CLXVIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 14 LUGLIO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI****INDICE**

	PAG.
Disegni di legge:	
(Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa)	10691
(Presentazione)	10691
Disegni di legge (Discussione):	
Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 14 marzo 1953. (351)	10670
PRESIDENTE	10670
DUGONI	10670, 10682
BRUSASCA, <i>Relatore</i>	10670, 10678
COGGIOLA	10672
SECRETO	10673
CHIARAMELLO	10673
BOVETTI	10675
BIMA	10677
BENVENUTI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	10680
ANGELINO	10682
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1954-55. (869 e 869-bis)	10683
PRESIDENTE	10683
BONTADE MARGHERITA	10683
COLITTO	10685
Proposte di legge:	
(Annunzio)	10669
(Approvazione da parte di Commissione in sede legislativa)	10691

La seduta comincia alle 11.

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

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge di iniziativa parlamentare:

dal deputato Riccio:

« Disposizioni per la identificazione e qualificazione dei pubblici esercizi caratteristici o di interesse turistico nazionale » (1029);

dal deputato Martino Edoardo.

« Modificazione alla legge 11 dicembre 1952, n. 2529, concernente l'autorizzazione all'azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza, per concorrere alla spesa per gli impianti di collegamento telefonici nei capoluoghi di comuni di nuova istituzione » (1030);

dei deputati Martuscelli, Lozza, Ravera Camilla, De Lauro Matera Anna, Malagugini, Fabiani, Di Giacomo, Viviani Luciana, De Vita, Chiaramello e Sciaudone:

« Modificazioni all'articolo 10 della legge 13 giugno 1952, n. 690, a favore degli insegnanti elementari colpiti dal divieto di cumulo delle pensioni » (1031);

dei deputati Natali, Gaspari, Castelli Avolio, Fabiani, Cotellessa, Spataro, Sorgi, Sammartino, Sedati e Monte:

« Provvidenze a favore delle zone alluvionate dell'Abruzzo e del Molise » (1032);

dei deputati Caiati, Natali, Pacati, Quintieri, Garlato, Perlingieri, Pasini, Murdaca e Bontade Margherita:

« Riduzione del periodo di anzianità per la promozione al grado VII del personale tecnico del Genio civile » (1033).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

Saranno stampate e distribuite. Le prime due, avendo i proponenti rinunciato a svolgerle, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede. Delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito — a norma dell'articolo 133 del regolamento — la data di svolgimento.

Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 4 marzo 1954. (351).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 14 marzo 1953 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

DUGONI. Vorrei aprire questo mio brevissimo intervento chiedendo al relatore due precisazioni: cioè a che punto è la ratifica da parte francese della convenzione e da quale fonte ha ricavato la cifra di 5.500 milioni relativi alla parte italiana dei lavori. Se il relatore mi desse subito queste due informazioni, io potrei forse abbreviare notevolmente il mio dire.

BRUSASCA, *Relatore*. Circa lo stato della ratifica da parte francese, debbo girare la domanda al sottosegretario per gli affari esteri. So tuttavia che essa è ancora lontana dall'approvazione in sede parlamentare. Quanto alla cifra di 5.500 milioni, l'ho ricavata dagli atti che mi sono stati trasmessi per lo studio della relazione.

DUGONI. Ringrazio il relatore delle notizie che ha potuto darmi. Io ho voluto iniziare con questa breve premessa proprio perché a me pare che in linea di massima l'urgenza di questa ratifica, in un momento in cui la Camera è sovraccarica di lavoro, non sia tanto evidente. Tanto più che da parte francese siamo ben lungi dall'aver la ratifica in sede parlamentare, perché si sta ancora discutendo della parafata convenzione proprio tra gli organi tecnici che devono elaborare la preparazione della ratifica.

Secondo punto: il progetto che sta davanti a noi — e queste sono critiche sostanziali — suscita logicamente delle perplessità che non sono di oggi. I miei colleghi del Piemonte sanno da quanti anni noi stiamo discutendo

di questo problema del traforo del Monte Bianco; sanno che, di fronte a questo problema, noi abbiamo avuto tutti, nessuno escluso, delle notevoli perplessità e che queste perplessità si sono proprio tradotte in un ritardo di circa 6 anni, se non erro, anzi 7, nella conclusione degli accordi italo-francesi, perché, fino al febbraio 1953 (e l'onorevole Benvenuti mi corregga se sbaglio) il Governo italiano era estremamente perplesso se dare o non dare la propria adesione a questo progetto.

Comunque, le ragioni che determinavano questa incertezza sono di vario ordine: di ordine politico, di ordine militare, di ordine di precedenza di lavori. Io ebbi già l'onore di dire alla Camera che 3 miliardi dati dal Governo italiano, più un miliardo dato dalla Val d'Aosta, più all'incirca qualche altro centinaio di milioni dati dal gruppo privato, potevano essere, a nostro avviso, meglio investiti in opere pubbliche più aderenti ai bisogni del nostro paese.

Se vi è una scala di priorità che debba non dico vincolare, ma quanto meno indicare in qual modo seguire l'ordine dei lavori pubblici in un paese e se fosse affidato a un gruppo di persone di cui io facessi parte lo stabilirei priorità, sinceramente direi che non metterei il Monte Bianco dinanzi alle case di cui si occupa il ministro Romita, o dinanzi a determinati problemi per combattere la disoccupazione di cui si occupa il ministro Vigorelli, o direi anche dinanzi ad un'altra serie di lavori, per cui la precedenza sarebbe molto più impellente.

Ho già infatti accennato altra volta al problema della Cisa. La Camera sa, e soprattutto i deputati automobilisti sanno, che per venire da Milano a Roma non si sa dove passare: Cisa o Porrettana? Questo perché lo stato delle strade è deplorabile rispetto all'intensità del traffico. Ebbene, onorevoli colleghi, invece di decongestionare — e questo è un problema economico — senza attendere le auto strade che verranno quando verranno tra Milano e Roma, noi andiamo a cercare le comunicazioni tra Courmayeur e Chamonix?

Mi permettano gli onorevoli colleghi che questo mio interrogativo e queste mie perplessità abbiano un notevole peso. Quando si pensi alle disgrazie che accadono lungo le strade che costeggiano e valicano l'Appennino emiliano, io dico veramente che noi andiamo a cercare lucciole per renderci conto se sono veramente lanterne. Questa è la perplessità fondamentale, superate quelle cui ho accennato prima, di carattere più generale.

Altro interrogativo che suscita questo traforo è rappresentato dalla sua ubicazione. Il ministro Romita, nella sua eccellente memoria, ricorderà una visita che insieme facemmo alla valle d'Aosta in tempi non vicini, ma cari certamente alla nostra memoria, perché venivamo dai giorni gloriosi seguenti la liberazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. D'accordo.

DUGONI. Il ministro Romita si ricorderà quindi che noi discutemmo lungamente di questo problema e che il traforo del Monte Bianco non era quello che suscitava le nostre maggiori simpatie.

Ma in fondo, il Mosca aveva ragione: « Cosa fatta, capo ha »! Fra tutti questi progetti ve ne è uno che è arrivato per primo alla meta, ha avuto delle cospicue sanzioni, ha trovato dei capitali e dei tecnici, poiché un traforo, tutti sono d'accordo, si deve fare. Ripeto, però, che non è senza perplessità che siamo arrivati a questo.

Oltre che la questione di principio, le perplessità di cui ha parlato lungamente l'onorevole Riccardo Lombardi in Commissione permangono. L'onorevole Lombardi mi prega di interpretare anche il suo pensiero davanti a voi dicendo con precisione che molte delle critiche che egli ha avanzato non sono state affatto superate dalla pur diligente relazione dell'onorevole Brusasca, la quale, naturalmente, e con finezza, si è fatta carico di dimostrare che la soluzione accettata dal Governo per la partecipazione degli enti pubblici nella società concessionaria italiana fosse la migliore possibile. Non vi è dubbio che tutte le cose di questo mondo hanno la loro giustificazione; bisogna però vedere se questa giustificazione è giuridicamente fondata e se, soprattutto, è completa.

Ora, per nostra fortuna, l'onorevole Brusasca ha lasciato una valvola di sicurezza e la valvola di sicurezza è posta nell'ultima parte della sua relazione, dove scrive: « Ciò non può, tuttavia, impedire che nell'attuazione dell'articolo 6 del disegno di legge lo Stato ed il gruppo privato italiano possano stipulare patti per eventuali riscatti... ecc. ». Su questo siamo perfettamente d'accordo, però questo « eventuali » io vorrei vederlo un po' meglio precisato nel suo pensiero, onorevole Brusasca.

Bisogna rendersi conto che siamo di fronte ad una parità di sacrifici finanziari reali. Quelli che noi diciamo essere maggiori obblighi della società italiana rispetto a quella francese sono obblighi ipotetici. Gli obblighi reali sono

identici nelle due ipotesi, per lo Stato italiano e per quello francese: a parità di obblighi dello Stato italiano corrispondono pari obblighi di quello francese, salvo la garanzia al prestito per due miliardi di franchi che il governo francese dà per il successivo finanziamento dell'opera.

Bisogna quindi rendersi conto che ad una parità di sacrifici dovrebbe corrispondere parità di condizioni nella società francese e nella società italiana da parte del capitale pubblico. Ma dico di più, onorevole relatore: quel che ella non ha detto in questa sua relazione è che, purtroppo, il solo vero elemento determinante, è che questo è un lavoro che riguarda le chiavi di casa nostra! E noi desideriamo che le chiavi di casa nostra siano in mano della collettività, poiché la società non solo costruirà, ma poi farà parte domani, in condizione paritetica, della società di gestione di queste chiavi di casa nostra. Io credo che per la sicurezza del nostro paese non vi può essere dubbio sulla necessità che coloro che rappresentano l'apertura e la chiusura di questa porta di casa nostra siano uomini che dipendono direttamente dalla collettività e che non possano essere influenzati da interessi che non siano interessi della collettività.

Tutti i ragionamenti finanziari fatti dal relatore ci trovano leggermente discordi, ma potrebbero essere superati. Credo che a questo ragionamento, cui ella nella sua relazione non ha fatto cenno, non ci si possa sottrarre.

Detto questo, io farei una critica al Ministero degli esteri. Onorevole Benvenuti, « ratifica ed esecuzione della convenzione » significa ratifica ed esecuzione della Convenzione conclusa a Parigi il 14 marzo 1953 e firmata dai rappresentanti della Repubblica italiana e della Repubblica francese. La parte che voi chiamate « accordo finanziario », e che qui porta il titolo di *procès verbal définitif*, non appartiene alla convenzione, non è richiamata in nessun articolo, non è quella che tecnicamente viene detta in termine diplomatico un « annesso » della convenzione o del trattato. La convenzione è una cosa a sé stante, e il processo verbale è un accordo successivo che non ha bisogno di ratifica.

E allora noi diciamo che sarebbe stato preferibile, dal punto di vista tecnico, che il Ministero degli esteri fosse venuto a dire: quella è la convenzione, ratifichiamola. Invece si è preferito includere subito nella legge l'approvazione dell'accordo per l'esecuzione di questa convenzione. Ora, siccome noi ap-

proviamo con un unico articolo convenzione e processo verbale, domani ci troveremo nella condizione di trovare dei privati che possono dire: egregi signori del Governo, il Parlamento ha votato e la convenzione ed il verbale; pertanto essa rimane immutabile. Ora, siccome è stabilito espressamente (è qui che siamo giuridicamente fuori strada) che il Governo italiano e quello francese *se concerteront sur les dispositions*, ecc., sarebbe stato meglio non fare di questo processo verbale un allegato definitivo e limitarsi alla ratifica della convenzione.

Queste sono le osservazioni politiche, tecniche, finanziarie e di esecuzione che io dovevo fare. Confesso la nostra grande perplessità di fronte a questo ultimo aspetto del problema. E allora con i colleghi Chiaramello, Bovetti ed altri, avrei trovato uno specifico temperamento: piuttosto che ritardare questa ratifica, che sembra stare tanto a cuore al Governo italiano e che preme a noi per primi, perché è un'occasione di lavoro e rappresenterà domani una espansione turistica, facciamo pure questo passo; però mettiamoci d'accordo su un ordine del giorno che garantisca le chiavi di casa nostra alla collettività. Esso è appunto il seguente:

« La Camera,
invita il Governo ad adoperarsi perché la maggioranza azionaria della Società concessionaria italiana passi allo Stato italiano ».

E l'onorevole sottosegretario Benvenuti ci dichiara che il processo-verbale non è parte integrante della convenzione, di modo che il Governo possa domani trovarsi in condizioni molto più facili per arrivare ad avere la maggioranza nella società concessionaria italiana.

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

COGGIOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io ritengo che la necessità, sentita e richiesta, di facilitare le comunicazioni tra l'Italia, la Francia e la Svizzera, trovi finalmente un avvio alla soluzione.

A differenza dell'onorevole Dugoni, io ritengo che il problema sia anche urgente nell'interesse regionale e nell'interesse nazionale, a parte l'interesse di Torino. Certo però, onorevole relatore, sarebbe stato più opportuno studiare la costruzione di nuove vie in rapporto con quelle esistenti, perché valichi e passaggi attraverso la Francia ve ne sono parecchi, oltre a due ferrovie, o meglio una ferrovia funzionante e l'altra purtroppo ancora interrotta: parlo della Torino-Cuneo-Nizza.

Si sono dimenticati dei pregevoli studi, ad esempio quello dell'ingegner Savoia, il quale pensava alla trasformazione della linea ferroviaria per poterla adibire a comunicazione stradale. Il problema, insomma, doveva essere affrontato nel suo complesso, e forse la relazione poteva essere più completa se avesse precisamente ricordato altre soluzioni.

Il problema deve essere visto dal punto di vista internazionale, oltre che nazionale. Il problema essenziale è quello di avvicinare la Svizzera al mare. Viceversa noi abbiamo circa 300 chilometri di frontiera italo-svizzera senza strade e senza vie di comunicazione. Vi è solo il San Bernardo, che è valicabile per pochi mesi all'anno e solo in determinate condizioni per l'altezza proibitiva.

Dal San Bernardo si va fino al Gottardo. Il Monte Bianco non risolve appieno il problema delle comunicazioni, trascura il problema dell'avvicinamento della Svizzera al mare o lo risolve solo parzialmente.

Dirò di più: che il Monte Bianco serve poco alla Svizzera. Ne volete una prova? Mentre a quest'opera contribuiscono gli Stati italiano e francese, per la Svizzera concorrono soltanto Ginevra e il cantone di Ginevra, perché questo traforo del Monte Bianco serve esclusivamente a Ginevra e non a tutto il resto della Svizzera.

È vero che il traforo del Monte Bianco accorcerà le distanze da Torino a Parigi (232 chilometri), da Milano a Parigi (300 chilometri) e anche da Roma a Parigi, ma non credo che vi sia un grande movimento turistico da Roma a Parigi così che il problema debba essere considerato sotto questo punto di vista.

Dobbiamo anche considerare che questo traforo avrà valore solamente e prevalentemente turistico, ma scarso valore commerciale, specie per la Svizzera: scarso valore commerciale perché le merci povere non potranno viaggiare attraverso questo traforo. E avrà scarso valore per la Svizzera per due motivi: innanzi tutto perché dalla Svizzera si dovranno attraversare due frontiere per venire in Italia; in secondo luogo perché è presumibile che la Francia, anzi è chiaro, non favorirà il dirottamento sul mar Ligure, ma il dirottamento sul porto di Marsiglia. Non accenno alle osservazioni dell'onorevole Dugoni circa il rapporto fra lo Stato italiano e la società italiana. Ne ha già parlato lui.

Mi pare che la durata della concessione per 70 anni sia forse eccessiva. Poi, c'è una possibilità di riscatto? Dalla relazione, pare che vi sia. Ma occorre essere più espliciti.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

Per dare un voto favorevole, è necessaria una chiarificazione, una delucidazione, qualche spiegazione. Prima di tutto, onorevole relatore e onorevole ministro, è necessario che si abbia la garanzia, per quanto tecnicamente possibile, che il progetto sia realizzabile per quanto riguarda il traforo stesso, la lunghezza, la ventilazione e il calore; in secondo luogo, che il traforo del Monte Bianco non precluda altri trafori che possano ritenersi utili per unire la Svizzera al mare; in terzo luogo, che vi sia un'assicurazione che quelle ostilità, che sono sorte in qualche settore francese, non siano di impedimento o di ritardo all'opera. Queste ostilità potrebbero essere anche messe in rapporto col ritardo della ratifica da parte del parlamento francese. In quarto luogo, che il Governo abbia tutte le garanzie circa l'esecuzione dell'opera e la sua messa in esercizio.

Se le risposte saranno soddisfacenti, il nostro voto sarà favorevole.

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

SECRETO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non condivido affatto la perplessità dell'onorevole **DUGONI**. A mio avviso, non dovrebbero più esistere perplessità in questa materia, poiché la questione è della massima importanza ed urgenza dal punto di vista dell'interesse nazionale e anche dal punto di vista dell'interesse peculiare della nostra regione, del Piemonte, e particolarissimo del capoluogo della regione, cioè Torino.

Nella mia breve dichiarazione, non mi soffermerò a considerare la grande importanza che ha l'apertura di una nuova via di comunicazione. Evidentemente, una via di comunicazione è un polmone che permette di respirare più agevolmente; è un mezzo di progresso e di civiltà che si apre allo sviluppo economico e sociale del paese.

Ma nel caso specifico, questo traforo, come qualsiasi altro che si apra nella parte occidentale del massiccio alpino, ha un valore per la nostra regione che è confinata all'estremità del territorio nazionale e che è minacciata veramente da una asfissia progressiva di sviluppo industriale ed economico, che è stata superata soltanto ed unicamente dalla tenacia e dalla volontà di lavoro e dalla perseveranza delle popolazioni piemontesi.

Io credo che tutto il paese possa e debba prendere atto di questo stato di cose e che, anche per ragioni storiche, per il contributo cioè dato dal Piemonte alla vita nazionale, possa e debba dare questo atto di riconoscimen-

to alla regione piemontese, approvando il provvedimento sottoposto al nostro esame.

Ritengo pure — e mi riferisco a qualche perplessità che si è manifestata anche in sede parlamentare — che si debba e si possa superare ogni esitazione per quanto concerne la scelta delle diverse vie di comunicazione che si possono aprire nel massiccio alpino. Ha detto gustamente l'onorevole **DUGONI** che da 6-7 anni discutiamo di questo problema che, del resto, si è ancora nei decenni passati; il dibattito è stato ampio, in certi momenti persino convulso (siamo arrivati alle dimissioni di presidenti di comitati e di iniziative, ecc.): finalmente arriva dinanzi al Parlamento un disegno di legge che imposta il problema e tenta di risolverlo per lo meno parzialmente (perché, secondo noi, il traforo del Monte Bianco non è l'unico che si debba aprire nelle Alpi). L'onorevole **DUGONI** fa un segno di compatimento.

DUGONI. È un segno di speranza.

SECRETO. Lo accetto come segno di speranza. Però, nel momento attuale, con un progetto di legge ormai stilato, con una convenzione internazionale che è costata una serie di fatiche, io ritengo che non sia più il momento di attendere oltre e che il provvedimento medesimo debba essere approvato.

Se la Camera farà ciò, come ho fiducia, non potrà che avere la riconoscenza della regione piemontese e della nostra Torino. Ricordo alla Camera un voto della giunta comunale, di cui faccio parte, e del consiglio comunale, nel senso che si superi ogni disparità di vedute e si vada finalmente avanti, anche se qualche perplessità — e in questo sono d'accordo con l'onorevole **DUGONI** — possa sussistere su qualche punto della convenzione che potrà essere chiarito magari attraverso quell'ordine del giorno che, per mio conto, mi dichiaro pronto ad accettare.

Pertanto, mi dichiaro favorevole al disegno di legge.

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

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono lieto che il progetto di legge relativo al traforo del Monte Bianco venga oggi in discussione alla Camera. Ricordo che io ne sono stato uno dei promotori, nel 1945, quando ero al comune di Torino in qualità di vicesindaco, unitamente al sindaco onorevole **ROVEDA** e al collega onorevole **QUARELLO**, in unione alla provincia di Torino, presieduta allora dall'onorevole **BOVETTI**; e fin da allora, ministro dei lavori pubblici l'onorevole **ROMITA**, noi avevamo

insistito affinché questo colossale problema, che da secoli, si può dire, è una necessità per la vita della Val d'Aosta, del Piemonte e dell'Italia, fosse posto allo studio, perfezionato e portato all'attuazione.

Successivamente sono stato lieto di essere stato relatore, qualche mese fa, per la parte finanziaria, presso la Commissione finanze e tesoro, di questo stesso disegno di legge; ed è anche per le osservazioni che ho fatto in sede di Commissione e che risultano nella mia relazione scritta che oggi ho sottoscritto di buon grado le giuste osservazioni dell'amico e collega Dugoni, concretate nell'ordine del giorno che abbiamo presentato.

In questo ordine del giorno, noi — unitamente all'onorevole Bovetti — chiediamo che il Governo cerchi successivamente di ottenere la maggioranza nella società concessionaria italiana, vale a dire chiediamo che la maggioranza della società passi allo Stato, così come è avvenuto nella società costituita dalla Francia. Con queste assicurazioni, noi potremo approvare con tranquillità, per tutto ciò che ha riferimento alla parte finanziaria e politica, il disegno di legge e la convenzione come è stata stipulata e presentata.

Le critiche — per altro benevole — fatte dall'onorevole Coggiola corrispondono, in parte, a verità. Però noi non dobbiamo dimenticare che questo traforo apre finalmente al Piemonte le sue vie commerciali naturali. Noi non dobbiamo dimenticare che prima della costituzione del regno d'Italia il Piemonte volgeva, si può dire esclusivamente, i suoi traffici verso l'ovest europeo: Francia, Paesi Bassi, Svizzera, ecc. In seguito siamo stati tagliati fuori da questi nostri tradizionali commerci e mercati, da queste tradizionali vie economiche e finanziarie, poiché ci siamo rivolti al resto d'Italia. da allora abbiamo creato un potenziale industriale che, forse, ancora oggi, è il primo d'Italia; ma tale potenziale industriale piemontese in questo momento langue, è in crisi, e noi abbiamo bisogno non di cercare sbocchi in un'Italia già satura e priva di potenzialità d'acquisto, ma di ritornare ai nostri traffici naturali, ai nostri sbocchi, a quei mercati che da secoli abbiamo servito in primo luogo a quelli verso la Francia.

Infatti, tre o quattro regioni della Francia (Savoia, Delfinato, Alpi Marittime, Provenza) hanno una economia molto più arretrata della nostra in campo economico, prive d'una vera e propria attrezzatura industriale; mentre noi siamo giunti a un potenziale di fabbriche d'ogni genere, dalle meccaniche ai

tessili, efficiente e grandioso, in contrasto con le regioni francesi che ho citato, arretrate ed in via di regresso anche agricolo per la scarsa popolazione.

Quindi, perché non dovremmo cercare, attraverso valichi e trafori, serviti da comode strade, di ritornare ai nostri traffici tradizionali, secolari, che sono traffici piemontesi, ma che sono anche traffici italiani? Ed è per questi motivi che noi piemontesi, anche in nome della nostra italianità, mai smentita nei secoli, vediamo con soddisfazione l'aprirsi di questa grandiosa via normale, di questa che è una via italiana, romana, che darà nuovamente al Piemonte, ed all'Italia, la sua potenzialità primitiva. Tralascio di parlare dell'importanza turistica che acquista questo traforo, che servirà ad unire due zone turistiche fra le più belle d'Europa, e forse del mondo, dal punto di vista alpinistico.

Si tratta poi di una strada voluta dalla stessa Val d'Aosta. Noi abbiamo dato l'autonomia alla Val d'Aosta, ed ella, onorevole Dugoni, ne è stato uno degli artefici, poiché per questa autonomia ha lavorato come abbiamo lavorato noi tutti che proveniamo dal glorioso movimento della Resistenza durante il periodo clandestino. Abbiamo lavorato per la Val d'Aosta quando, forse, era già perduta per l'Italia, e l'abbiamo riportata nel grembo della madrepatria, dal quale non si sarebbe mai staccata se non vi fosse stato il regime fascista, con le sue inutili idiozie nell'abolizione della lingua francese, correzione di nomi di paesi e di famiglie, controllo di passaporti, ecc.

Ma ora che la Val d'Aosta è ritornata al cento per cento italiana, bisogna darle la soddisfazione di avere questa via di grande traffico, questo sfogo vitale, questa via di comunicazione reclamata dai valligiani in ogni tempo da secoli. Forse mai traforo è stato così vivamente richiesto, e più profondamente studiato da parte sia italiana sia francese.

Sono d'accordo con l'onorevole Secreto, vicesindaco di Torino, allorché dice che questo non deve essere l'ultimo dei trafori alpini. Effettivamente, se noi vogliamo potenziare l'Italia, se vogliamo aprire altre vie al traffico e togliere dall'isolamento il nostro Piemonte, non dobbiamo fermarci al traforo del Monte Bianco: altri trafori occorrono; e noi, varato questo, volgeremo nuovamente i nostri sforzi — anche attraverso società private, anche attraverso il capitale privato, laddove ciò è possibile — all'apertura di nuovi valichi, non dimenticando neppure la ricostruzione di quelle strade normali e ferroviarie (prima

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

fra tutte la Cuneo-Nizza ch'è ferrovia non solo piemontese, ma italiana ed internazionale che) prima la guerra ed ora la burocrazia hanno distrutto. Ma rimandare oggi questa opera colossale — che per me, forse, e per molti della mia generazione sarà l'opera più colossale eseguita nel mondo — credo sarebbe follia, e credo che nessun settore desideri assumersi una simile responsabilità.

Con questi intendimenti, con le raccomandazioni fatte dagli oratori precedenti (che, del resto, l'onorevole Brusasca ha già fatto sue nella relazione, che si può definire completa ed analitica in ogni sua parte), io credo che la Camera sia unanime nel varare oggi l'importante progetto per questo traforo, che desterà realmente un'eco internazionale nell'opera fattiva che l'Italia sta conducendo in questo dopo guerra, continuando la tradizione che l'ha portata al primo posto anche nei passati secoli. (*Generali applausi* — *Congratulazioni*).

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

BOVETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento in questa discussione, per quanto attiene soprattutto alla brevità, ha il valore e la portata di una dichiarazione di voto. Io mi sono preoccupato e mi preoccupavo di rispondere ad alcuni dubbi, a varie perplessità che sono affiorate all'inizio della discussione, per quanto io abbia la certezza, già espressa dal collega Chiaramello, che questo disegno di legge debba raccogliere l'unanimità dei voti di questa Camera.

È stato affermato dal collega Dugoni, se non vado errato, che il progetto di legge relativo al traforo così detto del Monte Bianco che riunirà la Svizzera e la Francia al Piemonte, e quindi all'Italia, presenta oneri troppo pesanti per le finanze dello Stato, le quali spese avrebbero potuto e dovuto essere destinate ad opere pubbliche di più impellente necessità.

È facile, su questo punto, la mia risposta, corroborata dalla chiarezza delle cifre: l'onere che va a carico del nostro erario non è eccessivo, sol quando si pensi che la spesa totale dell'opera (per quanto attiene al percorso nel territorio italiano) porta un totale di 5 miliardi e mezzo. Ma di tal totale, tre miliardi sono a carico del nostro bilancio, un miliardo deve pagarlo la Val d'Aosta, 429 milioni sono stati sottoscritti dal cantone e dalla città di Ginevra, mentre 1 miliardo e 71 milioni fanno carico ad una società privata. Questo mio telegrafico riassunto di cifre legittima la affermazione del relatore che

sostanzialmente l'intervento del Governo italiano è per cifre tutt'altro che eccessivo, sol che si abbia riguardo all'importanza, ai vantaggi e agli sviluppi dell'opera che stiamo per approvare.

Né sono esatti, a mio avviso, i rilievi circa la scarsa importanza dell'opera che si vorrebbe circoscrivere al settore turistico escludendone ogni importanza nel campo dei traffici dei trasporti fra l'Italia, la Francia e la Svizzera. Quando io penso — ed ometto altri dati che sono già stati illustrati così chiaramente nella relazione Brusasca — che oggi la via di comunicazione fra Parigi e Torino, ad esempio (tenendo presente il chilometraggio via Moncenisio) è di chilometri 1.110, mentre il traforo del Monte Bianco riduce questa distanza ad 878 chilometri, con una differenza in meno di 232 chilometri; quando io rilevo che questa minore distanza non interessa soltanto i capoluoghi piemontesi, ma interessa tutta quanta la rete stradale d'Italia; ad esempio, la distanza tra Parigi e Brindisi è oggi (via Moncenisio) di 2.227 chilometri, ridotta col traforo del Monte Bianco a 1930 con una diminuzione in meno di 297 chilometri; quando osservo, infine, che identica situazione si verificerebbe per Milano, per Venezia, per Genova, è chiaro che gran parte dei dubbi e delle perplessità si attenua, se non scompare.

Circa l'importanza commerciale, turistica e mercantile dell'opera, bastano i dati che ricorderò, dati che sono frutto di previsioni fondate, perché maturate attraverso calcoli e statistiche delle comunicazioni italo-svizzero-francesi, calcoli che portano ad un presumibile traffico di un milione e 300 mila passeggeri annui, di 230 mila automobili, di 15 mila autocarri, 20.000 autobus, di 300 mila tonnellate di merci e 45.000 motocicli. Sono dati che, anche dal puro lato contabile, anche dal puro lato del vantaggio dell'opera, confortano la nostra determinazione per una sollecita approvazione di questo progetto di legge. Allora, così stando le cose, ed essendo tali da confortare quello che è già stato affermato da altri colleghi, il traforo del Monte Bianco si rivela nella sua essenziale importanza che investe vari settori della vita economica del nostro come degli altri paesi confinanti.

L'opera risponde più ad una vecchia aspirazione di Torino e del Piemonte, desiderosi di ottenere degli sbocchi con le confinanti nazioni francese ed elvetica.

Ne è fuori luogo che io ricordi qui agli onorevoli colleghi — al ministro Romita e ai deputati del Piemonte — che già nel 1946 — quando

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

avevo l'onore di presiedere l'amministrazione provinciale di Torino, ebbi a nome delle varie province piemontesi a sollecitare dallo Stato, dai vari enti, da società private, la costruzione di un traforo che potesse offrire maggior respiro a Torino ed all'intera regione. A noi non importava — lo dico con tutta franchezza — che il traforo avvenisse sotto il Monte Bianco o sotto il San Bernardo; ci interessava che una via fosse aperta, per sbloccare finalmente quella situazione di pernicioso isolamento in cui si trovavano Torino e l'intero settentrione italiano nei traffici internazionali. Abbiamo avuto la fortuna di trovare, con la comprensione dello Stato, degli audaci imprenditori che aderirono all'invito dell'amministrazione provinciale di Torino di cui ero il rappresentante. Essi erano disposti a realizzare con la loro iniziativa, che pareva allora ben audace, le aspirazioni delle regioni da noi rappresentate.

Mi sono soffermato su questi particolari perché un altro dubbio è stato affacciato, nella Commissione degli esteri, dall'onorevole Lombardi e riaffermato qui in un ordine del giorno dell'onorevole Dugoni. Debbo però onestamente qui rilevare che, a differenza di quanto avviene per la Francia, in Italia abbiamo un apporto di privati che supera il miliardo. Perciò non è fuor di luogo che nella costituenda società i privati, sottoscrittori di un capitale rispettabile e che hanno assunto anche un altro onere assai più grave, in quanto tutto il supero della spesa non è a carico dello Stato italiano ma della società privata, non è illogico — dicevo — che questi privati siano rappresentati negli organi di amministrazione e di gestione del futuro ente.

Ma, se esaminiamo nel suo complesso e nei dettagli il disegno di legge sottoposto alla nostra approvazione, vediamo che il Governo è stato molto cauto ed ha imposto controlli e garanzie sia per quanto riguarda la costituzione del consiglio di amministrazione, sia per quanto attiene ai vari poteri di vigilanza e di controllo. Infatti, ad esempio, il Governo italiano si riserva di nominare suoi rappresentanti, oltre che nei previsti posti di consiglieri e di sindaci della società concessionaria, anche alla presidenza del consiglio di amministrazione ed alla presidenza del collegio sindacale. Pertanto, non posso che plaudire all'oculatazza del Governo, il quale ha richiesto cautele e garanzie in un settore così delicato ed importante come quello della gestione dell'impresa.

Ed è importante il rilievo riaffermato dal relatore Brusasca che, oltre agli altri oneri,

il gruppo finanziario italiano si assume quello del finanziamento di altri 1.200 milioni di lavori di parte francese con impiego di mano d'opera italiana.

Va rilevato, inoltre, che il Governo italiano imporrà alla società concessionaria tutte le opportune condizioni mediante il capitolato di onere, che costituisce parte essenziale dello svolgimento amministrativo, economico, industriale della società, ed attraverso l'imposizione di uno statuto alla società stessa. Infine lo Stato eserciterà un controllo attraverso apposite commissioni di funzionari governativi, sia nei confronti dell'esecuzione dei lavori che dell'esercizio futuro della gestione.

Queste ed altre considerazioni, che per brevità ometto, pongono in essere che la società concessionaria sarà ben vigilata e controllata dallo Stato italiano in tutta la gamma della sua attività.

Per questi motivi ritengo che anche nei suoi aspetti più delicati il provvedimento meriti il nostro plauso e la nostra approvazione per l'oculatazza che si è esercitata nel tutelare i legittimi interessi dello Stato e, quindi, del contribuente italiano.

Si sono svolte delle polemiche in ordine ad altri trafori tra il Piemonte, la Svizzera e la Francia. Tengo a dichiarare, anche a nome degli altri colleghi piemontesi, che non abbiamo alcuna prevenzione verso altre vie di comunicazione e che saremo lieti di appoggiare con ogni mezzo quelle iniziative che comunque assicurino all'Italia una maggiore quantità di comunicazioni con l'estero.

Non vogliamo creare al traforo del Monte Bianco una situazione di privilegio. Approviamo la soluzione qui proposta perché è di prossima realizzazione ed è maturata attraverso il vaglio di tecnici, di governi ed è fondata su ottime basi economiche. Nello stesso tempo ripetiamo che le iniziative afferenti a qualunque altra via di comunicazione, che possa offrire un respiro non soltanto alla regione interessata, ma a tutto il traffico della penisola, troverà il pieno appoggio dei rappresentanti piemontesi.

Con questi sentimenti dichiaro, anche a nome degli altri colleghi del mio gruppo, di essere pienamente favorevole al provvedimento in discussione, che offre la possibilità, non solo ad una città ed a una regione, ma a tutta l'economia italiana, di avere quelle nuove vie di comunicazione con l'estero che sono elemento essenziale per la vita e l'incremento della Nazione. (*Applausi al centro e a destra*).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

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

BIMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non starò a ripetere, in questa discussione tutta piemontese, gli argomenti già svolti dai colleghi che mi hanno preceduto, ma mi pare che meriti di essere sottolineato il consenso manifestato dai rappresentanti di tutte le correnti politiche su questo progetto del traforo del Monte Bianco, su cui oggi il Parlamento è chiamato a decidere.

La mia adesione è incondizionata, né mi tormentano i dubbi e le perplessità (d'altra parte degni di considerazione) di cui si è fatto eco l'onorevole Dugoni.

Così, quando l'eminente parlamentare afferma che non è ancora risolta la questione se sia più conveniente traforare il San Bernardo invece del Monte Bianco, mi pare che tale dubbio non possa sussistere qualora si consideri che, sia dal punto di vista tecnico che economico, è molto più conveniente fare il traforo del Monte Bianco a 1300 metri (ad un'altezza cioè che consente la transitabilità anche nella stagione invernale) che non a 1800 metri secondo il progetto del San Bernardo dove è per lo meno problematico assicurare il transito per tutta l'annata.

C'è poi il grosso problema della diversa posizione finanziaria della società privata italiana nei confronti dello Stato italiano per quanto riguarda l'apporto di capitale azionario. Si è detto: « mentre nella società concessionaria francese la maggioranza delle azioni è nelle mani dello Stato, nella società concessionaria italiana la maggioranza dei capitali è nelle mani dei privati » e si è arrivati a parlare (come ha fatto l'onorevole Dugoni) di una menomazione della dignità e del prestigio del Governo italiano. Non sottovaluto tale fatto, né voglio ripetere le benemerienze acquisite dai privati italiani cui spetta tutto il merito dell'iniziativa (come ha ben sottolineato l'onorevole Bovetti): vorrei però che gli onorevoli colleghi tenessero conto di questo dato economico: che, cioè, mentre il costo da parte francese della metà dell'opera ascende a cinque miliardi di franchi, il costo di metà dell'opera di parte italiana è di cinque miliardi di lire; il che significa: affidandone l'esecuzione a privati l'Italia risparmia il 50 per cento, mentre il governo francese che dirige la società concessionaria, in quanto ha la grande maggioranza del capitale azionario, spende il 50 per cento in più.

Credo che questo argomento meriti tutto il suo rilievo e che tale dato faccia ritenere

plausibili i motivi che hanno determinato lo Stato italiano a concedere ai privati la maggioranza del capitale azionario.

L'onorevole Dugoni ha quasi fatto un rimprovero al Governo che vuol spendere miliardi in un traforo alpino, mentre, secondo lui, sarebbe stato molto più utile spendere tale denaro per la sistemazione della viabilità interna della rete nazionale stradale.

Non diversamente si comportò il sindacalista francese Lepeyre al Consiglio economico francese per differire l'approvazione della costruzione del *tunnel* sotto il Monte Bianco. Se non che qualsiasi traforo alpino è un'opera stradale altrettanto necessaria e vitale, direi, quasi come può essere l'apertura di un ponte lungo qualsiasi strada nazionale.

Ma, detto questo, mi sia lecito soffermarmi su un punto accennato nella relazione ministeriale e non ancora ripreso da alcun oratore in questa discussione: ed è lo spirito, il clima che ha reso possibile l'accordo fra il governo francese e quello italiano e che spianerà la via alla realizzazione di quest'opera veramente ciclopica; ed è l'atmosfera « dell'europismo affermatasi in questo secondo dopoguerra » che, nella realtà di quest'accordo, costituisce la riprova della bontà della politica estera tenacemente perseguita da questo Governo.

Onorevoli colleghi, permettete che, come deputato di Cuneo, sottolinei quest'atmosfera di comprensione e di collaborazione instaurata nel clima di questo europismo imperante come voto ed auspicio per la risoluzione di un problema che da dieci anni è sul tappeto e che è vitale per la prosperità della mia provincia: voglio alludere alla riattivazione della linea ferroviaria Cuneo-Nizza distrutta in parte dalla guerra e che, malgrado le continue sollecitazioni da parte degli enti economici e turistici del Piemonte e della Costa Azzurra si è fermata dal 1945, così come dal 1898 al 1928 (anno in cui fu aperta al traffico) « a pascolare nei prati di Vievola » (secondo l'espressione di uno spirito arguto) mentre le pile gigantesche dei viadotti, spettacolo sconcertante della guerra distruttrice, chiedono che le macerie siano rimosse ed i ponti ricostruiti.

Si tratta di riattivare l'unica e più diretta comunicazione che, attraverso le Alpi, colleghi il Piemonte e l'Europa settentrionale alla Costa Azzurra. E il riattivare questa comunicazione si rende imperioso proprio in considerazione della apertura del traforo del Monte Bianco.

E non è questione di grandi somme, in quanto l'onere finanziario gravante sul Ministero dei trasporti per la parte italiana ascende a poche centinaia di milioni, mentre la parte francese ammonta a una cifra di poco superiore ad un miliardo di franchi francesi: ma si tratta di salvare un patrimonio valutato sui 40 miliardi e non utilizzato e quindi in fase di progressivo deterioramento.

Soprattutto trattasi di buona volontà specie da parte francese (chè da parte del Governo italiano c'è sempre stata la più favorevole disposizione nei riguardi della riattivazione di questa linea ferroviaria) che è poi nient'altro che l'instaurazione per questo settore del Piemonte di quella stessa atmosfera che rese possibile la firma degli accordi per il traforo del Monte Bianco.

Non è incidentale questa mia digressione mentre si discute oggi di aprire una nuova via di comunicazione stradale.

Infatti nell'ultimo Convegno interparlamentare italo-francese svoltosi a Parigi fu emesso l'ordine del giorno che tale problema richiama. Esso dice:

« Les Parlementaires Italiens et Français des Sections Italo-Française et Franco-Italienne de l'Union Interparlementaire, réunis à Paris le 7 mars 1953,

« — persuadés que l'amélioration de communications est le premier moyen pour vivifier l'amitié entre les peuples,

« — souhaitant la multiplication des voies de communication à travers la chaîne des Alpes,

« et émettant, notamment, le vœu que soit rééquipée d'une façon moderne et rentable, la liaison ferroviaire Coni-Nice ».

Onorevoli colleghi, il voto dei parlamentari francesi ed italiani rispecchia del tutto la mia posizione.

Sono totalmente favorevole all'apertura di questo gigantesco traforo; chiedo, però, che sia appagato il voto delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare affinché la mia provincia ed il Piemonte ritrovino in questa ferrovia, riattivata, lo strumento necessario per ricollegarsi con quelli che erano, e che mi auguro che ritornino, i suoi mercati naturali di sbocco e di reciproci commerci. (*Applausi*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BRUSASCA, *Relatore*. Mi associo subito al voto espresso dall'onorevole Bima affinché nello spirito di collaborazione tra l'Italia e la Francia, nel quale è sorto l'accordo che noi dobbiamo oggi approvare, possa veramente

essere definito il problema della Cuneo-Nizza, problema quanto mai importante non soltanto dal punto di vista materiale ma anche dal punto di vista psicologico e politico.

Ringrazio poi tutti gli oratori che sono intervenuti nella discussione per la serenità e la concretezza dei loro argomenti.

Dico subito all'onorevole Dugoni che ho condiviso le sue perplessità per la diversa composizione degli enti, nei quali il Governo francese ha una maggioranza, sia pure lieve ed il Governo italiano è in heve minoranza.

Ho voluto perciò approfondire lo studio per portare alla Camera degli elementi che possano tranquillizzare tutti ai fini delle decisioni che dobbiamo prendere.

Posso, perciò, rispondere, e lo farò brevemente, alle varie obiezioni che sonostate fatte.

L'onorevole Dugoni ha chiesto in primo luogo: perché avete scelto il Monte Bianco? Rispondo con il voto unanime delle tre Commissioni della Camera: lavori pubblici, finanze e tesoro ed esteri, che hanno ritenuto preferibile, ora, il traforo del Monte Bianco ad altri trafori.

Nella mia relazione ho, tuttavia, voluto aggiungere, lo dico particolarmente all'onorevole Coggiola ed anche ad altri che non sono intervenuti nella discussione, ma che me ne hanno parlato privatamente, che la costruzione del traforo del Monte Bianco non deve essere preclusiva di altri trafori.

Ho voluto inoltre ricordare l'alto senso civico della città di Torino, la quale, pur essendo divisa sulla scelta dei trafori, ha voluto che fosse ceduto il passo al traforo del Monte Bianco, compresa della necessità che un primo nuovo traforo venga sollecitamente eseguito.

Il nuovo traforo, onorevoli colleghi, costituirà un grande esperimento, non solo per il nostro paese, ma per tutta l'Europa, perché esso sarà il primo grande traforo autostradale d'Europa: come tale penso che potrà permettere lo sviluppo di traffici maggiori anche di quelli che ho elencato nella mia relazione.

Con un transito aperto in tutte le stagioni dell'anno, tutti, anche l'operaio, il modesto cittadino, che possiedono soltanto il motoscooter o l'automobile utilitaria, potranno attraversare facilmente le frontiere tra il nostro ed i paesi vicini, ora uniti, d'inverno, soltanto dalle linee ferroviarie: il crescente sviluppo della motorizzazione in tutti gli Stati e l'abolizione dei visti tra il nostro e parecchi di essi, permettono dunque di prevedere un largo sviluppo dei traffici con bene-

fici non soltanto economici, ma anche politici e sociali.

Ho avuto la fortuna, durante le mie missioni all'Estero, di vedere esperimenti affini in altri paesi, specialmente negli Stati Uniti d'America, dove a fianco a fianco sono sorti l'uno dopo l'altro trafori e ponti imposti dalle moltiplicate esigenze di viabilità create dalla motorizzazione moderna; confido perciò che l'aspirazione di Torino e di altre città piemontesi per altri trafori possa essere presto realizzata; confido, cioè, che con un buon risultato del traforo del Monte Bianco, altri trafori richiesti dai traffici possano essere costruiti.

Dice poi l'onorevole Dugoni: ma c'è urgenza per la nostra decisione? Io trascuro le considerazioni sulla priorità dei lavori interni su questo traforo, perché sono convinto che se dobbiamo preoccuparci di ampliare le comunicazioni interne, dobbiamo avere una preoccupazione almeno uguale per sviluppare quelle internazionali, per la nostra assoluta necessità di esportare merci e soprattutto di trovare sbocchi per il nostro lavoro. (*Approvazioni*).

L'apertura di un nuovo traforo che faciliti la dilatazione dei nostri rapporti con l'estero può avere, quindi, una importanza superiore a quella di molti altri lavori all'interno.

Circa l'urgenza, onorevole Dugoni, essa esiste nei riguardi di alcuni ambienti francesi, i quali, come ha rilevato l'onorevole Coggiola, si sono opposti e continuano ad opporsi al traforo del Monte Bianco per il timore che una parte del traffico del porto di Marsiglia venga assorbito dal porto di Genova.

Sapete qual è il motivo, anzi il pretesto, che essi adducono? Perché mai, dicono, dobbiamo insistere per il traforo del Monte Bianco quando gli italiani non hanno ancora deciso se attuare o no quest'opera?

Se noi, perciò, soprassedessimo ancora sulla decisione che dobbiamo prendere per l'apertura di questo traforo, faremmo il gioco di coloro che hanno interessi contrari ai nostri.

Mi associo dunque alle parole degli onorevoli Secreto, Chiaramello, Bovetti e Bima, i quali hanno prospettato la necessità e l'urgenza di quest'opera perché, ripeto, le nostre tergiversazioni non fanno che accrescere le resistenze di quei gruppi francesi che, temendo la concorrenza al porto di Marsiglia da parte di quello di Genova, vorrebbero che non venisse eseguito questo traforo.

Noi siamo rappresentanti del popolo italiano: dobbiamo quindi sollecitare l'attuazione di un'opera che potrebbe portare, fra gli altri benefici, anche un aumento del traffico per il nostro porto di Genova.

L'onorevole Coggiola ed altri hanno osservato che il traforo del monte Bianco attirerà soltanto il traffico del cantone di Ginevra e della Francia.

Onorevoli colleghi, di ritorno dalla conferenza interparlamentare che ha avuto luogo a Parigi nell'aprile scorso, mi sono recato a Chamonix, per accertare sul posto le possibilità di questo traforo, ed ho constatato che il traforo del Monte Bianco potrà assorbire anche una larga parte del traffico che si sostiene passerebbe soltanto per il traforo del Gran San Bernardo.

Le grandi vie che convergono già a Chamonix saranno potenziate dalla nuova grande strada che il Governo francese, la regione dell'Alta Savoia ed il comune di Chamonix costruiranno per allacciare maggiormente il traforo del Monte Bianco alla Svizzera.

V'è pertanto fondato motivo di ritenere che il traforo del Monte Bianco non assorbirà soltanto il traffico proveniente dalla Francia e dal cantone di Ginevra, ma anche parte notevole di quello degli altri cantoni svizzeri e della Germania.

L'onorevole Dugoni ha fatto molte alcune osservazioni di carattere politico. Egli ha detto che la convenzione che esaminiamo crea il grosso inconveniente di mettere le chiavi di casa nostra nelle mani di un ente nel quale lo Stato italiano è in minoranza.

L'onorevole Bovetti ha già risposto dimostrando che le clausole della convenzione sono tali per cui, se sotto l'aspetto amministrativo i privati hanno una lieve maggioranza, sotto l'aspetto determinante, funzionale e politico, lo Stato ha garanzie più che sufficienti.

Lo statuto della società deve, infatti, essere approvato dallo Stato, le tariffe devono essere approvate dallo Stato e non possono essere variate se non dallo Stato; se nascono delle controversie, gli arbitri sono nominati dallo Stato; il presidente della società ed il presidente del collegio sindacale devono essere scelti tra i rappresentanti dello Stato; le condizioni per l'esecuzione dell'opera devono essere decise, d'accordo, fra il Governo italiano e quello francese.

Le precauzioni prese in difesa dell'interesse pubblico sono, dunque, tante e tali, per cui la chiave del traforo, nel senso politico, espresso dall'onorevole Dugoni, non mi pare che sia posta in mano dei privati; senza dire

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

poi che non saranno certamente i privati che eserciteranno sul passaggio la vigilanza che spetta alla polizia ed alla guardia di finanza.

Queste funzioni pubbliche, essenziali del traforo, non potranno mai essere in mano dei privati.

BUBBIO. È un passaggio doganale come gli altri.

BRUSASCA, *Relatore*. È un passaggio doganale soggetto allo stesso regime di tutti gli altri lo ho voluto comunque anticipare il voto espresso dalla Camera nella chiusura della mia relazione richiamando l'articolo 6, che dà al Governo la possibilità di modificare i rapporti tra lo Stato e la società concessionaria.

È quindi lo stesso relatore che ha voluto spianare la strada per i perfezionamenti della convenzione chiesta ora dal voto della Camera. Il Governo è, così, invitato ad addvenire a quegli ulteriori accordi che sia nella lettera che nello spirito interpretino il nostro comune desiderio di vedere tutelato nel modo migliore l'interesse dello Stato.

Detto questo, penso che possiamo essere tutti d'accordo nell'approvazione del disegno di legge in esame.

Spero di avere risposto esaurientemente alle domande poste dall'onorevole Coggiola, al quale dico ancora, circa la sua seconda domanda, che lo Stato deve indubbiamente, perché è un suo dovere fondamentale, vigilare affinché l'opera sia costruita a regola d'arte. D'altra parte interessa pure alla società che l'opera sia costruita a regola d'arte, perché i soli proventi nei quali i privati potranno sperare sono quelli netti derivanti dalle tariffe.

È ovvio che i proventi del transito dovranno essere usati in primo luogo per la manutenzione dell'opera; se questa non fosse costruita a regola di arte e richiedesse ingenti spese periodiche per assolvere i suoi compiti, i profitti che potrebbero andare a beneficio dei privati sarebbero molto ridotti.

Vi è quindi piena convergenza di interessi, sotto questo aspetto, fra la parte privata e quella pubblica del capitale delle società per il traforo del Monte Bianco.

Ho, comunque, vivamente raccomandato nella mia relazione al Governo di vigilare affinché l'opera sia costruita nel modo migliore, anche perché essa dopo 70 anni diventerà di proprietà completa dello Stato.

Concluso con queste osservazioni l'esame tecnico-giuridico della convenzione, non rimane che da associarsi al caldo appello del-

l'onorevole Chiaramello, il quale, facendo una sintesi degli interessi della Val d'Aosta, del Piemonte e dell'Italia tutta, ha auspicato che quest'opera sia eseguita al più presto; e a quelli nello stesso senso dell'onorevole Secreto, vicesindaco e rappresentante della città di Torino, che con il suo intervento ha portato una nuova conferma dei propositi dei torinesi di conciliare, al di sopra delle loro vedute particolari, l'interesse locale con l'interesse nazionale, e dell'onorevole Bovetti che, come presidente dell'amministrazione della provincia di Torino, nominato dal comitato di liberazione Alta Italia, è stato uno dei promotori di quest'opera, che merita la nostra unanime approvazione.

Dobbiamo essere unanimi, perché così daremo al Ministero degli esteri un forte motivo per insistere affinché anche la Francia dia al più presto la sua approvazione e l'opera possa essere poi sollecitamente eseguita.

Oggi si parla tanto di aperture. Onorevoli colleghi, questa è una delle migliori aperture che possiamo desiderare verso l'Europa, verso il mondo, verso un pacifico ampliamento dei nostri rapporti con gli altri popoli, che è e deve essere nei voti di noi tutti. (*Vivi applausi al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

BENVENUTI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Ringrazio vivamente, a nome del Governo, tutti gli onorevoli deputati intervenuti in questa discussione, e li ringrazio particolarmente per il tono e lo spirito con i quali la discussione stessa è stata affrontata.

L'onorevole Coggiola ha presentato alcune particolari richieste. Anche se non posso in questo momento rispondere particolarmente a ciascuna di esse, posso dirgli che mi sembra che lo spirito del suo intervento corrisponda allo spirito con il quale il Governo ha approvato questa convenzione.

Ringrazio gli onorevoli Secreto, Bovetti, Buma e Chiaramello e il relatore onorevole Brusasca. Sono voci piemontesi che hanno parlato un linguaggio altamente italiano, perché hanno valutato la portata nazionale di questo provvedimento, sia in riferimento ai rapporti con la Francia e la Svizzera, sia in riferimento al problema turistico e al problema dell'impiego del nostro lavoro manuale e tecnico.

Sono particolarmente grato all'onorevole Dugoni, che aveva manifestato maggiori per-

plexità sulla sostanza del provvedimento, per avere attenuato la sua posizione presentando solo alcuni rilievi specifici.

Devo fargli presente che nel marzo scorso il Governo francese ha rinnovato le assicurazioni che intende mantener fede alla convenzione sottoscritta: gli eventi di quel paese possono aver forse influito sul ritardo della ratifica. Comunque sono d'accordo con l'onorevole Brusasca e con altri oratori che la nostra ratifica incoraggerà (e dico questo senza voler menomamente interferire nelle decisioni sovrane del Parlamento francese), incoraggerà, dicevo, tutte quelle correnti parlamentari e d'opinione pubblica che in Francia hanno collaborato affinché questa convenzione fosse studiata e posta in essere. Ritengo pertanto che la nostra ratifica avrà effetti favorevoli per gli interessi nazionali italiani.

Per quanto riguarda le obiezioni fatte dall'onorevole Dugoni relativamente all'annesso verbale finanziario, lo pregherei di non voler aprire una sottile discussione giuridica. Il disegno di legge stabilisce che il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare non solo le convenzioni ma anche l'annesso verbale finanziario: quindi si tratta di approvare entrambi i documenti.

L'onorevole Dugoni chiede, con cortese malizia, donde è stata desunta la cifra dei 5 miliardi di franchi. La abbiamo presa dai fascicoli che i tecnici hanno messo a nostra disposizione nel momento in cui la convenzione è stata preparata; e non abbiamo ragione di ritenere che i tecnici non abbiano fornito cifre attendibili. Del resto lo Stato francese si è impegnato per 4 miliardi di franchi. In più ha voluto un impegno da parte nostra per 1 miliardo 200 mila lire e per più di 120 milioni dai privati. La cifra, quindi, supera largamente i 4 miliardi di franchi. Se lo Stato francese ha calcolato questa cifra, direi che la cifra di 5 miliardi e 500 milioni per la sola parte italiana è troppo bassa quando abbiamo 4 miliardi di fronte per la parte francese. Ritengo perciò che la cifra da noi adottata come base sia plausibile ed anzi del tutto attendibile.

La partecipazione rispettiva degli Stati e dei privati è stata ampiamente illustrata. Su questi 5 miliardi e mezzo lo Stato e gli enti pubblici contribuiscono per 4 miliardi.

L'onorevole Dugoni pone una questione sostanziale, una questione che nel suo spirito vuol essere di sensibilità nazionale. Comprendo tale posizione. Egli dice che le porte di casa nostra devono essere controllate dallo Stato. Comprendo, ripeto, questa imposta-

zione, ma sono certo che egli comprenderà la mia quando gli dico che se andiamo alla sostanza della cosa, le leve fondamentali che permetteranno di governare tutta questa materia si trovano nelle mani dello Stato italiano.

Premetto che vi sono tre articoli del codice civile i quali contemplano il caso di società nazionali con la partecipazione dello Stato o di enti pubblici. Questi articoli prevedono persino il caso in cui lo Stato partecipi a queste società senza capitali azionari. Però, prescrivono alcune particolari cautele a favore dello Stato, il quale ha diritto alla nomina di certi suoi rappresentanti, ha diritto alla presidenza del collegio sindacale, ha diritto di revocare e sostituire liberamente i suoi rappresentanti.

Lo Stato italiano, nello stipulare la Convenzione, sarà anzitutto fedele allo spirito della nostra legislazione quale emerge da questi fondamentali testi che regolano questa materia.

In linea di fatto lo Stato dovrà approvare il capitolato di oneri, dovrà approvare lo statuto della società che costruisce, dovrà approvare lo statuto della società di esercizio, anzi, nella società di costruzione ha diritto alla nomina dei presidenti (che si avvicendano), dovrà approvare i pedaggi, ossia le entrate, ossia la sostanza economica dell'operazione.

In più posso aggiungere che il Presidente del Consiglio di amministrazione della società di esercizio sarà di nomina statale e che naturalmente vi sarà una presidenza statale del collegio dei sindaci.

Onorevoli colleghi, di fronte ad un simile complesso di leve di azione, non ritengo assolutamente che lo Stato italiano possa sentirsi danneggiato o diminuito. Dice l'onorevole Dugoni che lo Stato, in quanto tutela gli interessi nazionali e in quanto deve provvedere alla sicurezza delle nostre porte di casa, è preferibile che possa farlo non per vie traverse, ma per via diretta.

Per quanto la sua posizione sia fortissima (e giustamente i colleghi hanno voluto riconoscere che lo Stato italiano e i suoi rappresentanti hanno fatto del loro meglio per scaglionare nello statuto della Convenzione una serie imponente di clausole di salvaguardia e di sicurezza per lo Stato) tuttavia l'onorevole Dugoni dice che — grande o piccolo che sia il capitale azionario, maggiore o minore la partecipazione dello Stato, siano pure i privati in prevalenza sul costo totale del lavoro — il problema si pone sotto l'aspetto della pre-

senza dello Stato con posizione maggioritaria alla frontiera italiana.

Sotto questo aspetto non ho alcuna difficoltà ad accettare l'ordine del giorno così come è stato prospettato. Ringrazio di aver voluto usare un termine attenuato, ossia il verbo « adoperarsi ». Evidentemente il Governo, non è che voglia sottrarsi a questa direttiva generale, cosa che non sarebbe leale di fronte alla Camera, ma il termine di « adoperarsi », in questa richiesta di obbligazione di fare, non impone la considerazione dei tempi e dei modi; un tempo e un modo determinato e imperativo non sarebbe stato possibile prenderlo. Ma nello spirito e come direttiva, il Governo accetta l'ordine del giorno.

Sono lieto che l'ordine del giorno sia stato proposto e dall'onorevole Dugoni e dalla maggioranza perché sta a confermare che in un caso che può interessare la sicurezza ed il prestigio dello Stato, anche in un particolare, che ha più un significato di principio che un valore di sostanza, il Governo italiano e il Parlamento italiano sono unanimi nel voler tutelare la posizione dello Stato e il prestigio del paese.

Invito perciò i colleghi a voler dare la loro approvazione alla convenzione. (*Vivi applausi al centro*).

PRESIDENTE. Chiederò ora all'onorevole Dugoni, presentatore dell'ordine del giorno, se, dopo le chiarazioni del Governo, insiste a che sia posto in votazione.

DUGONI. Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole sottosegretario, e lo ringrazio per lo spirito con il quale ha accolto il nostro ordine del giorno.

ANGELINO. Chiedo di parlare per una dichiarazione di voto sul complesso del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINO. Il nostro gruppo parlamentare voterà a favore della ratifica di questa convenzione. L'unica perplessità, che era stata espressa dall'onorevole Dugoni, riflette soltanto la nostra gelosia per quello che è il prestigio dello Stato. Non comprendiamo perché lo Stato, che, in fondo, dà i mezzi, non debba avere anche la maggioranza azionaria.

Con questa riserva, noi approveremo senz'altro il disegno di legge, perché si tratta non soltanto di un'opera grandiosa, di un'opera di civiltà, ma perché rappresenta un'occasione di lavoro utile, e noi socialisti appoggeremo tutte le occasioni di lavoro utile.

Ripeto, dunque, che daremo senz'altro voto favorevole al disegno di legge, dopo l'accettazione dell'ordine del giorno Dugoni.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

GIOLITTI, Segretario, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra l'Italia e la Francia, relativa alla costruzione ed alla gestione di una galleria stradale attraverso il Monte Bianco, firmata a Parigi il 14 marzo 1953, e l'annesso verbale finanziario firmato a Roma il 16 maggio 1953.

(*È approvato*).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli accordi suddetti a decorrere dalla data della loro entrata in vigore.

(*È approvato*).

ART. 3.

Per la spesa di lire 3 miliardi derivante, al Governo italiano, dall'esecuzione della predetta Convenzione da effettuarsi a carico del bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, è autorizzata la concessione di un contributo di eguale importo a carico del bilancio del Ministero del tesoro a favore della predetta Azienda in ragione: di lire 300 milioni nell'esercizio finanziario 1953-54; di lire 800 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1956-57; e di lire 300 milioni nell'esercizio 1957-58.

(*È approvato*).

ART. 4.

Alla copertura dell'onere risultante per l'esercizio 1953-54 si farà fronte con riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo n. 486 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

ART. 5.

La spesa complessiva di 1 miliardo posta a carico delle Collettività pubbliche italiane nel verbale definitivo finanziario annesso alla Convenzione suddetta sarà sostenuta dal Go-

verno italiano per conto della Regione Valle d'Aosta, in ragione di 500 milioni per ciascuno degli esercizi 1953-54 e 1954-55.

Alla copertura della spesa medesima sarà provveduto mediante prelevamento di 500 milioni dal capitolo 487 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1953-54 e di una pari somma del corrispondente capitolo di bilancio per l'esercizio 1954-55.

Il recupero della detta somma di 1 miliardo anticipata dallo Stato sarà effettuato, per l'ammontare di 500 milioni, in unica soluzione, sul complesso delle entrate erariali che saranno attribuite per gli anni 1951, 1952 e 1953 alla Regione Valle d'Aosta in base all'ordinamento finanziario previsto dall'articolo 50 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4.

A partire dall'anno 1955 il recupero sarà effettuato sulle entrate erariali devolute alla Regione medesima, in ragione di 100 milioni annui per cinque anni.

(È approvato).

ART. 6.

Il Governo è autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e secondo i criteri risultanti dalla predetta Convenzione e dall'annesso verbale finanziario, le norme necessarie per l'esecuzione della Convenzione stessa al fine anche di consentire la costituzione della società italiana, prevista dall'articolo 2 della Convenzione, e l'approvazione del relativo statuto.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in una prossima seduta.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1954-55. (869 e 869-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1954-55.

Dichiaro aperta la discussione generale.

La prima iscritta a parlare è l'onorevole Margherita Bontade. Ne ha facoltà.

BONTADE MARGHERITA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è giusto affermare che il risanamento sociale incomincia dalla

casa. Una politica umana, saggia e cristiana, non può che essere indirizzata su una precisa e decisa linea di sviluppo dell'edilizia popolare.

Al ministro Merlin e al ministro Romita va il plauso per la sensibilità e per la sollecitudine con cui hanno voluto considerare la grave situazione degli alloggi per i poveri annunciando un programma di costruzioni di case minime che io avevo tanto auspicato in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, con un mio ordine del giorno svolto alla Camera nella seduta del 16 ottobre 1953. Si osserva che già esiste l'ansia e il desiderio di affrontare e di risolvere con provvedimenti concreti il ponderoso problema dell'edilizia che è oggi insieme a quello della disoccupazione uno dei problemi più scottanti dell'uomo, capo di famiglia, lavoratore e cittadino, e del quale numerosi parlamentari hanno parlato e le relazioni degli onorevoli Terranova e Pacati, ed oggi dell'onorevole De' Cocci hanno messo a fuoco.

Il disegno di legge presentato dal ministro Merlin, oggi ampliato e prolungato nel tempo dal ministro Romita, che è stato ieri approvato dalla Commissione lavori pubblici in sede deliberante, è stato come un bisturi affondato su questa piaga sociale onde tentare di sanarla. La recente inchiesta sulla miseria ci ha fornito dei dati che è inutile ripetere. Sappiamo che se è vero che le abitazioni malsane sono principalmente costituite dalle grotte, dalle baracche, dai ricoveri, è altrettanto vero che tale specificazione non può escludere altre abitazioni che pur avendo l'appellativo comune di « case », sono del tutto simili alle prime per condizioni igieniche, per l'indice di affollamento, in una parola, per le condizioni generali di vita, le quali non sono, non dico cristianamente, ma umanamente possibili.

Le realizzazioni attuate e in corso di attuazione hanno contribuito moltissimo ad alleggerire le penosissime condizioni del dopoguerra, ma non risolvono del tutto i problemi che tuttora esistono. Il superaffollamento e gli alloggi insalubri, che essendo problemi di ordine morale, sociale e di igiene hanno spesso una base comune: il fattore economico.

È anche, ho detto, un problema morale che sta dinanzi alla coscienza cristiana, perchè noi sappiamo che l'angustia e la insalubrità delle abitazioni è fonte di corruzione e di delinquenza per i minorenni, costretti a vivere promiscuamente e per i giovani che lasciano la famiglia ove si trovano a disagio.

Ciò che fa pensare ad affrontare la costruzione di case per i ceti meno abbienti con un

programma organico, razionalmente impostato mediante piani da ripartirsi nel tempo fino ad arrivare a coordinare anche tutti gli sforzi finanziari per coprire il bisogno annuale di case in corrispondenza anche all'incremento demografico.

E questi piani avranno, fra l'altro, l'impegno di contribuire ad alleggerire il peso morto della disoccupazione, perchè gli interventi nella edilizia procurano lavoro al più grande numero di operai di tutti i mestieri.

Ed oggi, possiamo affermare di avere un piano degno della massima attenzione che comporta una spesa di 168 miliardi per la costruzione di 120 mila nuovi alloggi popolarissimi ed una spesa di 15 miliardi annui per contributi ad enti che costruiscono case a tipo popolare. È inutile ripetere argomenti universalmente detti ed accettati come, per esempio, i ceti da soccorrere, i costi di costruzione e dei fitti. Vorrei soltanto far presente al ministro dei lavori pubblici che se il costo dei fitti è condizione necessaria per le case minime, necessaria sarebbe una maggiore funzionalità nella scelta delle aree, così da farla cadere in zone che non costringano gli eventuali assegnatari ad allontanarsi dal proprio posto di lavoro od a sovvertire le proprie abitudini di vita. Assistiamo spesso a trasferimenti coattivi di domicilio, per mancanza di case ultrapopolari e popolari, laddove gli interessati avevano la propria fonte di lavoro. Così, per esempio, è accaduto in alcuni centri per gli alloggi dei pescatori, dei lavoratori portuali e dei grandi complessi industriali.

Nelle intenzioni del Governo non è trascurata la possibilità di risolvere il problema degli alloggi per la piccola e la media borghesia, in rapporto ai mezzi finanziari che lo Stato annualmente può destinare all'edilizia sovvenzionata. È giusto pensare ad una classe sociale che silenziosamente ha sofferto e soffre i disagi della guerra e del dopoguerra, specie nel settore edilizio, per le spese quotidiane superiori ai miseri stipendi. Occorre dunque costruire per i poveri, per gli impiegati e gli operai, e tale compito non può essere assolto che con l'aiuto dello Stato. La funzione fin qui svolta dall'I. N. A.-Casa, dall'U. N. R. R. A.-Casas, dall'Incis, dagli istituti per le case popolari, dalle cooperative edilizie, dall'Istituto per l'incremento edilizio, ci ha dato un notevole contributo, ma non è stata sufficiente a coprire il fabbisogno.

A questo proposito si auspica l'emana-zione di una legge organica, che unifichi i vari enti dell'edilizia esistenti in un unico

ente (lo ha auspicato anche l'onorevole relatore nella sua lucida relazione), che raccolga le possibilità di tutti, dato che per la loro natura ed attività rientrano nell'ordine di competenza del Ministero dei lavori pubblici, per arrivare così — attraverso il loro coordinamento — in un periodo di anni a risolvere concretamente ed esaurientemente la crisi degli alloggi, pur senza perdere ciascuno la propria indipendenza e libertà d'azione.

Un invito rivolgo al Governo ed è quello espresso nel mio ordine del giorno e cioè che le case minime, popolari, economiche dovranno essere distribuite nelle singole province così da soddisfare le esigenze e le necessità di quanti ne hanno diritto sia nelle grandi città come anche nelle borgate e periferie e nei piccoli centri. Soprattutto nei piccoli centri, ove gli uomini vogliono uscire da quegli ambienti in cui spesso il loro respiro nella notte si unisce a quello degli animali da lavoro, e sono sfiduciati.

Alla considerazione del Governo sottopongo la seconda parte del mio ordine del giorno; l'idea non è nuova. In Inghilterra il ministero dell'edilizia ha richiamato all'attenzione dell'autorità i criteri di assegnazione degli alloggi, che dopo la guerra sono stati costruiti direttamente e di proprietà dei comuni e delle province, e fra l'altro ha suggerito di riservare alcuni alloggi, i più piccoli, a coppie di sposi novelli ed a vecchi coniugi che, trasferendosi in alloggi piccoli, lasciano a disposizione alloggi più grandi.

Oggi si formano dei nuovi nuclei familiari, i quali non si adattano più a vivere nella casa paterna nella quale del resto, per mancanza di spazio, la coabitazione non è tollerabile, ma giustamente mirano a crearsi una famiglia indipendente, il loro nido, e ciò — come fece osservare un parlamentare — va stimolato nell'interesse della famiglia e della società. Non credo vi sia alcuno il quale disenta da quanto io dico; sia pure, augurandosi una lieve modifica dei criteri di assegnazione, anche se le condizioni degli sposi novelli sono, sotto certi aspetti, meno disperate di quelle di tante altre famiglie. Oltre ai vantaggi diretti per gli sposi, non sarebbero poi da trascurare i vantaggi indiretti, capaci di influenzare favorevolmente il complesso problema dell'affollamento. Gli sposi, infatti, in questi casi, lungi dall'elevare considerevolmente, costretti alla coabitazione, l'indice di affollamento della casa paterna, ne alleviano di molto i disagi, arrivando molto spesso a normalizzare automaticamente, e

forse inconsciamente, una situazione molto disagiata, per risolvere la quale sarebbe stata necessaria lo stesso l'assegnazione di un alloggio di capienza maggiore di quello ad esso destinato e quindi di maggiore costo.

Rilevo, inoltre, che mentre il diritto al riscatto di cui si fa promotore il ministro dei lavori pubblici attua concretamente i principi sanciti dalla Costituzione all'articolo 47, d'altro canto è un beneficio per gli enti che amministrano un patrimonio edilizio che ogni giorno va in deperimento e dà possibilità del reimpiego dei fondi in nuove costruzioni, come ho fatto rilevare con il mio emendamento all'articolo 1 della legge n. 408 nella seduta dell'8 aprile 1949.

La proposta di legge dei deputati Riccio, Leone ed altri, che spero avrà anche il consenso del ministro dei lavori pubblici, con gli accorgimenti necessari, ha una ragione di perequazione tra i nuovi e i vecchi inquilini delle case popolari, i primi dei quali sono già favoriti dalle disposizioni del riscatto, mentre i secondi non possono avere assicurato l'alloggio in proprietà, come lucidamente spiega la relazione di detta proposta di legge.

Prima di chiudere questo mio breve intervento desidero richiamare l'attenzione del ministro sulla proposta di legge n. 310 del 28 ottobre 1953, che è già davanti al Parlamento, avente per oggetto provvedimenti a favore della città di Palermo, considerata tra le città italiane più provate dalla guerra, per la perdita di circa il 40 per cento di case di abitazioni, aggravata dalla necessità impellente di risanamenti, di organici piani per le fognature e la definitiva soluzione del problema idrico.

L'accoglimento di detta proposta di legge è necessaria, anche per la sistemazione edilizia ed igienica, soprattutto di certi rioni come quello denominato Danisinni, che il comune di Palermo, aggravato da forte *deficit*, non può affrontare con mezzi propri.

Rilevo che lo sviluppo dell'edilizia popolare e privata produce il continuo estendersi della città, e il comune è obbligato alla sistemazione stradale, all'impianto dei servizi igienici e dell'illuminazione e deve far fronte con fondi straordinari di cui non potrà disporre se non con interventi speciali.

E per ultimo mi permetto sottoporre al ministro dei lavori pubblici la necessità di intervenire con fondi speciali, con speciale sorveglianza e, mi consenta dire, nella maniera più sollecita per le riparazioni in corso dei danni bellici subiti dalla biblioteca Nazionale di Palermo, dove si è creata una situazione

veramente incresciosa, sia per la direzione, sia per il pubblico prevalentemente costituito da studenti.

Le lesioni del grande storico edificio demaniale, definite «capillari» nel luglio 1953 dal genio civile di Palermo, il 4 gennaio scorso si sono aggravate ed estese in più parti chiedendo finanche l'opera dei vigili del fuoco, lo sgombero immediato dei locali ed il divieto d'accesso per la pubblica incolumità.

La direzione, con opera altamente significativa, ha provveduto a mettere in salvo parecchie decine di migliaia di volumi, ma per mancanza assoluta di spazio ha potuto dare una limitatissima possibilità di accesso per la consultazione dei libri.

Onorevoli colleghi, con i finanziamenti testè annunciati per l'edilizia popolare non si esaurisce il compito, però si risponde concretamente ad un nostro preciso dovere nei riguardi della popolazione italiana ed è da augurarsi che in avvenire lo Stato si trovi nella condizione che permetta nuovi stanziamenti ed un bilancio più rispondente ai vasti bisogni nel settore dei lavori pubblici. (*Applausi al centro*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sento il dovere di rivolgere ancora una volta un vivo fervido ringraziamento sia al ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita, sia all'onorevole Campilli, presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, che sono davvero energici animatori e realizzatori, per quanto è stato da essi e dai loro uffici sin oggi compiuto per la regione del Molise, alla quale sono naturalmente rivolte, nel settore dei lavori pubblici, la mia attenzione ed il mio cuore.

Negli anni 1944 e 1945, con fondi A.M.G. furono eseguiti nel Molise lavori per il ripristino delle strade statali e provinciali di interesse militare dell'importo di lire 139.834.525. Sono stati, poi, eseguiti dal 1945 ad oggi sgomberi e demolizioni, costruzioni e riparazioni di ricoveri e di case per senzatetto, di case per impiegati e di strade di allacciamento, riparazioni di palazzi comunali, ospedali, edifici giudiziari e scolastici, arredamenti scolastici, chiese, caserme, conventi, cabine, reti elettriche, ponti, acquedotti, reti idriche, lavatoi pubblici, strade interne, cimiteri, case private, muri pericolanti. Ho qui sotto gli occhi alcune cifre, che desidero ricordare. Furono ultimati nel 1945 lavori per lire 239.809.852; nel 1946, per

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

lire 446.060.278; nel 1947, per lire 843.091.600; nel 1948, per lire 1.168.773.317; nel 1949, per lire 1.087.131.739; nel 1950, per lire 604.407.011; nel 1951, per lire 626.386.940; nel 1952, per lire 785.269.088 e nel 1953 per lire 557.209.499. Nel 1954 sono stati già ultimati lavori per lire 54.902.011. Sono stati concessi contributi in capitale alla spesa sostenuta da proprietari per riparazioni di fabbricati danneggiati dagli eventi bellici a tutto l'esercizio 1953-54 per lire 995.159.535. Sono stati eseguiti da enti in base a leggi speciali lavori per lire 493.021.908 e sono in corso lavori per lire 1.748.198.218. Sono stati, poi, eseguiti lavori di bonifica in concessione per lire 781.711.969 e sono in corso lavori per lire 100.116.000. Sono stati concessi notevoli contributi statali, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 599. Sono in corso lavori per lire 1.643.648.604. Si sta anche costruendo — e di qui un nuovo ringraziamento — la strada, che dovrà togliere dall'isolamento Concasale, l'unico comune rimasto nella provincia di Campobasso senza allacciamento alla rete stradale. Ma vi sono frazioni, come Vallecupa e Roccapipirozzi di Sesto Campano, che ancora si trovano in una situazione di isolamento e che rivolgeranno grato il loro pensiero al ministro dei lavori pubblici, se le facesse oggetto della sua attenzione.

La Cassa per il Mezzogiorno che, come fu giustamente detto, potrà costituire il grande esperimento pratico di una rinnovata struttura amministrativa dello Stato, sta eseguendo da parte sua nel Molise lavori nei settori nei quali per legge essa può muoversi, che vanno dando a quella terra, ed ancor più mi auguro daranno in avvenire, nuovo volto e nuova vita.

Anche qui conosco dati che desidero ricordare. Al 31 marzo 1954 erano stati ultimati lavori di bonifica per 77 milioni di lire, lavori relativi a bacini montani per 258 milioni di lire, lavori di acquedotti per 1.289 milioni, lavori relativi a strade per 1.376 milioni, lavori di miglioramento fondiario, compresi studi e ricerche, per 302 milioni; in uno: lavori per 3.302 milioni di lire e per 1.716.519 giornate lavorative. Al 30 aprile 1954, poi, erano stati approvati 30 progetti di bonifica per 2.231 milioni di lire, 23 progetti di bacini montani per 1.157 milioni, 41 progetti di acquedotti per 6.800 milioni, 49 progetti di strade per 4.349 milioni, 311 progetti di miglioramento fondiario per 702 milioni; in totale: 454 progetti per 15.239 milioni di lire. Ed erano stati, alla stessa data del 30 aprile

1954, appaltati lavori di bonifica per 1.208 milioni di lire, lavori relativi a bacini montani per 1.095 milioni di lire, lavori di acquedotti per 5.529 milioni, lavori relativi a strade per 4.042 milioni e lavori relativi a miglioramento fondiario per 702 milioni. In totale: lavori per 12.576 milioni di lire in esecuzione di 443 progetti.

La Cassa sta lavorando seriamente per fornire al Mezzogiorno i mezzi essenziali per il suo risanamento. Gli amministratori e i dirigenti faranno bene anche in avvenire, se vi saranno critiche, ad opporre ad esse la silenziosa eloquenza delle cifre.

Io desidero da questo posto rivolgere sincere lodi al provveditore alle opere pubbliche di Napoli ingegnere Goretta, al viceprovveditore avvocato Del Giudice, al dirigente il genio civile di Campobasso ingegnere Vitale, al dirigente il genio civile di Isernia ingegnere Murolo, ed all'amministrazione provinciale di Campobasso ed all'ingegnere De Sanctis, capo dell'ufficio tecnico sotto la cui vigile direzione sono stati eseguiti, si stanno eseguendo e saranno ancora eseguiti lavori di vasta portata.

Ciò premesso, debbo fare qualche rilievo, qualche raccomandazione, qualche richiesta al signor ministro.

I. — I fondi messi a disposizione per la riparazione dei danni di guerra sono per questo esercizio finanziario minori di quelli stanziati nell'esercizio precedente. Nel capitolo 151 del precedente esercizio finanziario, come è stato posto in rilievo anche nella lucida, ordinata ed esauriente relazione dell'onorevole De' Cocchi, era prevista la spesa di 2 miliardi e 755 milioni per spese in dipendenza di danni bellici (legge 26 ottobre 1940, n. 1543, e successive modificazioni ed integrazioni) e per spese inerenti all'alloggio dei rimasti senza tetto in seguito ad eventi bellici e per le altre provvidenze disposte con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 10 aprile 1947, n. 261, e successive modificazioni ed integrazioni. Tale somma è stata ridotta a 1 miliardo e 655 milioni. La riduzione è stata proposta a seguito dell'emanazione della legge 9 aprile 1953, n. 207, concernente provvedimenti a favore della città di Napoli. Nulla da ridire. Io mi auguro, però, che di quello che è rimasto a disposizione del provveditorato alle opere pubbliche di Napoli gran parte sia destinata al Molise, se si vuole che, ormai a distanza di tanti anni dalla fine della guerra, non si scorgano più nei nostri comuni le tracce dalla stessa lasciate.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

A proposito dei danni di guerra, desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla legge 21 marzo 1953, n. 230. Come l'onorevole ministro sa, con questa legge venne fissato un termine per la presentazione delle domande per conseguire la ricostruzione a carico dello Stato dei beni di proprietà degli enti locali, degli edifici di culto, di quelli destinati ad uso di beneficenza e assistenza, danneggiati o distrutti dagli eventi bellici. Si stabilì che gli aventi titolo per conseguire i benefici di cui ai decreti legislativi 27 giugno 1946, n. 35, e 29 maggio 1947, n. 649, ratificati con legge 10 agosto 1950, n. 784, avrebbero dovuto presentare all'ufficio del genio civile competente, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, a pena di decadenza, una relazione illustrativa dei lavori da eseguire con l'indicazione della spesa prevista, tanto se intendevano che all'esecuzione dei lavori provvedesse direttamente l'amministrazione dei lavori pubblici, quanto se intendevano invece eseguirli in concessione.

Si stabilì che la stessa denuncia avrebbero dovuto effettuare entro lo stesso termine gli enti pubblici locali, pena la decadenza dal beneficio della ricostruzione ai sensi dell'articolo 27 della legge 26 ottobre 1940, n. 1543.

Ora, la legge entrò in vigore il 3 maggio 1953. I sei mesi sono decorsi, quindi, il 3 novembre 1953. Gli interessati si sono ad essa uniformati, ma ora mi si dice che battono spesso alle porte del provveditorato e del genio civile e pare che non ricevano le auspicate risposte. Prego il ministro molto vivamente di intervenire con la sua autorità, oltre che con la sua saggezza, perché queste risposte auspicate siano date.

II. — La legge 3 agosto 1949, n. 589, spesso è inoperante. Dove lo sforzo dovrebbe essere più intenso, lì non può essere compiuto, data la povertà dei comuni, sì che la legge, scritta in sostanza per i comuni più piccoli e più poveri, in realtà è per essi inoperante, non potendo essi dare le garanzie dovute.

Abbiamo sentito ieri dal ministro Martino che nei comuni più piccoli, in virtù di una legge in preparazione e di prossima emanazione, saranno costruiti a spese dello Stato gli edifici scolastici. Questa legge interviene a rendere operante per i comuni più piccoli e più poveri, in sostanza, la legge n. 589.

Io forse chiedo troppo, ma formulo il voto che altre leggi la rendano operante per gli stessi comuni, anche in relazione alle altre opere, che in virtù della legge n. 589 vi possono essere eseguite.

Desidero anche richiamare l'attenzione del ministro sull'importante voto dei rappresentanti delle province meridionali e della Sicilia per l'integrazione del programma «Anas» delle autostrade e delle strade. Parecchie volte nel Mezzogiorno e soprattutto a Napoli è stato ampiamente discusso questo problema autostradale e stradale del Mezzogiorno e della Sicilia sotto i suoi aspetti tecnico, economico e sociale.

Ora tutti i rappresentanti delle province predette, animati dal sentimento di presentare un programma unico e concorde, contenente nella misura minore possibile, hanno di recente ridotto le richieste alle sole arterie autostradali di vasta influenza nazionale, le quali formano una rete armonica sia fra di loro che di assieme con tutte le altre programmate nel resto dell'Italia.

Il progresso del Mezzogiorno e della Sicilia, se auspicato, come non è dubbio, con grande sincerità, non può consentire la esclusione di queste province meridionali dai programmi dei grandi interventi governativi per lo sviluppo delle attività nazionali. Ogni dimenticanza nella programmazione autostradale meridionale, non farebbe che aumentare la frattura (se frattura esiste) fra due zone dell'Italia, la quale, pur essendo retta dalle stesse leggi, presenta due livelli piuttosto diversi di vita sociale.

È in atto, ed il ministro lo sa, un sano sviluppo industriale, commerciale, agricolo, turistico ed economico del Mezzogiorno, specie per il notevole piano di investimenti in corso di realizzazione da parte della Cassa per il Mezzogiorno, d'accordo con il Ministero dei lavori pubblici e con quello del lavoro, per cui già si rileva un progressivo incremento dei traffici e, quindi, un notevole aumento della circolazione, che postula un più adeguato sistema stradale e autostradale.

Fra le autostrade auspicate è la Napoli-Sannio-Molise-Teroli, diretta a togliere Sannio e Molise dal quasi isolamento in cui sono fino ad oggi rimasti, a creare il percorso più breve e più favorevole del dorsale appenninico, ad avvicinare la Campania, le Calabrie, la Lucania e la Sicilia alla Valle Padana (attraverso l'Adriatica), a realizzare l'accesso alla rotta Teroli-Spalato, particolarmente idonea alla piccola navigazione per le isole, che vi si incontrano.

A questo programma si son fatti voti che sia aggiunta la costruzione di una strada camionabile o automobilistica di grande comunicazione, quella Foggia-Capobasso-Frosinone fino a raggiungere l'autostrada Roma-Napoli

mediante la costruzione di tronchi nuovi, e l'ammodernamento e l'ampliamento dei tratti esistenti, e sia, inoltre, aggiunto l'aggiornamento alla stregua degli itinerari di grandi comunicazioni della strada Vasto-Agnone-Isernia.

Mi sembra molto necessario che sia realizzato un maggiore coordinamento delle attività della Cassa, del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero del lavoro. Dico fra parentesi che molte volte accade che una direzione non conosce l'attività dell'altra direzione. Di recente è accaduto che si è dovuta rompere una strada, che era stata poco tempo prima costruita, perché la direzione della viabilità non conosceva quello che faceva la direzione acquedotti. Si è fatta la strada e poi si è dovuta abbattere per sistemare la condotta. Ma penso al coordinamento anche per altra ragione. Il coordinamento deve tendere a impedire che in un punto si faccia molto e in un altro non si faccia niente. Non è possibile che siano soddisfatte le popolazioni di piccoli centri rurali, dove non si reca mai nessuno, dove non esistono acquedotti, né fognature, che non sono collegati con la rete stradale, nel momento in cui si vedono sistemare le strade nei comuni vicini e insieme il sorgere, ivi, di opere pubbliche che non sorgono negli altri.

Anche nella terra molisana esistono strade non ancora costruite, che pure furono riconosciute necessarie molti anni fa. Le frazioni Vallecupa e Roccapirozzi di Sesto Campano sono ancora isolate.

Ora, che cosa accade quando in questi piccoli centri non si realizzano opere di nessuna specie e dal fondo della valle, in cui si trovano, vedono sistemate strade a breve distanza e le scorgono quasi sulle loro teste snodarsi belle, linde, piene di luce e di sole?

Essi dicono: pensate anche a noi, coordinate il lavoro, siamo anche noi figli della stessa terra. Prima di procedere alla sistemazione di vie esistenti, costruite quelle, di cui da lustri è stata riconosciuta la necessità. Ecco perché io penso che l'attenzione vigile del ministro debba rivolgersi anche a questo coordinamento.

Ed ora una raccomandazione. Il 23 gennaio 1951 furono concordati, alla luce della legge 10 agosto 1950, n. 646, dei programmi con la commissione del Comitato interministeriale della Cassa per il Mezzogiorno. Furono allora precisate le strade provinciali da sistemare con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno, le strade provinciali e comunali,

previste da leggi speciali, da costruire con i fondi della Cassa, le strade provinciali e comunali, previste da leggi speciali, da costruire con i fondi di bilancio del Ministero dei lavori pubblici e le strade provinciali da completare a costruire con i benefici della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Questi programmi ogni tanto, per una ragione o per l'altra, vengono modificati. Ora, signor ministro, ogni modifica determina risentimenti, a volte molto intensi, nelle popolazioni, che si vedono di punto in bianco pretermesse ad altre, mentre prima erano state tenute presenti come degne di riguardo e di considerazione.

Nel programma, per esempio, si stabilisce che deve essere sistemata una strada. Questa strada interessa molti comuni. Questi comuni si adoperano in tutti i modi per accelerarne la sistemazione. La vedono col cuore prima che con gli occhi. Questa strada, che oggi è piena di fosse e di curve la vedono sistemata, levigata, messa a posto, asfaltata. Ma ecco d'improvviso si sparge la voce che la sistemazione di quella strada non deve aver più luogo e che al suo posto ne sarà sistemata un'altra. È facile immaginare il disappunto, il risentimento, vorrei dire il dolore di quei comuni, che prima erano stati tenuti presenti. Perché questo cambiamento? Si possono indicare tutte le ragioni di questo mondo, tecniche: e non tecniche: non si riuscirà mai a convincere nessuno. Tutti sottolineeranno la faziosità delle autorità competenti, che per favorire tizio o caio, un comune od un altro, cambiano dalla sera alla mattina i programmi, che pure erano stati concordati dopo attento esame.

Qualcosa di simile è accaduto di recente nella mia provincia. Nel programma delle strade provinciali da sistemare con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno fu compresa la strada provinciale n. 15, che da Carovilli per Bagnoli del Trigno, Salcito, Trivento, Montefalcone va fino alla provincia di Chieti per un percorso di 88 chilometri. Sono interessati tutti questi comuni. È ora accaduto che dopo tre anni dalla formazione del programma si è sparsa la voce che questa strada non sarà più sistemata, e ne sarà sistemata, invece, un'altra.

Al risentimento e al dolore da parte dei detti comuni fa riscontro la gioia di altri. Campagne giornalistiche, deliberazioni, dei comuni, commissioni che sono venute a Roma, consigli comunali, che si sono riuniti e continuano a riunirsi per protestare, dicendo che le autorità competenti hanno preso

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

o si apprestano a prendere una deliberazione inconsulta, unilaterale: ecco il risultato del cambiamento del programma. E così dove il lavoro dovrebbe portare il sorriso, la pace, la tranquillità, la riconoscenza per il Governo, in definitiva porta contrasto, odio, risentimento verso tutti, Governo compreso.

Vorrei raccomandare al ministro e alla Cassa per il Mezzogiorno di non modificare i programmi una volta che sono stati concordati. Ci si pensi prima di concordarli; ma, una volta redatti non li si modifichi soprattutto quando le modifiche avvengono a distanza di parecchi anni, cioè quando le persone e i comuni interessati hanno avuto possibilità di osservarli, di sottoporli al proprio vaglio, alla loro attenzione e ne hanno auspicato la realizzazione.

Per quanto concerne il caso che ho citato poco fa, vorrei, proprio con tutto il cuore, pregare il ministro di intervenire, affinché, dato lo stato delle cose, si faccia in modo che si sistemino tutte e due le strade. La Cassa per il Mezzogiorno ha la possibilità di trovare i milioni che occorrono. Così operando, la pace, la serenità ritorneranno fra i comuni interessati alla sistemazione della prima strada e non si danneggeranno i comuni interessati per la seconda.

Bisogna lavorare per unire e non per dividere.

A proposito degli acquedotti, alcuni dei quali sono costruiti a cura della Cassa per il Mezzogiorno ed altri a cura del Ministero dei lavori pubblici con la legge n. 589, mi sembra che sia necessario e urgente precisare in qual modo sarà provveduto alla loro manutenzione ed al loro esercizio.

Ad una mia interrogazione, tempo fa, il ministro rispose che erano a lui ben note la necessità e l'urgenza di predisporre tempestivamente un appropriato ed efficiente organismo per l'esercizio e la manutenzione dell'acquedotto molisano, come anche per quello campano; e che aveva, egli, già « predisposto uno schema di disegno di legge per l'istituzione dell'Ente acquedotti campani e molisani ».

ROMITA. *Ministro dei lavori pubblici.* Già fatto.

COLITTO. Ne prendo atto molto volentieri. Aggiunse ancora il ministro quanto segue: « Di diverso avviso si è dichiarato il ministro del Tesoro, il quale, in sede di esame del provvedimento legislativo, propose la costituzione di consorzi obbligatori fra i comuni interessati, ai sensi dell'articolo 157 della legge comunale e provinciale. Tale pro-

posta non ha trovato consenziente né questo ministero, né il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, il quale ha fatto rilevare che la costituzione di un consorzio fra 300 comuni delle province di Napoli, Campobasso e Caserta, darebbe luogo a difficoltà di vario genere. La questione trovasi attualmente in corso di studio per consentire una soluzione concreta, che consenta ai nuovi grandi acquedotti che fra non molto entreranno in funzione di trovare un adeguato organismo per il loro esercizio e la loro manutenzione ».

Mi auguro che le buone intenzioni del Ministero dei lavori pubblici e della Cassa per il Mezzogiorno si traducano presto in concreta realtà.

Poiché però, signor ministro, le acque utilizzate nella massima parte sgorgano nel Molise, bisognerà parlare di Ente acquedotti molisani e campani, che naturalmente dovrà avere la sua sede a Campobasso.

Poche parole ancora a proposito del settore turistico. La Cassa non ha fatto nulla per il Molise in tale settore.

A una mia interrogazione, con la quale lamentavo tale deficienza, il ministro Campilli rispose che « le direttive del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, al riguardo di opere, aventi finalità turistiche, tendono a realizzare la massima utilità da tali opere a vantaggio di un turismo che sia veramente tale, nel senso classico della parola, ossia di quell'afflusso di correnti straniere, che costituiscono un autentico apporto di ricchezza per il paese », e aggiunse: « Partendo da tali considerazioni, si è cercato di puntare su quelle regioni e quelle località, che, per la loro rinomanza tradizionale e per la loro ubicazione, siano tali da potere effettivamente attirare e trattenere un sempre maggiore numero di persone provenienti da altri Stati ».

Ora, contro questa impostazione, formalmente protesto. Come altra volta ebbi a dire, bisogna convincersi che il problema turistico non può essere ristretto in Italia a quello di determinate zone, che la fama ha consacrato al movimento dei forestieri. L'Italia ha tutta una gamma di caratteristiche, di aspetti pittoreschi, di opere d'arte, di monumenti e di ricchezze termali, che non sono state affatto valorizzate. Oggi, poi vi è un diffuso interesse per le località meno note e per gli itinerari nuovi.

Occorre, perciò, che gli interventi del Governo non siano più limitati alle località classiche del turismo nazionale, alle plaghe dei centri, ove l'attrezzatura è perfetta e

l'affluenza degli ospiti satura fino all'inverosimile tutte le capacità; ma che si rivolgano a creare altri sbocchi alle correnti del traffico turistico e altre mete al desiderio del nuovo, che spinge gli uomini ai viaggi.

Occorre valorizzare quelle regioni d'Italia, che hanno tante possibilità allo stato potenziale.

Né si dica che il moltiplicarsi dei centri di interesse turistico può nuocere a questo formidabile elemento di civiltà che è il traffico dei forestieri. La critica facile ripete da tempo che non si può pretendere che ogni paese abbia un'attrattiva. Ad essa è facile rispondere che, se attrattiva vi è, deve essere valorizzata. La Cassa per il Mezzogiorno non ha ancora assegnato un centesimo alla mia terra per opere di interesse turistico e l'impazienza dei nostri paesi è vivissima.

Indubbiamente, fra gli scopi di una politica del turismo, è quello di incrementare il traffico soprattutto degli stranieri. Ma noi molisani riteniamo che esso non possa e non debba essere l'unico. Perché accanto ai massicci interventi della Cassa in Sicilia e in Campania non si debbono registrare, sia pure in misura ridotta, altri interventi nella nostra terra? E chi ha detto mai che le bellezze medite di questa regione, le grandi attrattive che essa possiede non possano richiamare anche qui l'afflusso della moneta pregiata? Il Molise ha tante contrade di interesse archeologico a Venafro, a Sepino, a Larino, e Isernia, a Boiano, a Pietrabbondante. Si faccia qualche cosa. Il Molise ha bisogno urgente ed inderogabile di vedere risolto almeno nei punti essenziali il suo problema turistico. La regione ha un'economia propria, alla quale hanno concorso le opere per la viabilità, quelle per le bonifiche ed, infine, gli acquedotti. Giustificatissima precedenza si è data a tali lavori, anche perché l'esecuzione di tali opere, facilitando le comunicazioni ed assicurando quel conforto fondamentale, che è l'approvvigionamento idrico — senza di che nessuna iniziativa turistica è possibile — rimuove le cause principali del mancato sviluppo di talune località. Ma ciò non può significare che le opere di interesse turistico non si facciano. Sarebbe una vera ingiustizia ed ognuno si rifiuta di pensare che essa venga compiuta ai danni di detta ragione.

Desidero intrattenervi, ora, per brevi istanti sul porto di Termoli.

Il porto di Termoli, ai sensi della legge 2 aprile 1885, n. 1095, appartiene alla IV classe della seconda categoria e, pertanto, la ese-

cuzione di opere per il completamento dell'approdo stesso dovrebbe far carico al comune interessato con le eventuali agevolazioni, di cui al 1° comma della legge 30 agosto 1949, n. 589, e, cioè, mediante la concessione di un contributo da parte dello Stato per 35 anni, nella misura del 5 per cento, all'ammontare delle relative spese. Senonché il comune stesso ebbe a chiedere di poter beneficiare delle disposizioni legislative particolari, che prevedono un trattamento di maggior favore, e il ministro, con suo decreto, accolse la domanda di provvedere all'approvazione di un progetto generale per l'importo di 680 milioni riguardante i lavori di completamento dell'approdo.

Un primo lotto di lavori per il prolungamento del molo sopraflutti è in corso di esecuzione. Sono stati di recente appaltati i lavori per il prolungamento del molo sottoflutti per un importo di 40 milioni. Ma da ogni parte, specie dalle associazioni economiche e di marinai, sono state sollevate eccezioni sulla opportunità che il molo sottoflutti resti ubicato là dove se ne è iniziata la costruzione (Punta Campolieti). È unanimemente ritenuto che il molo suddetto, mantenendo pressoché l'andamento previsto nel più recente piano regolatore del porto debba essere arretrato sino alla Punta Agostinelli, cioè per circa 170 metri. I motivi sembrano fondati, per cui si chiede al Ministero il benevolo esame della proposta e l'adozione del provvedimento, che è stato invocato anche dall'amministrazione comunale di Termoli.

Lo specchio d'acqua protetto, a causa dell'interramento, dovuto, in misura notevole, al passaggio delle sabbie nei vani creati nelle sottostrutture del molo sopraflutti, si è ridotto alla primitiva ampiezza con il dragaggio, in quanto, a parte le difficoltà di ordine generale, durante l'ultimo conflitto mondiale, gli alleati, nell'intento di creare un pontile per imbarcarvi mezzi da trasportare sulla opposta sponda, hanno invaso una cospicua parte della zona insabbiata con massi naturali ed artificiali, sottraendola definitivamente alla navigazione. Sono in via di realizzazione nel retroterra termolese attività industriali ed agricole di rilevantissima importanza, finanziate in massima parte dalla Cassa per il Mezzogiorno. Varie decine di miliardi di lire verranno spese per la irrigazione delle valli dei fiumi Trigno e Biferno e per la trasformazione fondiaria di vastissimi comprensori del basso Molise, per cui la produzione agricola risulterà enormemente in-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1954

crementata ed il trasporto di essa, via mare, ne faciliterà la esportazione.

Fiorentissimo è sempre stato e tornerà ad essere, non appena migliorerà la situazione politica, il commercio del legname con l'opposta sponda.

Pochi giorni fa è stato dato l'annuncio del finanziamento della strada fondo valle Biferno che collegherà con un percorso notevolmente più breve e più agevole Termoli con il retroterra molisano e con Napoli. Il porto di Termoli, in conseguenza, potrà bene adempiere anche alle funzioni di porto succursale di Napoli nell'Adriatico.

Rendere perciò l'ampiezza dello specchio acque protetto e idoneo ai bisogni commerciali dell'immediato futuro è una evidente necessità raggiungibile col solo spostamento del molo sotto-flutti. Se l'appalto in corso non è possibile, devolverlo senz'altro per iniziare la costruzione del molo sotto-flutti alla punta Agostinelli; potrebbe essere utilizzato per l'adattamento a banchina per motopescherecci, l'esistente tronco del molo sottoflutti. Di tale banchina si avverte la necessità. Prego vivamente l'onorevole ministro di voler benevolmente esaminare questa necessità ed adottare i provvedimenti del caso, che sono urgenti.

Concludo così. Senza esaltarsi per le posizioni raggiunte e senza smarrirsi per le difficoltà, che eventualmente sopravvengono, continui il Governo a lavorare e, nel lavorare, aggiungendo realizzazioni a realizzazioni, a considerare il problema del Mezzogiorno, terra nobilissima per intelligenza e per sentimenti, come un problema base della vita nazionale. Rimossi gli ostacoli di fondo ed ambientali allo sviluppo economico, creato un incremento iniziale di reddito, che ponga la base per sviluppi successivi, predisposti gli strumenti giuridici, economici e creditizi atti a facilitare il sorgere di nuove iniziative, intervengono i privati imprenditori con forze e direttive proprie. Me lo auguro, come meridionale e come liberale. Spero, anzi, che la loro azione sia non meno tenace ed aggressiva di quella dello Stato. Si avrà così un completo fiorire delle condizioni economiche e sociali del Mezzogiorno. Quel fiorire del Mezzogiorno sarà progresso civile della nostra patria. (*Applausi al centro*).

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

Presentazione di un disegno di legge.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Provvidenze a favore dei sinistrati del terremoto del marzo 1952 in Sicilia (Catanina) » (1035).

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Approvazione di disegni e di una proposta di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla III Commissione (Giustizia):

« Attribuzione della facoltà ai comuni, sedi di uffici giudiziari, di disporre di una parte del contributo corrisposto dallo Stato in applicazione dell'articolo 2 della legge 24 aprile 1941, n. 392, e dell'articolo 5 della legge 2 luglio 1952, n. 703, per costruzioni, ricostruzioni, sopraelevazioni, ampliamenti e restauri generali di edifici giudiziari » (*Approvato dalla II Commissione permanente del Senato*) (706) (*Con modificazioni*);

« Modifica alla legge 9 febbraio 1942, numero 195, concernente la nomina a posti di gruppo C dei sottufficiali del Corpo degli agenti di custodia » (*Modificato dalla II Commissione permanente del Senato*) (746-B);

dalla XI Commissione (Lavoro):

GRAZIOSI e MARENGHI: « Esenzione dal limite di età, ai fini dell'ammissione a nuovi concorsi per posti di sanitario condotto, per i sanitari dichiarati idonei nei concorsi del 1947 e non sistemati » (*Modificata dalla XI Commissione permanente del Senato*) (269-B).

La seduta termina alle 13,30.

IL DIRETTORE *§*. DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE
Vicedirettore

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI