

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

XCII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 MARZO 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	915
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	915
Proposta di legge (Rinvio):	
GIRAUDO ed altri: Costruzione di opere di difesa spondale e di dragaggio dei corsi d'acqua nelle zone alluvionate. (3180).	915
PRESIDENTE	915
GIRAUDO	916
Disegni di legge (Discussione e approvazione):	
Finanziamento per il risanamento dei « Sassi » di Matera (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3643)	916
PRESIDENTE	916, 917, 918, 919
MERENDA, <i>Relatore</i>	916, 917, 918
GREZZI	917, 918, 919
GUERRIERI EMANUELE, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	917
POLANO	919
PASINI	919
Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per la esecuzione di opere pubbliche nel Territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3650)	921
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	921, 923
CECCHERINI	923
GUERRIERI EMANUELE, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	923
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	924

La seduta comincia alle 9,45.

SANZO, *Segretario*. legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati De Biagi e Marconi.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che partecipa alla seduta odierna il deputato Giraudo proponente del progetto di legge n. 3650 all'ordine del giorno.

Rinvio della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Giraudo ed altri: « Costruzione di opere di difesa spondale e di dragaggio dei corsi d'acqua nelle zone alluvionate ». (3180).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Giraudo, Bubbio, Sabatini, Bima, Stella, Savio Emanuela, Sodano: « Costruzione di opere di difesa spondale e di dragaggio dei corsi d'acqua nelle zone alluvionate ».

Onorevoli colleghi, do lettura della lettera indirizzatami ieri dall'onorevole Giraudo a nome anche degli altri proponenti: « Caro Presidente, data l'avvenuta approvazione presso la tua Commissione della legge Togni per il Magistrato per il Po e visto che nella

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

stessa legge sono accolti i criteri contenuti nella mia proposta, ritengo che non sia il caso di insistere per ora sulla mia proposta, quanto invece di assicurare che la legge Togni passi sollecitamente anche al Senato. Grazie e cordiali saluti ».

Circa l'ulteriore corso del disegno di legge concernente il Magistrato per il Po, posso comunicare che esso oggi stesso sarà esaminato dalla VII Commissione del Senato.

GIRAUDO. Signor Presidente, anche con l'appoggio di qualche altro collega, presento il seguente ordine del giorno:

« La Commissione Lavori pubblici, nel prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole Giraudò in merito alla sua proposta di legge n. 3180 le cui istanze risultano accolte e assorbite nel disegno di legge Togni n. 3609 (già approvato dalla Commissione stessa), invita il Governo ad intervenire sollecitamente per le opere più urgenti nelle zone alluvionate del Piemonte, della Lombardia e della Val d'Aosta, secondo quanto previsto dagli articoli 4, 5 e 8 del citato disegno di legge Togni, non appena diverrà legge operante ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Giraudò

È approvato.

La discussione della proposta di legge Giraudò n. 3180 è rinviata ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Finanziamento per il risanamento dei « Sassi » di Matera. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3643).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge « Finanziamento per il risanamento dei « Sassi » di Matera », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Merenda, ha l'onore di svolgere la sua Relazione.

MERENDA, *Relatore*. Con legge 17 maggio 1952, n. 619, il Governo volle affrontare, per una soluzione radicale, il problema dei « Sassi » di Matera, su cui era sorta una letteratura abbondante e particolareggiata. E così, di fronte alla necessità che non si ricorresse ad interventi disorganici o saltuari, con la precitata legge si stabilì di intervenire in tre direttrici:

1°) creazione di borghi rurali residenziali (perché gran parte della popolazione che abita nei « Sassi » è costituita da coltivatori diretti, mezzadri e braccianti);

2°) sviluppo di costruzioni popolari nei rioni periferici di Matera.

3°) azione diretta nel « Sasso », [per la utilizzazione di quei pochi abitacoli suscettibili di essere recuperati.

Si dette, altresì, incarico al provveditore alle opere pubbliche della Basilicata di predisporre il programma delle opere occorrenti per attuare i provvedimenti previsti nella legge e si stabilì un finanziamento complessivo nella misura di 5 miliardi e 200 milioni per le espropriazioni e per le opere indicate nella legge.

Sono sorte così nuove borgate rurali a « La Martella » (U. N. R. R. A.-Casas e Cassa per il Mezzogiorno), a Venusio e a Picciano e sono stati creati nuovi quartieri a Serra Venerdì, quartiere La Nera, rione A e rione B. Le somme stanziare, spese nei vari esercizi di cui alla legge n. 619, non si sono dimostrate sufficienti per la eliminazione totale delle 2.997 abitazioni — chiamiamole così — esistenti al « Sasso » e si è perciò sentita l'indilazionabile necessità di provvedere ad un finanziamento integrativo che consentisse di portare a termine l'opera così brillantemente intrapresa.

Ecco la ragione del presente disegno di legge, che, attraverso la diluizione in sei esercizi finanziari, stanziò la somma di 2 miliardi di lire, per il completamento dell'opera relativa al risanamento dei « Sassi ».

La legge, però, non si limita al solo stanziamento, ma fa obbligo al provveditore alle opere pubbliche [della Basilicata di predisporre un programma integrativo delle opere e degli interventi e modifica, altresì — cosa importantissima — l'articolo 7 della legge 619 per risolvere il problema di 311 case inabitabili, i cui occupanti sono entrati in epoca posteriore al 1° gennaio 1951, stabilendo che il diritto all'alloggio nuovo sussiste, quando gli abitanti occupano l'alloggio dichiarato inabitabile da data non posteriore al primo ottobre 1956.

Altra disposizione riguarda la possibilità della formazione di idonee unità edilizie per abitazioni da ricavarsi mediante la composizione e il riattamento di ambienti espropriati in attuazione della legge stessa, con l'assegnazione di queste abitazioni recuperate agli occupanti di alloggi inabitabili o da demolire per motivi urbanistici. Queste abitazioni, che sono assolutamente irrecuperabili, costituiscono oltre il 72 per cento dell'intero complesso dei « Sassi ».

L'ultima disposizione riguarda l'esenzione dalla tassa di bollo e di concessione governativa e dei diritti catastali per atti e contratti necessari per l'attuazione della legge.

Questo, in sintesi, il disegno di legge predisposto dal Governo e approvato già dall'altro ramo del Parlamento.

Devo, ora, far presente alla nostra Commissione che dobbiamo provvedere alla correzione di un errore materiale. Nel testo originario, predisposto dal Ministero all'articolo 1, è fatto riferimento all'articolo 15 della legge 619, mentre invece, per un evidente errore della tipografia del Senato riprodotto dalla nostra tipografia, nel testo sotto i nostri occhi si parla di articolo 5, che non consente di provvedere anche alla costruzioni di alloggi, ma solo alla costruzione di opere pubbliche. Propongo, pertanto, che d'accordo con il Senato, si proceda alla sua rettifica.

Ritengo superfluo raccomandare l'approvazione sollecitata del disegno di legge.

PRESIDENTE. Mi perviene in questo momento il parere favorevole della Commissione Finanze e tesoro su questo disegno di legge. Ho, inoltre, avuto notizia che il Senatore Corbellini, al Senato, ha già operato la correzione richiesta dal Relatore.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GREZZI. Se avessimo tempo disponibile, proporremmo degli emendamenti; mancandone, presenteremo un ordine del giorno relativo a due problemi.

L'esperienza ci dice, innanzi tutto, che i contadini che abitano nei « Sassi » di Matera non gradiscono di abitare in campagna. Essi non vogliono staccarsi dal centro di Matera e oppongono a questa prospettiva una resistenza accanita. Il Governo dovrebbe, pertanto disporre che sia evitata la costruzione di abitazioni in campagna.

Un'altra questione è quella del prezzo. Queste case vengono date in gestione all'Istituto case popolari. Noi intendiamo che esse siano, invece, gestite dalla Amministrazione comunale di Matera, sicché il fitto, che, tenendo conto del valore dell'alloggio, sale fino alle quattromila lire, possa scendere a mille lire al mese.

Ecco il nostro ordine del giorno:

« La Commissione Lavori pubblici, in sede di discussione del disegno di legge n. 3643 sul risanamento dei « Sassi » di Matera, invita il Governo ad evitare la costruzione di alloggi in zone rurali non gradite agli interessati. La Commissione invita, inoltre, il Governo ad affidare la gestione delle nuove costruzioni all'Amministrazione comunale di Matera ».

MERENDA, Relatore. Vi sono due motivi che ostano all'accoglimento dell'ordine del giorno Grezzi. Innanzi tutto, questo è un

finanziamento integrativo, relativo a un piano di trasferimento già in corso di esecuzione: le borgate rurali sono già in costruzione. In secondo luogo, la legge 619 risponde alla esigenza di risolvere organicamente il problema dell'insediamento dei contadini sulla terra. Gran parte della popolazione dei « Sassi » è costituita da rurali, i quali finora impiegavano delle ore per raggiungere la terra dove lavorano e per ritornare, poi, a casa. C'è, dunque, anche un problema di produttività agricola. D'altro canto, questi contadini andranno ad abitare in borghi residenziali dotati di servizi di ogni genere. Aggiungo, poi, che a me pare, oltretutto, che nostro compito sia anche quello di educare e convincere i contadini che sarà loro interesse abitare in questi borghi rurali.

C'è poi la questione della gestione da parte del comune di Matera. In proposito, mi permetto di fare osservare al collega Grezzi che il disegno di legge in discussione si limita ad accordare un ulteriore finanziamento alla legge n. 619 e che noi ci limitiamo ad approvarlo così come è stato approvato dal Senato. Allora io chiedo: che valore avrebbe l'accettazione di questo ordine del giorno se nella legge è detto che la gestione di questi alloggi deve essere affidata all'Istituto per le case popolari? Se un ordine del giorno deve avere un senso, deve essere relativo all'impegno dell'Istituto case popolari di non modificare (e questo sarebbe già superfluo) le percentuali e le cifre stabilite dalla legge. Ma, oltre questo, non si può andare, perché, altrimenti, l'ordine del giorno sarebbe contrario non solo allo spirito, ma alla lettera della legge.

Pregherei, pertanto, il collega Grezzi di voler ritirare il suo ordine del giorno.

GUERRIERI EMANUELE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Quello che avrei potuto dire lo ha detto già egregiamente e ampiamente l'onorevole Merenda. Suppongo che l'onorevole Grezzi sia rimasto convinto dalle considerazioni svolte dal Relatore: l'ordine del giorno non può essere accolto.

Non può, innanzi tutto, essere accolto nella sua prima parte con la quale si chiede che il Governo venga invitato ad evitare la costruzione di alloggi in zone non gradite dagli interessati. Infatti, a parte che sarebbe difficile stabilire prima della loro costruzione, a chi gli alloggi saranno assegnati, semmai potrebbe affermarsi il concetto esattamente contrario, e ciò sulla base delle finalità di sviluppo agricolo che la costruzione di questi alloggi anche persegue.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

Per quanto riguarda la seconda parte, cioè la richiesta che la gestione venga affidata al comune, giustamente l'onorevole Merenda ha rilevato che questa legge non è legge autonoma, ma ha un carattere integrativo della legge organica del 1952, là dove è detto che la gestione degli alloggi da costruire viene affidata all'Istituto per le case popolari. Quindi, non soltanto non avrebbe senso accettare quest'ordine del giorno, ma nemmeno sarebbe possibile, perché urterebbe contro una disposizione di legge.

Aggiungo, poi, che verrebbe a modificarsi la base finanziaria del provvedimento stesso. In quanto nel programma predisposto dal provveditorato sono state predisposte le aree in cui si vuole che gli alloggi sorgano, e modificare questo criterio significherebbe modificare anche la previsione di spesa. Pregherei, quindi, anch'io l'onorevole Grezzi di non insistere.

MERENDA, Relatore. A maggior tranquillità del collega Grezzi, mi permetto di aggiungere che l'articolo 14 della legge base n. 619 prevede anche la possibilità di chiedere la cessione in proprietà, praticamente l'assegnazione di alloggi a riscatto. L'articolo 14 dice, infatti, che il prezzo di cessione — da determinarsi da parte del Ministero dei lavori pubblici — può essere corrisposto in 35 rate annuali, senza interesse.

PRESIDENTE. Credo che il Sottosegretario potrà impegnarsi ad un controllo circa l'applicazione di queste percentuali, in maniera che non vi siano maggiorazioni illecite da parte dell'Istituto case popolari.

Con questa dichiarazione, ritengo che l'onorevole Grezzi possa ritirare l'ordine del giorno.

GREZZI. Vorrei fare rilevare al collega Merenda e alla Commissione che questa è una legge approvata nel 1952 e che già ha cominciato a trovare una sua applicazione, durante il corso della quale alcuni inconvenienti — che all'atto della discussione della legge non potevano essere previsti — son venuti alla luce. Il collega Merenda — lucano come me — conosce gli inconvenienti che si son verificati, ed anche l'onorevole Colombo li conosce. Non si può dire ai contadini che devono andare ad abitare in campagna e che dobbiamo fare opera di educazione. I contadini non vogliono andare in campagna. Essi sono stati sempre ad abitare nel centro di Matera, sia pure in alloggi non degni di questo nome. Adesso come si fa a spostarli?

PRESIDENTE. Il compito nostro è anche quello di educare e di guidare!

GREZZI. Se accettassimo questo concetto, credo che dovremmo distruggere praticamente tutti i paesi agricoli, perché in ogni paese agricolo c'è l'agglomerato e, poi, c'è l'agro in cui si sparpagliano i contadini durante la loro giornata di lavoro. Ebbene, i contadini vogliono evitare questa forma di isolamento e vogliono la casa al centro. Non si può dire a questi contadini di lasciare la casa (sia pure malsana) che hanno già al centro, per andare ad abitare in campagna.

PRESIDENTE. No, vanno ad abitare sul luogo di lavoro.

GREZZI. E che significa luogo di lavoro? L'operaio della « Fiat », per esempio, non abita sul luogo di lavoro. Vi è un'agitazione da parte di tutti i contadini dei « Sassi », perché nessuno gradisce l'assegnazione di un alloggio in campagna. Bisogna, dunque, rivedere la legge ed eliminarne le parti non buone per evitare di commettere questi errori.

PRESIDENTE. La sua è un'opinione dalla quale assolutamente dissento. Non si tratta di errori!

D'altra parte, o lei trasforma le sue proposte in emendamenti, che forse potrebbero passare in sede di votazione, e allora ella sa che è difficile fare in tempo ad approvare definitivamente la legge, oppure non ha significato mantenere le sue proposte in questa forma.

GREZZI. Sono disposto a ritirare la seconda parte dell'ordine del giorno, accettando la dichiarazione secondo cui il Ministero vigilerà, affinché l'Istituto case popolari fissi dei prezzi decenti, senza dar luogo ad alcuna speculazione.

Per quanto concerne la prima parte, i piani non sono leggi, i piani sono fatti dal provveditorato alle opere pubbliche. Perciò, nel momento in cui andiamo a fare altri piani — quali permette il presente disegno di legge — possiamo invitare il provveditorato alle opere pubbliche della Basilicata a fare questi piani senza prevedere la costruzione di alloggi in zone rurali. Ripeto, i contadini non vogliono andare ad abitare in campagna.

MERENDA, Relatore. Temo di non essermi spiegato e me ne rammarico. Quando ho parlato di piani integrativi da parte del provveditorato, ho inteso [dire che altre borgate rurali, oltre a quelle impostate e in corso di costruzione, non ne sono previste. Ecco perché dicevo che sostanzialmente questa è la prima e fondamentale ragione che farebbe cadere l'ordine del giorno come nel caso di quel capitano che diceva di non poter combattere per molte ragioni, la prima delle

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

quali era che gli mancavano le munizioni. Questo finanziamento ulteriore serve esclusivamente al completamento dei centri di servizio, alla costruzione di nuovi alloggi nei rioni periferici e alle spese occorrenti per la demolizione delle abitazioni dichiarate inabitabili.

PRESIDENTE. Onorevole Grezzi, insiste per la votazione della prima parte del suo ordine del giorno?

GREZZI. Sì.

POLANO. Parlo sull'ordine del giorno Grezzi. Io credo che il collega Grezzi abbia fatto bene ad insistere sulla prima parte del suo ordine del giorno e noi la voteremo. Vorrei ricordare che, quando si è discussa la prima legge, l'onorevole Bianco, il quale — in anticipo rispetto al Governo — era stato il presentatore di una proposta di legge per il risanamento dei « Sassi » di Matera, aveva fatto presente, anzitutto, che gli stanziamenti di quella legge, che poi venne presentata dal Governo, non sarebbero stati sufficienti e che, dopo un certo tempo, sarebbe stato necessario trovare nuovi finanziamenti. In secondo luogo, egli fece presente, già allora, che la costruzione di borgate rurali, lontane dal centro abitato dove tradizionalmente questi contadini hanno vissuto, avrebbe incontrato certamente la resistenza più attiva da parte degli interessati, cioè, dei contadini stessi.

Qui non si tratta di sapere se si costruiscono, o no, nuove borgate rurali, ma di sapere se con questi stanziamenti si costruiscono nuove abitazioni e se è possibile costruire queste nuove abitazioni, non dove sono le borgate rurali, ma il più vicino possibile al centro abitato, dove questi contadini sono abituati a vivere. Non possiamo accettare il concetto del Presidente, che dice che bisogna educare così i contadini. È vero che bisogna educarli, ma questo non può essere fatto dicendo loro di prendere quello che gli si dà, senza possibilità, da parte loro, di discutere, di esprimere un pensiero o una preferenza. O prendete queste case in campagna, sembra voler loro dire il Governo, o andate in mezzo alla strada. Ma in questo modo davvero l'educazione dei contadini va a farsi benedire.

D'altra parte, le condizioni del Mezzogiorno non sono quelle del Nord che consigliano senz'altro di avvicinare il contadino alla terra su cui lavora. Nel Mezzogiorno esistono ben altri ostacoli alla effettuazione di questo che, in linea teorica, potrebbe essere un legittimo progetto. Indubbiamente occorre fare in modo che questi contadini escano

dai « Sassi », ma occorre anche migliorare le loro condizioni di esistenza, rispetto alla loro situazione attuale. Ora, se questa gente è abituata a vivere nella città, dove hanno stabilito i loro interessi e dove hanno le loro abitudini, non è giusto pretendere che vadano a relegarsi in campagna, dove non gradiscono di andare.

PASINI. Questa legge, onorevoli colleghi, risponde ad una duplice esigenza. In primo luogo, ad una esigenza umana su cui siamo tutti d'accordo e, in secondo luogo, alla esigenza di risolvere il problema della città di Matera in maniera razionale, trattandosi di una situazione che arreca non poco disagio alla popolazione, anche se non sempre le condizioni di vita degli abitanti dei « Sassi » — come ho constatato io direttamente in una visita che ebbi occasione di fare a quella città — sono a quel basso livello che si vuole rappresentare.

Ora, lo sforzo che la comunità nazionale compie per risolvere il problema di Matera deve, non solo rispondere ad una esigenza umana, ma anche essere tale da costituire un progresso in sede economica. Cioè, onorevole Polano, non si può seguire il desiderio degli interessati, anche laddove tale desiderio non è giustificato. Un principio da seguire è indubbiamente quello di fare in modo che gli interessati siano il meno lontano possibile dai posti di lavoro. Risolvere in altro modo il problema di Matera significherebbe risolverlo in maniera irrazionale ed in maniera contraria ai principî del progresso.

Quanto alle popolazioni interessate, è evidente che esse hanno il dovere di rispondere con un sacrificio da parte loro (sacrificio che per altro io non vedo) allo sforzo che la comunità compie per risolvere il problema della loro città. D'altra parte, onorevoli colleghi, io domando se le abitazioni che abbiamo costruito fino ad ora, seguendo questi criteri, siano state occupate, o meno, dagli interessati: se questi si fossero rifiutati di occupare gli appartamenti nuovi, costruiti in virtù delle provvidenze legislative da noi in precedenza approvate, vi sarebbe da chiedersi se vale la pena di spendere ulteriori miliardi allo stesso scopo; se, invece, le nuove case sono state occupate (come mi risulta che siano state occupate), io credo che si debba continuare sulla stessa strada e che le obiezioni qui presentate dai colleghi Grezzi e Polano non siano fondate.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

Pongo in votazione la parte non ritirata dell'ordine del giorno Grezzi:

« La Commissione Lavori pubblici, in sede di discussione del disegno di legge n. 3643, sul risanamento dei « Sassi » di Matera, invita il Governo ad evitare la costruzione di alloggi in zone rurali non gradite agli interessati ».

(Non è approvata).

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione, con la precisazione che, nella seconda riga del primo comma dell'articolo 1, deve intendersi scritto: « articolo 15 », anziché: « articolo 5 ».

ART. 1.

Per le espropriazioni e le opere previste nel 1° e 2° comma dell'articolo 15 della legge 17 maggio 1952, n. 619, è autorizzata una ulteriore spesa di lire 2.000.000.000 da ripartirsi in ragione di lire 300.000.000 nell'esercizio 1958-59, di lire 500.000.000 in ciascuno degli esercizi 1959-60 e 1960-61, di lire 300.000.000 nell'esercizio 1961-62, di lire 200 milioni nell'esercizio 1962-63 e di lire 200 milioni nell'esercizio 1963-64.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili negli esercizi successivi.

All'onere dipendente dall'applicazione del presente articolo si provvede per l'esercizio 1958-59 con riduzione di lire 300 milioni dal fondo speciale incluso nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo per fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

(È approvato).

ART. 2.

Nel termine di due mesi dalla pubblicazione della presente legge il Provveditore alle Opere pubbliche per la Basilicata, in relazione alle somme autorizzate dalla legge medesima, provvederà a compilare un programma integrativo delle opere e degli interventi necessari per attuare i provvedimenti previsti dalle lettere a) e b) del 1° comma dell'articolo 1 della citata legge 17 maggio 1952, n. 619.

Il programma di cui al precedente comma deve contenere una nuova indicazione degli ambienti inabitabili e dei loro occupanti, quella degli ambienti suscettibili di idonea sistemazione e l'ordine da seguire per lo sgombero degli ambienti inabitabili. Tali indica-

zioni sostituiranno quelle contenute nel programma compilato ai sensi dell'articolo 1 della legge 17 maggio 1952, n. 619.

(È approvato).

ART. 3.

All'approvazione del programma integrativo si procederà nei modi e nei termini stabiliti dall'articolo 2 della legge 17 maggio 1952, n. 619.

(È approvato).

ART. 4.

Il secondo comma dell'articolo 7 della legge 17 maggio 1952, n. 619, è sostituito dal seguente:

« Ogni capo famiglia, cui sia stata notificata l'ordinanza di sgombero, ha titolo all'assegnazione di un alloggio nelle case popolari costruite in applicazione della presente legge, sempreché risulti che egli, alla data del 1° ottobre 1956 occupava il locale successivamente dichiarato inabitabile e si trovi in possesso dei requisiti prescritti dalle norme vigenti sulla edilizia popolare ».

(È approvato).

ART. 5.

Nell'attuazione del piano di risanamento previsto dalla legge 17 maggio 1952, n. 619, è consentita la formazione di idonee unità edilizie per abitazioni da ricavarsi mediante composizione e riattamento di ambienti espropriati in attuazione della legge stessa.

Gli alloggi così ricavati sono assegnati a famiglie abitanti nei rioni dei « Sassi » ed occupanti ambienti inabitabili o da demolirsi per ragioni urbanistiche, e sono soggetti a tutte le norme stabilite dalla legge 17 maggio 1952, n. 619, per i nuovi alloggi.

(È approvato).

ART. 6.

Gli atti e i contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge sono esenti dalla tassa di bollo e di concessione governativa e dei diritti catastali.

Detti atti, ove vi siano soggetti, scontano le sole imposte fisse di registro ed ipotecarie, salvi gli emolumenti dovuti ai conservatori dei registri immobiliari, nonché i diritti e compensi spettanti agli uffici finanziari.

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per la esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. (3650).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per la esecuzione di opere pubbliche nel Territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia ».

Su questo disegno di legge riferirò lo stesso.

Le vicende dell'ultimo conflitto mondiale hanno avuto per la città di Trieste il triste epilogo che tutti conosciamo. Non è, dunque, fuor di luogo l'interessamento di tutta la Nazione per questa città martire, che s'è vista isolare da quel retroterra dal quale traeva le fonti di vita, come i polmoni traggono dall'aria l'ossigeno per il proprio respiro.

Molto ha fatto il Paese, e per esso lo Stato, negli anni scorsi, con interventi finanziari e con agevolazioni fiscali, pur dovendosi riconoscere che non sempre e non tutto ciò che s'è fatto è stato fatto bene. Ma la ripresa economica di Trieste non potrà assumere il necessario sviluppo e non potrà consolidarsi senza la realizzazione di talune opere che ne costituiscono la premessa indispensabile: vale a dire il potenziamento e miglioramento degli impianti marittimi che accrescono la potenzialità di quel porto, nonché l'adeguamento delle linee di comunicazione in servizio del porto stesso, alle esigenze attuali e future del traffico.

Penso che gli onorevoli colleghi avranno letto la Relazione che accompagna nello stampato del Senato il disegno di legge governativo di cui ci occupiamo: rimando, pertanto, a quella Relazione per quel che riguarda i dati statistici sui traffici e sui trasporti interessanti la città di Trieste, per mare, per ferrovia e per strada ordinaria, nell'ultimo decennio.

Essi sono una conferma della necessità e dell'urgenza di quegli interventi che il disegno di legge prevede. Ed è ovvio che l'intervento non possa limitarsi al territorio triestino, ma debba estendersi anche a quelle regioni contigue, con le quali debbono migliorarsi e svilupparsi gli scambi ed i traffici del porto di Trieste: tant'è che il provvedimento contempla l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio del Friuli e della Venezia Giulia.

Ho parlato di traffici e trasporti per mare, per ferrovia e per strada ordinaria. Esaminiamo brevemente gli interventi che si prevedono in ciascuno dei tre settori.

Per quanto riguarda la via mare, è necessario aumentare la capacità di carico e scarico delle merci, tenuto conto che oggi la potenzialità massima è di 1.500 o 1.700 carri ferroviari (preso il carro ferroviario come unità di misura) mentre è indispensabile portare tale potenzialità a n. 2.500 carri giornalieri, di cui circa l'80 per cento in partenza dal porto e il 20 per cento in arrivo al porto. L'aumento di potenzialità verrà realizzato con la costruzione del cosiddetto « settimo molo » con una spesa presunta di lire 13 miliardi.

All'aumentata potenzialità del porto deve corrispondere evidentemente l'adeguamento delle comunicazioni ferroviarie e stradali destinate ad assorbire nella maggiore quantità le merci affluenti al porto stesso. È previsto pertanto, l'ampliamento della stazione ferroviaria Trieste-Campo Marzio, onde consentire un movimento massimo giornaliero di 2.500 carri ed un adeguato potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio, che è l'itinerario seguito da una rilevante aliquota dei trasporti ferroviari tra il porto di Trieste e l'Austria, attraverso il valico di Tarvisio, che è oggi al primo posto fra tutti i valichi di frontiera; per queste due opere è previsto una spesa di 10 miliardi.

Un'altra opera ferroviaria di notevole importanza è rappresentata dalla costruzione di un nuovo tratto di linea tra Redipuglia e San Giovanni al Natisone, che consentirà di ottenere un accorciamento di percorso tra Trieste e Tarvisio di circa 17 chilometri: vantaggio di per se stesso notevole, che avrà inoltre notevoli ripercussioni di carattere concorrenziale nei confronti dei collegamenti con l'Austria, attraverso la Jugoslavia. Per quest'opera e per la costruzione di un anello ferroviario a doppio binario, destinato a collegare gli impianti ferroviario-portuali di Trieste-Campo Marzio con la linea per Monfalcone e a raccorderli con Trieste Aquilina e Trieste Centrale, è prevista la spesa di lire 10 miliardi.

Nel campo della viabilità si rende anzitutto indispensabile una radicale sistemazione della strada statale n. 13, con la eliminazione delle curve pericolose e dei passaggi a livello e con lo spostamento dei tronchi che attraversano gli abitati, è previsto all'uopo una spesa di lire 6 miliardi.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

Infine verrà realizzata la costruzione di una autostrada la quale, partendo dalla statale n. 202 « Triestina » e con le medesime caratteristiche, raggiungerà il centro di Palmanova, donde si dipartiranno altri due tronchi: uno verso Nord, fino a raggiungere, in località Papparotti, la città di Udine; l'altro verso Sud-Ovest, fino a Venezia-Mestre, raccordandosi con l'autostrada Venezia-Padova.

Per quest'opera, il cui costo presunto è di lire 15.850.000.000 e che sarà eseguita in concessione, in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463, è previsto un contributo dello Stato di lire 6 miliardi.

Mi sia consentito a questo punto osservare che la costruzione dell'autostrada Trieste-Venezia, la quale costituirà il completamento della traversata collegante le principali città dell'alta Italia, da Torino a Trieste, postula necessariamente la costruzione di un'altra autostrada, di vitale importanza per la città di Trieste e non soltanto per essa, vale a dire la Udine-Tarvisio-confine con l'Austria. Essa, infatti, assieme al tronco confine-Villacco di prossima attuazione da parte del governo austriaco, costituirà l'allacciamento fra la rete autostradale italiana, che, a programma ultimato, sarà di 1.728 chilometri e la rete autostradale austriaca e della media Europa di complessivi 2.503 chilometri. Sarebbe un assurdo collegare due reti autostradali con un tronco a traffico misto, che rappresenterebbe una intollerabile strozzatura e comprometterebbe tutto il problema del traffico. Occorre studiare il progetto di questa autostrada con ogni sollecitudine, anche in vista del programma autostradale della vicina Jugoslavia, che tende ad attirare nella sua rete il traffico delle merci che dal porto di Trieste sono destinate all'Austria e all'Europa centrale. Guai a noi se ci rendiamo complici di una tale deviazione di traffico. E, in proposito, io mi permetto di sottoporre all'approvazione della Commissione il seguente ordine del giorno:

« La VII Commissione permanente Lavori pubblici della Camera dei deputati, approvando nella seduta del 12 marzo 1958 il disegno di legge n. 3650, considerato che tra le opere previste è compresa la costruzione dell'autostrada Trieste-Venezia, con diramazione per Udine; che una rilevante aliquota dei trasporti fra Trieste, l'Austria e l'Europa centrale viene effettuata attraverso il valico del Tarvisio; che appare necessario e urgente costituire l'indispensabile collegamento fra la rete autostradale italiana e quella dell'Au-

stria e dell'Europa centrale: tenuto presente che il governo austriaco ha già disposto la esecuzione del tronco autostradale collegante la rete nazionale con il confine italiano presso Tarvisio, invita il Governo a sollecitare lo studio del tronco autostradale Udine-Tarvisio-confine con l'Austria e a predisporre urgentemente gli strumenti necessari alla sua realizzazione ».

Sono stato indotto a questa specie di digressione e alla presentazione di quest'ordine del giorno dal fatto che l'annuncio dello stanziamento di 6 miliardi per la sistemazione della strada n. 13 ha indotto nell'opinione pubblica locale l'impressione che si voglia con tale intervento ritenere risolto il problema delle comunicazioni stradali con l'Austria. Sarò grato al rappresentante del Governo se vorrà fare in proposito qualche dichiarazione tranquillante, che confermi la notizia comparsa sull'agenzia « Kosmos » del giorno 21 settembre 1957, del seguente tenore:

« Il Ministro dei lavori pubblici onorevole Togni, in seguito alla sua recente visita nel Friuli, in occasione della quale venne svolto un particolare interessamento dalle deputazioni parlamentari della democrazia cristiana del Friuli e della Venezia Giulia e dalle locali autorità, in merito alla costruzione dell'autostrada Trieste-Udine-Venezia con diramazione Udine-Tarvisio-confine con l'Austria, ove andrebbe ad allacciarsi alla rete autostradale austriaca, ha disposto — a quanto apprende l'Agenzia « Kosmos » — che l'A. N. A. S. provveda con sollecitudine agli studi del caso ed a completare la progettazione per il tratto Udine-Tarvisio-confine, in modo che il problema della costruzione stessa possa essere al più presto avviato a soluzione ».

E con ciò io ho terminato la esposizione generale.

Per quanto riguarda la struttura del provvedimento, esso è composto di tre articoli. Col primo articolo viene autorizzata la spesa di lire 45 miliardi per la esecuzione delle opere pubbliche che ho testé illustrato. L'ultimo comma dell'articolo stabilisce che la strada statale n. 202 Triestina, che ha già le caratteristiche di una autostrada, con sezione a tre vie di metri 3,50 ciascuna, più le banchine, potrà essere considerata, anche ai fini dell'esercizio, per il tratto che sarà determinato con decreto del Ministero dei lavori pubblici, parte integrante dell'autostrada Trieste-Venezia.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

Il secondo articolo prevede il riporto della spesa in sette anni e la copertura per gli esercizi 1957-58 e 1958-59.

Infine, l'articolo 3 stabilisce che gli stanziamenti previsti saranno ripartiti fra le Amministrazioni interessate (Lavori pubblici e Trasporti) [con decreto del Ministro per il tesoro, su proposta dei Ministri competenti.

Non dubito che la Commissione vorrà approvare il disegno di legge, che rappresenta un ulteriore sforzo della Nazione per la ripresa economica della città di Trieste, alla quale mandiamo, da questi banchi, l'augurio fervido ed affettuoso per il suo migliore avvenire.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CECCHERINI. Desidero aggiungere poche parole per esprimere il mio consenso alla Relazione del nostro Presidente e, in particolare, sulla necessità di potenziare l'economia della città di Trieste attraverso i suoi mezzi di scambio. Infatti, senza la possibilità di un efficiente potenziamento degli scambi commerciali nel porto di Trieste, Trieste non ha vita a se stante. Trieste è il porto di tutta l'Europa danubiana, eppure noi sappiamo che, anche per ragioni di natura politica, alcuni paesi, i quali prima gravitavano sul porto di Trieste, oggi tendono a deviare i propri traffici attraverso il porto di Fiume e qualche altro sotto la sovranità jugoslava.

Rappresenta, perciò, un impegno morale di tutti noi potenziare questa via marittima. Si tratta, del resto, di un problema già sollevato in varie riunioni provinciali e nazionali. Anzi, io stesso ho avuto l'onore di richiamare l'attenzione del Parlamento sulla necessità di potenziare l'unica ferrovia, che fa capo, oggi, a Trieste, passante attraverso gli Stati, chiamiamoli così, democratici. Sappiamo, in proposito, che la ferrovia della cosiddetta Pontebbana ha un carico che si aggira sul 70 per cento della sua potenzialità e che su di essa pesa il transito di confine più intenso: negli anni passati, infatti, avevano prevalenza i transiti di Chiasso e di Modane, ma da una decina d'anni a questa parte il traffico maggiore è sulla Pontebbana. Questo denota, oltretutto, come tutta la attività del mondo economico europeo, dal punto di vista dei trasporti, tenda a gravitare sull'Italia. Del resto, è agevole rendersi conto come una linea che abbia a sopportare il 70 per cento della sua potenzialità, senza il verificarsi di un qualsiasi incidente, rappresenta un titolo di grande merito, per quanto concerne spirito di sacrificio e perizia dei ferrovieri.

Ove, poi, si consideri che il Friuli con la provincia di Gorizia è una zona riconosciuta depressa a tutti i fini, si comprende come la realizzazione di questi lavori pubblici venga anche incontro alle necessità di una popolazione, che merita ogni aiuto, anche per lo spirito di grande attaccamento dimostrato nei riguardi della patria.

Esprimo pertanto il mio voto favorevole.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

GUERRIERI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Prendo atto che tutti i commissari si mostrano consenzienti per la rapida approvazione di questo disegno di legge, con il quale il Governo e la comunità nazionale adempiono ad un dovere di solidarietà nei confronti della città di Trieste, adottando le misure necessarie per la sua ripresa economica. Per quanto riguarda, in particolare, l'ordine del giorno, proposto dal Presidente in qualità di Relatore, dichiaro di accettarlo come raccomandazione, perché esso corrisponde, tra l'altro, a dichiarazioni che, in proposito, sono state fatte da sinistra, onorevole Togni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno da me presentato.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame degli articoli che, non essendovi osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

In aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico degli stanziamenti dei loro stati di previsione, è autorizzata la spesa di lire 45.000.000.000 per provvedere, a cura delle Amministrazioni stesse, all'esecuzione delle opere e alla concessione dei contributi appresso indicati:

a) costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste: lire 13.000.000.000;

b) potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio: lire 10.000.000.000;

c) costruzione di una nuova linea di circonvallazione collegante la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste centrale e Trieste Aquilinia, nonché costruzione di un nuovo tratto tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio: lire 10.000.000.000;

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1958

d) sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana): lire 6.000.000.000;

e) contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine: lire 6.000.000.000.

Ai sensi e per gli effetti del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato con legge 2 gennaio 1952, n. 41, il tratto della strada statale n. 202 « Triestina », che sarà determinato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sarà considerato, anche ai fini dell'esercizio, parte integrante dell'autostrada di cui alla lettera e).

(È approvato).

ART. 2.

La spesa di lire 45.000.000.000 prevista dal precedente articolo sarà fronteggiata: per lire 7.000.000.000 nell'esercizio 1957-58, per lire 6.500.000.000 nell'esercizio 1958-59 e per lire 6.300.000.000 in ciascuno degli esercizi dal 1959-60 al 1963-64.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1957-58 si provvederà: per lire 4.775.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 193-bis dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per detto esercizio e per lire 2.225.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 691 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

All'onere relativo all'esercizio 1958-59 si provvederà a carico del capitolo dello stato di previsione del Ministero del tesoro corrispondente a quello n. 691 sopraindicato.

(È approvato).

ART. 3.

Con decreti del Ministro per il tesoro, su proposta dei Ministri per i lavori pubblici e per i trasporti, sarà provveduto in ciascun esercizio al riparto degli stanziamenti previsti all'articolo precedente fra le Amministrazioni interessate ed alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Finanziamento per il risanamento dei « Sassi » di Matera » (3643):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia » (3650):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelucci Nicola, Antoniozzi, Baglioni, Bernardinetti, Bianchi Chieco Maria, Bonfante Margherita, Camangi, Ceccherini, Cervone, Cianca, Cortese Pasquale, Curcio, Curti, De Capua, Di Filippo, Di Leo, Filosa, Garlato, Geraci, Grezzi, Guariento, Merenda, Pacati, Pasini, Pignatone, Polano, Quintieri, Sanzo, Spadazzi, Spataro e Veronesi.

Sono in congedo:

De Biagi e Marconi.

La seduta termina alle 11,15.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI