lavori pubblici: a

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

quello dell'assorbimento della manodopera. In un momento di estrema carenza di lavoro, come quello in cui oggi purtroppo viviamo, molte opere pubbliche vengono invocate dalle popolazioni e disposte dal Governo, non solo per soddisfare concrete esigenze e risolvere talvolta annosi problemi, ma soprattutto per dare il sollievo, sia pur fugace, di qualche settimana di salario a operai, a manovali, a braccianti, privi da troppo tempo di lavoro e stremati dalla disoccupazione. E, anzi, è proprio talvolta questa esigenza che determina in via principale l'attuazione di molte opere pubbliche. Senonché accade, purtroppo spesso, che all'aspettativa delle popolazioni e all'ansia dei disoccupati tocchi la più penosa delusione, perché l'assorbimento di manodopera si rivela in pratica oltremodo esiguo.

È il caso, tra i tanti, di un canale di bonifica in attuazione nella mia provincia, nella provincia di Caserta. Era un vecchio progetto che dormiva polverosi sonni in chissà quale archivio; e giustamente dormiva, perché non rispondeva ad alcuna urgente e concreta necessità. All'improvviso venne riesumato e fu asserita l'urgenza di dargli esecuzione. Fu da molti fatto notare che, dinanzi a tante altre imperiose necessità, la realizzazione di quel progetto era quanto mai inconcludente e quanto mai inopportuna. Fu da altri dimostrato che, anche ai fini della bonifica, la realizzazione di quel canale distruggeva più ettari di terreno coltivato di quanti non ne bonificasse. Ma fu a tutti risposto che quell'opera necessitava soprattutto per dar finalmente lavoro a una plaga in cui gravissima imperversava la disoccupazione: e ogni opposizione si tacque. Ma con quale risultato? Che in quel lavoro sono state assorbiti e sono assorbiti, essendo ancora in corso di esecuzione, solo qualche decina di disoccupati, poiché al resto provvedono mastodontiche escavatrici americane, spuntate fuori all'atto stesso in cui si concludeva l'appalto dei primi lotti.

E così sta avvenendo oggi nella mia ed in molte altre province del Mezzogiorno per i lavori della Cassa per il Mezzogiorno, la quale Cassa, ripartendo i lavori in grossi lotti di centinaia e centinaia di milioni (ai quali concorrono le solite quattro o cinque grossissime imprese a tutti note), scartando le ditte locali, il cui guadagno pur resta nell'ambito delle nostre popolazioni, e limitando estremamente l'assorbimento di mano d'opera, ci dà il concreto innegabile beneficio di realizzare opere che noi attendevamo da anni e da decenni, ma non attenua neppure

la estrema carenza di lavoro che è all'apice del disagio e della miseria delle nostre popolazioni. Noi delle province meridionali — se lo ricordi l'onorevole ministro — risentiamo maggior beneficio, per ciò che riguarda la disoccupazione, dai pagamenti dei danni di guerra e dalle poche opere programmate ed eseguite dai nostri uffici del genio civile che non dalle grosse opere di miliardi in attuazione per conto della Cassa per il Mezzogiorno.

E, anche sotto questo punto di vista, certamente inopportuno è stato da parte della Cassa per il Mezzogiorno non servirsi degli uffici periferici del genio civile, i quali, vivendo a diretto contatto delle necessità delle nostre province e della miseria delle nostre popolazioni, erano gli unici che avrebbero potuto alleviare, con opportuni temperamenti, il nostro disagio e la nostra assillante disoccupazione.

Oggi, invece, molto, troppo spesso le buone intenzioni, che spingono ad affrontare generosi programmi di opere pubbliche per alleviare la disoccupazione, svaniscono via via nella formulazione dei capitolati e negli appalti o nella insipienza dei molti e improvvisati uffici periferici.

Ora, noi non vorremmo certo che s'accantonasse ogni intervento di moderne attrezzature o si bandisse ogni sano e moderno concetto di organizzazione del lavoro, nè ci nascondiamo il maggior costo dell'opera, allorché più vasto è l'impiego della manodopera; ma vorremmo che nelle opere pubbliche, disposte per dar lavoro a popolazioni che ne necessitano, questa determinante esigenza non fosse poi dimenticata o trascurata in sede di esecuzione delle opere. Vorremmo che, specie per i lavori da eseguirsi nelle zone depresse nel meridione, ciascuno e tutti si ricordassero sempre che solleva dalla depressione una regione ed una popolazione non tanto l'esecuzione delle opere pubbliche quanto il volume di pubblico denaro che in quelle regioni e tra quelle popolazioni riaffluisce sotto forma di salari, di utili, di commesse alle locali industrie e al locale artigianato, di incremento nel locale commercio.

Quanto all'esame specifico del bilancio, che è al nostro esame, confesso, onorevoli colleghi, che ciò che più mi ha colpito è il crescendo preoccupante delle annualità: 25 miliardi di lire, che per l'esercizio venturo raggiungeranno i 30 miliardi.

Il che vuol dire che il bilancio dei lavori pubblici tra non più di un decennio sarà solo impegnato a far fronte alle annualità via via accumulatesi. E vuol dire altresì — e questo è

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

certamente l'aspetto più grave — che noi abbiamo ipotecato e andiamo ipotecando largamente, spensieratamente le risorse e le finanze delle future generazioni.

Ora, tutto ciò non è — lo so bene — colpa dell'onorevole ministro Aldisio; è bensì non lieta conseguenza di quella serie di leggi per cui fu fatto anni fa tanto chiasso per quanto poco felici se ne dimostrano oggi gli effetti: la legge cioè 12 luglio 1949 n. 460, la 2 luglio 1949 n. 408, e la 3 agosto 1949 n. 589.

Di esse la prima si è dimostrata inoperante, tanto che solo una metà dei fondi assegnati nel 1949-50 risulta impegnata in linea definitiva. La seconda non ha creato che malumori e sperequazioni, senza per nulla risolvere il problema della casa. La terza, poi, pur non avendo trovato finora larga applicazione per le difficoltà che incontrano gli enti locali in ordine alla stipulazione dei contratti di mutuo, è tuttavolta particolarmente pericolosa e preoccupante perché abbraccia dall'edilizia alla viabilità, dai porti alle opere idrauliche e alla utilizzazione delle acque per la produzione dell'energia elettrica. So che questo problema delle annualità, come quello ad esso connesso dei residui, non è sfuggito alla intelligenza ed alla appassionata opera dell'onorevole ministro Aldisio, e ho fiducia che egli saprà preoccuparsene e risolverlo.

Vorrei però pregarlo, se sono nel vero, di darcene qui atto nel suo prossimo intervento e di voler proporre, quanto prima possibile, provvedimenti che valgano a sanare questa situazione invero preoccupante.

E concludo con un appello a lei, onorevole ministro, che si ricollega all'argomento già da me trattato poc'anzi circa l'assorbimento di mano d'opera nella esecuzione delle opere pubbliche. Faccia che questo assorbimento sia incrementato, sia spinto fino al massimo grado possibile, nell'ambito del suo dicastero presso i molti enti che trattano e si occupano di opere pubbliche. Ella lo sa: noi, specie nel meridione, attendiamo talvolta per anni l'esecuzione di un'opera pubblica, soprattutto per quel tanto di lavoro che potrà derivarne alle popolazioni locali, e troppe delusioni abbiamo spesso provato a tal riguardo. Così pure troppo spesso e troppo a lungo le cooperative di produzione e di lavoro, che sono numerose nel Mezzogiorno, rimangono deluse nelle loro aspettative poiché solo raramente gli uffici si ricordano della loro esistenza.

Faccia che ogni intervento statale nel Mezzogiorno sia veramente e altamente benefico per le nostre popolazioni e dia loro in

massima misura il ben meritato ed atteso ristoro di un onesto, redditizio lavoro.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Sui lavori della Camera.

LOPARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOPARDI. Propongo che, come per il passato, domani la seduta sia fissata per le ore 11, anche perché questo, fra l'altro, permetterebbe ai deputati socialdemocratici di partire per Genova, dove si svolgerà il congresso del partito.

PRESIDENTE. Onorevole Lopardi, debbo farle osservare che con la ripresa autunnale è stato ripristinato l'orario ordinario per il venerdì. Questa è una necessità alla quale si è stati indotti dal fatto di dover approvare i bilanci entro ottobre.

La seduta alle 11, poi, è impossibile per due ragioni: perché per domattina sono convocate numerose Commissioni e perché alle 11 vi è una riunione dei capigruppo e dei vicepresidenti per esaminare l'andamento della discussione dei bilanci. Ora, se tutti i vicepresidenti sono convocati presso il Presidente, non vi sarebbe possibilità materiale di avere un presidente per presiedere la seduta.

LOPARDI. Propongo allora che si tenga seduta alle 14.

PRESIDENTE. Onorevole Lopardi, insiste su questa proposta?

LOPARDI. Vi insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Lopardi di tenere domani seduta alle 14.

(È approvata).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga indispensabile ed urgente addivenire a un accordo definitivo dello Stato con le rappresentanze dei culti acattolici, come è previsto dalla Costituzione, per evitare che si possa pensare che in Italia si verificano ai danni delle chiese protestanti delle discriminazioni; tenendo soprattutto presente che non giova al prestigio dello Stato italiano il fatto che all'estero, e particolarmente nel Nord-America,

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

i circoli governativi e parlamentari attribuiscono al nostro Governo un atteggiamento poco tollerante in materia religiosa.

(4196)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno ripristinare la istituzione delle classi differenziali per minorati psichici, onde continuare nell'opera di risanamento morale di questi poveri derelitti, ed evitare che diventino preda del vizio, in seguito all'inevitabile abbandono nel quale essi cadrebbero. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9281)

« TRULLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza dell'aspirazione dell'Amministrazione comunale e della cittadinanza tutta di Bitonto (Bari) a che sia aperta una Casa della madre e del fanciullo e se è sua intenzione aderire a tale giusta richiesta. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9282)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga opportuno far ottenere al comune di Castagnè (Verona) dei fondi per la costruzione di una scuola e per l'impianto dell'illuminazione elettrica, dato che detto comune è sprovvisto attualmente della scuola e che le lezioni vengono tenute in una trattoria. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9283)

« CASTELLARIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per sapere se non ritengano opportuno adottare sollecitamente provvedimenti atti a favorire la sistemazione della città e del porto di Civitavecchia, onde salvaguardare il decoro di una città così strettamente collegata alla vita della capitale, e in considerazione dell'incremento che al traffico del porto deriverà dalla rapida industrializzazione del paese e dall'aumentata capacità dell'agricoltura del retroterra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9284)

« BELLARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste, per sapere se sono a conoscenza delle giuste

richieste dell'unione autonoma dei viticoltori coltivatori diretti di Sambiasse (Catanzaro), tendenti ad ottenere la concessione diretta dei fondi demaniali Colazzo, Colazzello e Marinella, negli anni passati dati in fitto a intermediari non coltivatori che ne hanno tratto vantaggio mediante successiva cessione in colonia; e per sapere quali provvedimenti intendano adottare per venire incontro al più presto alle suddette richieste. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9285)

« MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intenda emanare in favore dei professori non di ruolo, già incaricati in scuole site nella Zona B del Territorio Libero di Trieste, e dalla quale sono dovuti fuggire nel maggio scorso per ragioni politiche. Detti insegnanti si trovano attualmente in posizione di inferiorità rispetto ai concorrenti a posti di supplenza in scuole medie con sede nel territorio nazionale (compresa la Zona A del Territorio Libero di Trieste), essendo naturalmente privi della residenza nella località ove concorrono e impossibilitati ad usufruire dei vantaggi attribuibili a coloro che chiedono la riconferma della cattedra che hanno ricoperto lo scorso anno. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9286)

« CECCHERINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ravvisi necessario ed opportuno accogliere le richieste, avanzate dal comune e dall'Amministrazione provinciale di Frosinone, in merito all'istituzione di nuovi istituti di istruzione in detta città, capoluogo di provincia.

« Se, nella specie, non ritenga trasformare l'Istituto tecnico privato per ragionieri e geometri, colà esistente, in istituto di Stato, e se non ritenga altresì opportuno istituirvi almeno una sezione distaccata dell'Istituto magistrale di Veroli.

« Tali richieste si appalesano inderogabili onde porre Frosinone, dal punto di vista scolastico, allo stesso livello degli altri capoluoghi di provincia della Repubblica, e dare la possibilità alla numerosa popolazione scolastica del luogo, composta per la maggior parte di figlioli di funzionari e di impiegati, ivi residenti per ragioni d'ufficio, di poter frequentare istituti di Stato *in loco*, senza dover

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

affrontare impossibili sacrifici economici per trasferirsi altrove. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9287)

« DE PALMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici, per sapere se siano a conoscenza che le contrade Geraci, Geracello, Bubudello, Ramursura, Camitrici, Friddani, Polino, site in territorio di Enna e Piazza Armerina, coltivate prevalentemente ad agrumeti, furono gravemente colpite dall'alluvione e grandinata del 27 luglio 1952, subendo danni per molti milioni; e per sapere se non ritengono opportuno intervenire in favore di dette contrade. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9288)

« LO GIUDICE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se intende venire in aiuto dei coltivatori, colpiti dalla grandine abbattutasi il 27 luglio 1952, sul territorio di Barrafranca (Enna), danneggiando gravemente le campagne e aumentando così la miseria di molti contadini. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9289)

« D'AGOSTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere:

1°) se è vero che, a seguito di una ispezione ministeriale effettuata nell'Ufficio imposte di consumo di Muro Lucano nel dicembre 1951, la Direzione generale della finanza locale ritenne, fra l'altro, indispensabile l'allontanamento dall'ufficio predetto del direttore signor Torre Achille per immoralità ed incapacità;

2°) se la prefettura di Potenza comunicò le conclusioni dell'ispezione predetta alla ditta appaltatrice delle imposte di consumo ed al comune di Muro Lucano con invito ad allontanare il Torre;

3°) se a tale invito, dopo diversi mesi ed insistenze della prefettura, non si è ottemperato;

4°) quale provvedimento si intende adottare, nel caso su riferito, per l'interesse pubblico ed il prestigio della pubblica amministrazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9290)

« PAGLIUCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere:

1°) se gli consta che la Sezione speciale per la riforma fondiaria dell'Ente per lo sviluppo dell'irrigazione e la trasformazione fondiaria in Puglia e Lucania nei mesi scorsi notificò la disdetta a molti conduttori coltivatori diretti di terreni già espropriati oppure compresi in un piano particolareggiato di espropriazione già pubblicato, fra i quali Sciammaro Antonio e Gerardo fu Leonardo, Tummolo Raffaele e Donato fu Mauro, De Leonardis Mauro fu Giuseppe, Carretta Pasquale, Francesco e Donato fu Raffaele, Robbe Domenico fu Carlo, Rosucci Raffaele e Cesare di Giuseppe, Losacco Domenico e Serafina fu Eligio, Losacco Eligio di Domenico, Larocca Donatino fu Saverio, Carretta Michele di Mauro, Tummolo Michele fu Donatantonio, Tannoia Nicola fu Gregorio, Di Ruvo Michele di Pasquale, Iacoviello Pasquale fu Mauro, Spera Giuseppe di Luigi, Di Cosmo Michele fu Saverio, Bisceglia Nicola di Mauro, Colaianni Francesco fu Girolamo, Spennacchio Mauro ed Alfonso;

2°) se nonostante le opposizioni di detti conduttori, questi furono diffidati con telegramma a rilasciare senza indugio i terreni da essi coltivati direttamente e subito dopo scacciati e messi sul lastrico con le loro famiglie, il loro bestiame, i loro attrezzi;

3°) se ritiene che tale trattamento contrasta con la legge ed offende i principi della umanità e della democrazia;

4°) come intende riparare sollecitamente ai danni non lievi causati dall'arbitrio innanzi deplorato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9291)

« PAGLIUCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quali siano stati i motivi per cui, anche contro il parere delle autorità scolastiche locali, sia stato soppresso uno dei corsi degli istituti magistrali di Alessandria e di Casale Monferrato, proprio in un momento in cui tornava nuovamente a crescere il numero degli alunni che negli anni precedenti era veramente diminuito, e dato il fatto che, per quanto riguarda l'istituto di Alessandria, già un altro corso era stato soppresso pochi anni addietro. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9292)

« MONDOLFO ».

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti sono stati presi, e quando verranno attuati, per la decorosa sistemazione degli ex sottufficiali di carriera del Genio ferrovieri che, dopo gli eventi del 1943, assunti dall'Amministrazione ferroviaria con le qualifiche di capo stazione e sottocapo, stabilite da apposita commissione nominata dalle ferrovie dello Stato, sono stati, in seguito, nominati in prova con la qualifica e stipendio iniziale di alunno d'ordine.

« Tale trattamento è in contrasto e con le qualifiche assegnate dalla suddetta commissione e con le mansioni che effettivamente disimpegnavano gli interessati in divisa militare ed in abito civile dopo l'8 settembre 1943, e non è neppure paragonabile al trattamento usato ai sottufficiali di carriera di tutte le armi, in base alle disposizioni di legge in vigore. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(9293)

« TONENGO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intende prendere a carico dell'impresa Cedronio Fernando, la quale, pur avendo promesso di riprendere i lavori di riparazione delle strade interne e delle fognature di Pescopennataro (Campobasso), sospesi il 5 dicembre 1951, e di portarli a termine con la massima sollecitudine, in realtà ha finto di riprenderli, tanto vero che gli operai si sono allontanati dal posto e tutto è rimasto nella situazione in cui era nel dicembre 1951. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(9294)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno disporre un ulteriore stanziamento di almeno lire 20 milioni, necessario, perché siano finalmente riparate in modo completo le strade interne e la fognatura di Pescopennataro (Campobasso), essendo insufficiente la somma di lire 16.906.900 all'uopo stanziata con decreto presidenziale 3 ottobre 1951, n. 42852. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(9295)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno istituire nella frazione Piana del comune di Spi-

nete (Campobasso) un cantiere di lavoro che, mentre giovi alla locale disoccupazione, consenta la sistemazione della strada, lunga circa 400 metri, che unisce la provinciale Spinete-Sant'Elena (partendo dalla predetta frazione) alla provinciale Spinete-Casalcipriano, costeggiando il pozzo che serve per l'alimentazione idrica di tutta la contrada ed al quale, nella stagione invernale, è impossibile accedere con grande danno della popolazione locale. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*

(9296)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga che sia ormai giunto il momento di accogliere la domanda, formulata ormai da più anni, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, di contributo statale sulla spesa prevista per la costruzione in Spinete (Campobasso) di due edifici scolastici, dei quali uno al centro e l'altro in contrada Piana, essendo la popolazione di detto comune stanca di sentirsi ripetere che tale domanda sarà esaminata in avvenire. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(9297)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per conoscere quando potrà essere riparata la campana della Chiesa della Congregazione del Carmine del comune di Spinete (Campobasso), danneggiata dalla guerra. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(9298)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno essere completati i lavori di riparazione del municipio di Pescolanciano, danneggiato dagli eventi bellici. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(9299)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro Campilli, per conoscere lo stato della pratica relativa al problema dell'alimentazione idrica del comune di Pescolanciano (Campobasso) e quello della pratica relativa alla costruzione nello stesso comune di una rete di fognature. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(9300)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro Campilli, per conoscere in qual modo intenda provvedere all'alimentazione idrica

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

delle frazioni Piana, San Giovanni, Caccavelli e Santa Croce del comune di Spinete (Campobasso), che trovansi a brevissima distanza dalla condotta principale dell'acquedotto molisano (ramo di sinistra). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9301)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro Campilli, per conoscere se non ritenga opportuno proporre al Comitato dei ministri per il Mezzogiorno che almeno con i ribassi di asta sia provveduto alla sistemazione della strada provinciale, che da Boiano porta a Frosolone, passando per Spinete, Piana di Spinete e Sant'Elena Sannita (Campobasso). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9302)

« COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

a) se corrisponde a verità che di recente è stato autorizzato per « speciali ragioni di Stato » il rilascio, ai sensi dell'articolo 4 della legge 24 novembre 1942, n. 1475, della « carta di libera circolazione » sulla intera rete ferroviaria al tristemente noto squadrista ed ex gerarca Ulisse Iglori;

b) quali siano le « speciali ragioni di Stato » che hanno indotto l'onorevole Presidente del Consiglio ad autorizzare il ripristino della concessione di cui sopra, all'Iglori negata dalla caduta del fascismo in poi. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(9303)

« BORIONI, FARINI, AUDISIO, BOLDRINI, FARALLI, PAOLUCCI, SERBANDINI, GIAVI, BORELLINI GINA, CHINI COCCOLI IRENE, NATALI ADA, NASI, ARATA, LOPARDI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se corrisponde al vero che il Commissariato per il turismo ha concesso il nullaosta per la vendita del Grande Albero D'Ormea (Alta Valle Tanaro), albergo che già costituiva l'attrazione turistica di detta località; e se crede opportuno concedere che detto immobile venga ora ridotto a colonia di bambini, colonia che potrebbe essere sistemata ben diversamente. Di fronte a questi fatti ed ai danni arrecati e che si arrecheranno al comune d'Ormea, ben a ragione stan protestando la cittadinanza ed i bravi e seri abitanti della provincia di Cuneo, da qualche tempo fatti

segno a palesi ingiustizie e violazioni delle leggi vigenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9304)

« CHIARAMELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza dello stato di disagio in cui si dibattono i naturali della borgata di San Giovanniello, frazione del villaggio Bordonaro (Messina), i quali arrivano all'abitato mediante una mulattiera che durante il periodo delle piogge si trasforma in torrente, rendendosi intransitabile, in quanto serve anche per lo scolo delle copiose acque piovane di tutta la zona, rendendo completamente impossibile qualunque attività; per sapere, inoltre, se è a conoscenza che, a poca distanza della mulattiera in parola, passa una rotabile che da Messina pel Villaggio Santo porta a San Filippo Superiore.

« L'interrogante chiede se non si ritenga opportuno disporre l'allacciamento della mulattiera con la rotabile che passa ad un paio di centinaia di metri, per ovviare al grave inconveniente esposto, che avvilitisce la vita di quei laboriosi lavoratori, tenacemente attaccati alla loro terra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9305)

« CARONITI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se intende istituire in Belmonte Calabro (Cosenza) il cantiere di rimboschimento richiesto da quella Amministrazione comunale, sia per ricostituire il patrimonio arboreo della zona, sia per dare lavoro a gran parte di disoccupati locali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9306)

« ALMIRANTE ».

PRESIDENTE. La prima delle interrogazioni ora lette sarà iscritta all'ordine del giorno e svolta al suo turno. Le altre, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

DIAZ LAURA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIAZ LAURA. Vorrei sapere quando il Governo intenda rispondere alle tre interrogazioni presentate da me ed altri colleghi il 6 e 29 maggio e l'11 giugno, delle quali non si è saputo più niente.

PRESIDENTE. Informerò i ministri competenti della sua richiesta.

La seduta termina alle 23,40.

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 2 OTTOBRE 1952

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (*Approvato dal Senato*). (2726). — *Relatore* Bernardinetti.

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (*Approvato dal Senato*). (2673). — *Relatore* Caserta;

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (*Approvato dal Senato*). (2649). — *Relatore* Ambrosini;

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (*Approvato dal Senato*). (2706). — *Relatore* Scaglia;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (*Approvato dal Senato*). (2685). — *Relatore* Petrucci.

3. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

Cessazione dalle funzioni dell'Alta Corte Siciliana. (1292-ter). — *Relatore* Tesauro.

4. — *Discussione della proposta di legge:*

LECCISO ed altri: Rinnovazione graduale del patrimonio immobiliare dell'Istituto na-

zionale per le case degli impiegati dello Stato e degli Istituti similari al fine di incrementare le nuove costruzioni, e disciplina di alcuni rapporti fra gli stessi Enti e i loro inquilini. (1122). — *Relatore* Cifaldi.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme per l'elezione dei Consigli regionali. (986). — *Relatore*: Lucifredi, *per la maggioranza*, e Vigorelli, *di minoranza*.

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord Atlantico sullo Statuto delle loro forze armate, firmata a Londra il 19 giugno 1951. (2216). — *Relatori*: De Caro Raffaele, *per la maggioranza*; Basso, *di minoranza*.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori*: Leone e Carignani.

8. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

9. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*

10. — *Svolgimento delle mozioni degli onorevoli Pieraccini ed altri e Silipo ed altri.*

11. — *Svolgimento della interpellanza dell'onorevole Germani.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI