

CDLVI.

SEDUTA POMERIDIANA DI VENERDÌ 6 LUGLIO 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **RAPELLI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDICE

	PAG.
Disegni di legge:	
(Deferimento a Commissione)	27025
(Presentazione)	27010
(Trasmissione dal Senato)	27025
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi. (346)	26988
PRESIDENTE	26988
BUTÈ	26988
ZERBI	26991
SPALLONE	26997
COLITTO	27007
GORINI	27008
BIMA	27009
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Mini- stero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1955-56. (2294 e 2294-bis)	27011
PRESIDENTE	27011
MACRELLI	27011
DI BELLA	27016
Proposte di legge:	
(Annunzio)	26988
(Approvazione da parte di Commissione in sede legislativa)	26987
(Trasmissione dal Senato)	27025
Interrogazioni (Annunzio)	27025
Sostituzione di Commissari	27025
Sul processo verbale:	
MALAGODI	26987
PRESIDENTE	26987

La seduta comincia alle 16.

NENNI GIULIANA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

Sul processo verbale.

MALAGODI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A quale titolo?

MALAGODI. Devo domandare il consiglio del Presidente sul fatto seguente. Nel resoconto sommario del discorso che ho avuto l'onore di fare ieri in questa Camera, mi viene attribuita una valutazione quantitativa totalmente differente da quella che ho effettivamente esposto.

Mi si attribuisce di aver valutato in 750-800 miliardi di lire l'anno il fabbisogno di investimenti necessari per le ricerche di petrolio, mentre tale cifra rappresenta la somma media necessaria per i prossimi 20 anni per lo sviluppo della energia in tutte le sue forme in Italia, secondo calcoli internazionali.

La cifra per il petrolio è evidentemente soltanto una parte, e neanche la maggiore di questa cifra.

PRESIDENTE. Onorevole Malagodi, il resoconto sommario non è un documento ufficiale, comunque si darà atto della rettifica da lei richiesta.

(Il processo verbale è approvato).

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nella riunione di stamane in sede legislativa, la IX Commissione permanente (Agricoltura) ha approvato i seguenti provvedimenti:

BARDANZELLU: « Coltivazione, difesa e sfruttamento della sughera » (*Modificata dalla*

VIII Commissione permanente del Senato (1577-B);

Senatori MENGHI ed altri: « Modifica all'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 1955, n. 987, sul decentramento di servizi del Ministero dell'agricoltura e delle foreste riguardanti la caccia » (*Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2158).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata dal deputato Cacciatore la proposta di legge:

« Modifica degli articoli 2748, 2751, 2755, 2770, 2776, 2778 e 2780 del codice civile » (2362).

Sarà stampata e distribuita. Avendo il proponente rinunciato allo svolgimento, la proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi. (346).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi.

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

BUTTÈ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero partecipare a questa discussione semplicemente per affermare qualche punto di vista di ordine generale, e lo farò in modo sintetico per non prolungare il dibattito che, pur molto interessante, è ormai giunto a conclusioni che mi sembrano chiare.

La legge sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi è giunta in discussione in aula dopo una veramente adeguata elaborazione nella X Commissione, e accompagnata da una relazione di maggioranza degna dell'importanza della materia e con una relazione di minoranza che attesta la irriducibilità di alcune posizioni. Le parti sono, dunque, ben delineate.

In effetti dobbiamo consentire con il relatore che è stato compiuto uno sforzo sincero e ponderato per dare al paese un regime adeguato ed efficace sotto il punto di vista tecnico economico e sociale.

Qualche particolare perplessità sulle soluzioni adottate potrà essere cancellata, penso, dall'esperienza che seguirà a una rapida — speriamo — applicazione. Rimane il fatto

sostanziale di essere pervenuti a inserire nella legislazione italiana uno strumento valido soprattutto in ordine alle possibilità offerte allo Stato di condurre una organica politica economica. È su questa considerazione che mi permetto soffermarmi per sottolineare il significato politico e l'indirizzo di una politica economica che la legge in discussione riveste. Essa cioè deve stimolare le ricerche nel sottosuolo italiano del prezioso prodotto, chiamando a concorrere tutte le energie vive, associando le iniziative private a quelle pubbliche, secondo però una linea di interesse generale ben definita.

Difatti, la disponibilità di una sufficiente quantità di idrocarburi rappresenta non soltanto una primaria componente del processo di sviluppo economico, sia sotto forma di energia, sia come materia prima essenziale per le numerosissime trasformazioni chimiche; ma, per la particolare situazione del nostro paese, una vivace e bene ordinata attività nel settore degli idrocarburi può assumere una funzione decisiva per avviare l'Italia verso la prosperità.

L'Italia è infatti autosufficiente soltanto per poche materie prime essenziali: prodotti base, quali l'alluminio, il piombo, lo zinco, lo zolfo; per il petrolio, il carbone, il rame, lo stagno, il nickel, il cotone e la gomma dipende da importazioni, per percentuali superiori al 90 per cento. Per il petrolio dipende dall'estero per la quasi totalità, essendo ancora trascurabile la produzione in Italia: ad esempio, nel 1955 (ultima cifra attendibile) abbiamo avuto 204 mila tonnellate, in confronto dal fabbisogno importato di 16,9 milioni di grezzo. E la stima attuale delle riserve italiane, in 14 milioni di tonnellate, rappresenta appena una confortevole prospettiva alla ricerca.

Opportunamente il relatore onorevole Dosi ha indicato dati e cifre dell'attività di raffinazione del petrolio, passata da 3 milioni di tonnellate nel 1938 a 28 milioni nel 1955, per sottolineare l'entità economica del settore e l'interesse che società con capitale italiano ed estero hanno agli investimenti nel ramo, intesi a valorizzare la posizione felice dell'Italia, posta sulle rotte del Medio Oriente, e quindi la possibilità di esportazione del prodotto finito verso le zone mediterranee e negli altri paesi europei.

Per quanto, in prospettiva lontana, il petrolio, come fonte di energia, sia destinato a scemare d'importanza davanti all'energia termonucleare, non vi è dubbio che attualmente rappresenta ancora — ed anzi in maniera crescente — un'alta quota nella copertura del fabbisogno energetico mondiale e suscita

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

quindi gare per assicurarsene il possesso e, con il possesso dei giacimenti, la conservazione di adeguate riserve.

Ed è proprio la politica delle riserve — passate, negli ultimi anni, dal rapporto 29 a 31 — un punto assai delicato del problema che ci occupa e una delle sostanziali ragioni per una soluzione che riservi a un ente governato dallo Stato una funzione eminente, se non preponderante. Tale soluzione ha una sua validità in ogni paese produttore, che non sia ridotto allo stato coloniale; ma ne ha una di particolare importanza per lo Stato italiano, per il fatto che l'attività del settore degli idrocarburi si inserisce direttamente nelle prospettive di sviluppo tracciate dal sistema che porta il nome del compianto onorevole Vanoni.

Lo sviluppo economico di un paese è determinato essenzialmente da tre fattori: il sovrappiù agricolo cioè la produzione agricola non consumata dagli addetti all'agricoltura e disponibile, quindi, per l'aumento di occupazione in attività industriali, le ricchezze minerarie e in genere le risorse naturali impiegate nell'industria, la mano d'opera utilizzabile per l'espansione dell'attività produttiva. Il terzo fattore è disponibile in grande quantità in Italia e perciò lo stato di sviluppo della nostra economia sarà tanto più elevato quanto maggiore risulterà l'entità dei primi due fattori e quanto più efficienti saranno le combinazioni produttive, cioè una più razionale distribuzione degli investimenti nel tempo e nello spazio. Perciò gli sviluppi della nostra agricoltura, delle nostre risorse petrolifere e delle altre fonti di energia costituiscono condizioni necessarie per il successo di un programma di espansione della nostra economia. Una maggiore produzione agricola dipende largamente dal maggiore consumo di fertilizzanti azotati. Molto opportunamente in questo settore l'E. N. I. sta creando a Ravenna un importante complesso industriale per la produzione di azotati, provocando favorevoli effetti anche sul consumo dei concimi fosfatici e potassici e, quindi, incidendo nel tempo favorevolmente, sulla bilancia commerciale. Secondo recenti previsioni, riducendo del 15 per cento l'attuale prezzo di vendita dell'azoto agricolo, si provocherebbe l'aumento dell'otto per cento del consumo di tutti e tre gli elementi fertilizzanti, con il conseguente aumento netto del prodotto dell'agricoltura.

Lo sviluppo della produzione degli idrocarburi dovrebbe provocare una sensibile flessione nei prezzi con effetti immediati e

diretti sul processo produttivo e, quindi, anche sul commercio con l'estero, dilatando le esportazioni di molti prodotti industriali ed ampliando, in pari tempo, l'importazione di materie prime e di generi alimentari. Questi traguardi debbono essere raggiunti attraverso una lunga serie di sforzi che dovranno avere lo Stato per guida. Non è pensabile, infatti, che l'iniziativa privata sia sufficiente e da sola idonea a realizzare le condizioni per il massimo sviluppo della nostra economia. È dimostrata la tendenza dei maggiori gruppi industriali italiani ad effettuare investimenti atti a ridurre i costi e ad aumentare i proventi piuttosto che estendere la produzione. Vi è, a causa della diffusione di situazioni monopolistiche, una tendenza ad uno sviluppo intensivo piuttosto che estensivo della nostra economia. Lo sviluppo intensivo è indubbiamente un indice di progresso economico, non sufficiente, però, ad assicurare un equilibrato sviluppo della nostra economia e la massima diffusione del benessere sociale, se non si accompagna ad uno sviluppo estensivo che permetta di assorbire la disoccupazione già elevata e suscettibile di aumentare attraverso la sostituzione di macchine per il lavoro. Questa considerazione trova conferma proprio nella politica petrolifera dei grandi gruppi industriali italiani. Essi si rivolgono decisamente alla ricerca degli investimenti nel settore petrolifero per assicurarsi un rafforzamento delle situazioni monopolistiche e un aumento dei profitti.

Non si può negare l'utilità di un adeguato flusso di investimenti nel settore petrolifero; si vuole soltanto constatare che la tendenza dei grandi complessi ad investire le proprie disponibilità finanziarie in questa industria, anziché nello sviluppo dei settori in cui operano, conferma la pericolosa insufficienza di investimenti suscettibili di assicurare uno sviluppo estensivo alla nostra economia. Anche per questa ragione, la politica economica richiede un intervento determinante dello Stato nel settore degli idrocarburi, volta ad assicurare che lo sviluppo della produzione sia il massimo possibile, senza tuttavia turbare l'equilibrio della distribuzione degli investimenti che può essere messo in crisi dalla incontrastata politica dei grandi complessi. Lo Stato potrà infatti assicurare una più razionale mobilitazione del risparmio destinato a finanziare le ricerche e la coltivazione dei giacimenti e potrà indirettamente favorire un maggiore afflusso degli investimenti dei gruppi privati verso quei settori in cui essi già operano.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

La legge in discussione, contemperando l'esigenza di precisare i limiti e le garanzie per l'attività privata con la necessità di stabilire alcune condizioni indispensabili ad assicurare una politica petrolifera efficiente, sembra che a larghe linee risponda allo scopo, soprattutto per le prerogative riconosciute all'E. N. I., che appunto dovrebbe rappresentare lo strumento idoneo a svolgere tale politica.

Da molte parti e con insistenza talvolta clamorosa si è chiesto: libera concorrenza o monopolio nel settore degli idrocarburi? Occorre precisare che la libertà di iniziativa è generalmente identificata con la libertà di concorrenza. A sostegno della prima alternativa si invocano infatti i benefici che si avrebbero quando nel mercato opera la concorrenza, secondo quella teoria tradizionale che, come hanno dimostrato gli economisti più aggiornati, è inadeguata ad interpretare le reali condizioni in cui si svolge attualmente l'attività economica.

Se è indubbio che la libera concorrenza operi in settori industriali di qualche importanza (infatti ricerche scientifiche hanno dimostrato che nei principali mercati prevalgono forme di monopolio, di oligopolio e di coalizione) è indubbio che essa è oggi del tutto assente nel settore petrolifero. Sembra superfluo io mi soffermi su questo punto, dopo la pubblicazione del rapporto sul prezzo del petrolio curato dall'O. E. C. E. nel maggio dello scorso anno.

Si può quindi rispondere alla domanda che molta stampa si è posta affermando che l'alternativa non è tra libera concorrenza e monopolio statale, ma che la sola alternativa praticamente possibile è tra controllo della politica del petrolio in Italia da parte del cartello internazionale e controllo da parte dello Stato.

Non è detto tuttavia che il controllo di un ente pubblico quale l'E.N.I. debba significare lotta al cartello; significa semplicemente permettere allo Stato una sua politica e fornirgli uno strumento idoneo per attuarla.

Se ciò non fosse, verrebbe a crearsi un grave squilibrio nel processo dell'organico piano di intervento dello Stato nell'economia del paese. Non solo quindi non è da deprecare la posizione riservata all'E.N.I. nella presente legge, ma si deve ritenere che le disposizioni che lo riguardano siano le minime per un necessario controllo del suo settore, controllo che non costituisce una scelta recentissima, ma la continuazione ed il perfezionamento di una decisione già presa nel 1953 con la

legge che istituiva l'Ente nazionale idrocarburi, ed è una decisione del Governo ribadita ancora oggi nella presentazione del disegno di legge in discussione.

Infatti, nella relazione si afferma che questo disegno di legge costituisce un aspetto della politica unitaria in materia, la quale mira ad assicurare la migliore utilizzazione delle risorse nazionali di idrocarburi al fine di rafforzarne e di incrementarne la funzione di strumento di ricchezza del paese.

Me è chiaro che una politica organica dello Stato nel settore degli idrocarburi non può essere disgiunta da quella ugualmente necessaria per il controllo e l'indirizzo del più ampio campo delle fonti energetiche ed in particolare dell'energia elettrica ed atomica. Queste prospettive devono essere tenute presenti perché costituiscono i problemi dell'immediato avvenire anche se presuppongono la soluzione di interrogativi che non sono stati ancora sciolti. Infatti si pone di fronte alla multiforme e ancora eterogenea azione dello Stato nel campo economico il problema del coordinamento dei vari settori e quello della definizione della funzione effettiva delle aziende autonome pubbliche e di quelle a carattere privatistico con capitale fornito dallo Stato. Per questo dovremmo essere impazienti di vedere attuato il Ministero delle partecipazioni statali. Secondo le attribuzioni della legge, questo ministero non solo dovrà impostare e risolvere interessanti problemi di ordine giuridico ed il riordinamento delle partecipazioni, ma riferire al Parlamento sugli orientamenti operativi dei vari settori economici ove agiscono aziende di proprietà dello Stato o con partecipazione di capitale statale. In sostanza attraverso l'opera di questo ministero si compirà un passo decisivo verso una sistemazione razionale dell'intervento dello Stato nell'attività economica della nazione.

Anche la legge che si discute è un elemento valido a raggiungere questo scopo ormai riconosciuto allo Stato e mi auguro che essa venga approvata non solo per mettere in valore una ricchezza del sottosuolo, ma per saldare un anello di quel processo di sviluppo armonico e regolato dall'economia nazionale al quale la democrazia cristiana è impegnata ed intorno al quale domanda il consenso di tutte le forze democratiche pensose delle sorti migliori di tutto il popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Calabrò. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

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

ZERBI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dirò anch'io con l'amico Buttè che i sedici mesi spesi dal Governo e dalla X Commissione legislativa di questa Camera per elaborare, discutere, perfezionare il testo articolato che costituisce l'oggetto della nostra discussione, non sono stati spesi invano.

Nel quadro della situazione di fatto del nostro paese e delle singolari caratteristiche organizzative che contraddistinguono il mercato mondiale del petrolio, il disegno sottoposto alla nostra approvazione promette di essere una buona legge, di essere « uno strumento operante e fecondo per il maggiore benessere del nostro paese », come ha concluso nella sua apprezzatissima relazione l'onorevole Dosi, il quale con approfondito esame degli intricati problemi affrontati dalla Commissione ha saputo fornire alla Commissione medesima, e con pronto tempismo, larghissima documentazione informativa, sostenendo al tempo stesso la non heve fatica di enucleare dalla laboriosissima discussione quanto è venuto costituendo definitiva volontà legislativa della maggioranza della Commissione, o confluenza di consensi, da originarie e divergenti posizioni, attorno al testo al quale siamo finalmente approdati.

Noi discutiamo su di un testo che, anche in omaggio ai canoni della nostra editoria parlamentare — cioè per la sua impaginazione a fianco dell'originario testo governativo del 17 novembre 1953 — viene presentato come disegno di legge della Commissione. In realtà esso è in larghissima misura un disegno governativo. In realtà non sussiste alcuna apprezzabile divergenza di proposito legislativo fra l'attuale Governo e la sua maggioranza nella Commissione ed in quest'aula. Durante i molti mesi assorbiti dal dibattito di Commissione il Governo ha saputo efficacemente mantenere il proprio ruolo di protagonista della fatica legislativa ed il ministro Cortese, con la presentazione di organici emendamenti coraggiosamente innovativi dell'originario disegno di legge, ha efficacemente interpretata, precorsa, integrata la volontà legislativa venuta maturandosi nella coalizione democratica di centro, ossia nella maggioranza parlamentare di Governo.

Aspre critiche al disegno di legge sono venute esclusivamente dall'opposizione di destra, ma sia la relazione di minoranza dell'onorevole De Marzio, sia le requisitorie in aula (ultime quelle di stamane degli

onorevole Romualdi e Selvaggi, e ieri quella dell'onorevole Angioy) hanno prevalentemente investito la politica dell'E.N.I., i suoi reali o supposti privilegi, i pericoli dell'imperialismo aziendale dell'E.N.I. stesso, piuttosto che la funzionalità strumentale dell'attuale disegno in ordine alla sua preminente finalità, quella cioè di ammettere l'accesso della iniziativa e del capitale privato alla ricerca ed alla coltivazione degli idrocarburi nella penisola e di regolare la attività dei ricercatori e dei concessionari al fine del superiore interesse nazionale.

L'opposizione di sinistra si è, invece, preoccupata di rivendicare a proprio merito di aver collaborato, sia pure in dissenso ideologico, alla elaborazione del disegno di legge. L'ansia dell'opposizione di sinistra di inserirsi fra i collaboratori nella elaborazione di questa legge ci lascerebbe indifferenti se la stessa opposizione non avesse attribuito, alla legge medesima una qualificazione che riteniamo non rispondente al suo contenuto, e se, da occasionali convergenze di voti manifestatesi in seno alla Commissione o preannunciate in questa aula, l'opposizione stessa non avesse voluto trarre illazioni che non riteniamo giustificate né dalla legge ora in dibattito né dalla reale situazione politica di questa Camera.

Si è detto che questa legge costituisce un utile compromesso. Lo ha asserito l'onorevole Giohetti non senza sottolineare, come ben ci si poteva attendere dalla sua parte, che il compromesso sarà utile soltanto quando fosse in atto nel Parlamento una maggioranza che sostenesse quella che egli ama chiamare una politica nazionale del petrolio. Lo ha sostenuto l'onorevole Foa, rivendicando a merito del gruppo socialista di aver saputo superare, in occasione di questa legge, la propria pregiudiziale programmatica sulla nazionalizzazione dei settori chiave dell'economia.

Secondo le compiaciute illazioni dell'opposizione socialista, il risultato positivo dell'attuale disegno di legge paleserebbe che esiste in questa Camera una maggioranza valida per la soluzione di problemi economici concreti più vasta della consueta maggioranza di centro democratico.

Mentre lasciamo volentieri le troppo affrettate illazioni politiche a chi ama di percorrere con le proprie speranze la realtà dell'attuale situazione parlamentare, non possiamo non giudicare del tutto impropria la qualificazione di questo disegno di legge sulla ricerca e la coltivazione degli idro-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

carburi come di un utile compromesso. Ritengo che il disegno di legge, al quale Governo e Commissione sono pervenuti sia pure con lunga fatica, non possa essere sminuito al rango di compromesso legislativo da chi obiettivamente ne valuti il contenuto.

Il disegno di legge ha una sua propria e ben delineata caratterizzazione, una sua coerenza, un suo finalismo e, vorrei dire, una sua struttura giuridica portante calcolata a ben determinati intenti, una sua calcolata elasticità valida nei confronti di certe previste sollecitazioni economiche.

Anch'io non durerei fatica a qualificare compromesso, in ordine al problema della ricerca e della coltivazione degli idrocarburi, la legge 10 febbraio 1953, n. 136, con la quale venne istituito l'Ente nazionale idrocarburi. Abbiamo allora configurato un monopolio per taluni aspetti spurio, delimitandone il dominio territoriale ad una larga parte, ma non all'intera valle padana, e precisamente a quella zona padana che le dirigenze stesse delle aziende petrolifere di Stato esistenti anteriormente all'E.N.I. ritennero costituire quello che chiamerei lo spazio vitale del monopolio, spazio derivato, sia pure con indulgente larghezza, dalla finalità stessa che aveva allora suggerito e giustificato la costituzione del monopolio, ossia la preoccupazione di assicurare in esclusiva all'azienda pubblica tutti i giacimenti di idrocarburi che l'azienda pubblica aveva reperiti o anche appena indiziati nella valle padana, ancor prima che lo scetticismo dell'iniziativa privata si mutasse in entusiasmo petrolifero.

Tuttavia in quella sede ci siamo ben guardati dal concentrare e circoscrivere l'iniziativa economica dell'E. N. I. allo spazio vitale ad esso attribuito in esclusiva. Così come abbiamo trascurato di porre un qualsiasi confine geografico all'attività operativa delle aziende dipendenti dall'E. N. I. Abbiamo allora attribuito all'E. N. I. il monopolio dell'iniziativa di ricerca e coltivazione entro il vastissimo comprensorio padano, ma contemporaneamente abbiamo accordato all'E. N. I. ampia possibilità di sposare capitale privato a capitale pubblico in seno alle società attraverso le quali l'E. N. I. stesso esplica l'iniziativa mineraria, metanifera e petrolifera, sia nell'ambito del proprio spazio vitale, sia fuori di esso. Nella legge istitutiva dell'E. N. I., come nei bilanci e nelle relazioni che li illustrano, il richiamo alle società controllate o ad esso collegate in forza di partecipazioni azionarie con capitale privato preesistenti, oppure recentemente chia-

mate a collaborare, è così esplicito e ricorre con tanta frequenza che l'E. N. I. stesso potrebbe essere definito come una *holding* statale di comando di un vasto complesso di società azionarie a capitale misto. Caratteristica questa ultima che non sembra la più valida a contraddistinguere un monopolio di Stato.

È per le suesposte ragioni che potremmo essere autorizzati a qualificare il fenomeno E. N. I. anche come un compromesso fra non nettamente definiti, se pure non divergenti propositi di Governo.

Il disegno di legge oggi in esame ha invece una sua marcata caratterizzazione e non è un compromesso fra tesi politiche opposte: la nazionalizzazione, cara alle opposizioni di sinistra, ed il privatismo liberista, che ben comprendiamo sia stato qui difeso da certi settori dell'opposizione di destra, ma che comprendiamo un poco meno, anzi con fatica, che venga assunto a tesi politica dell'estrema destra di questa Camera.

Il nostro disegno di legge dichiara aperto, in modo inequivocabile, alla privata iniziativa, individuale o societaria, italiana od italianizzata, il campo della ricerca e della coltivazione degli idrocarburi. Esso stabilisce ben precisi ed analitici controlli intesi a contenere entro limiti difficilmente valicabili l'accaparramento delle aree di ricerca ed il cumulo delle concessioni da parte di singoli gruppi finanziari privati. Esso congegna molteplici ed automatici stimoli al fine di accelerare l'espletamento della ricerca e la valorizzazione economica dei ritrovamenti. Esso pone la iniziativa privata in vivace competizione con l'Ente nazionale idrocarburi. Esso caratterizza rigorosamente come società a capitale pubblico le aziende attraverso le quali l'E. N. I. opera industrialmente nel territorio di validità della legge. Esso insomma erige un ordinamento giuridico che si differenzia nettamente sia dall'ibrido monopolismo statale regolato dalla legge 10 febbraio 1953, costitutiva dell'E. N. I., sia dal sistema largamente liberista delineato dai precedenti disegni governativi. Esso congegna un ordinamento giuridico che non è affatto nazionalizzazione del settore, né contiene insiti ed incontrollabili quei fomenti di nazionalizzazione che l'opposizione di destra insiste a denunciare. Esso congegna una regolamentazione che promette di soddisfare in larghissima misura alle esigenze di utenza pubblica di questo fondamentale ramo di attività economica.

Quali sono, infatti, le esigenze di fondo della nostra politica in campo petrolifero? È anzitutto la ricerca intensa, sollecita, gene-

ralizzata a tutte le zone del territorio nazionale che offrono qualche favorevole prospettiva di rivelare nel sottosuolo giacimenti di idrocarburi. Ci urge di porci in grado di valutare con molto meno fantasiosa elasticità le dimensioni dei giacimenti reperiti. Ci urge più che mai di portare in superficie nella maggiore copia e con la più grande sollecitudine il metano od il petrolio reperiti o reperibili nelle viscere della nostra terra.

Gli oratori di parte sinistra si sono compiaciuti di assegnare alla nostra politica petrolifera compiti di larga portata internazionale. L'onorevole Foa ha brillantemente dissertato sulle caratteristiche del mercato petrolifero nel mondo, argomentando sui rapporti tra produzioni annue e riserve petrolifere negli Stati Uniti, nel Medio Oriente, e nell'America latina, e sul confronto tra i rendimenti prospettivi dei nuovi investimenti di capitale nei maggiori epicentri dell'industria petrolifera mondiale.

L'onorevole collega ci ha condotto una volta ancora a constatare come il mercato internazionale del petrolio sia caratterizzato da quello che egli chiama monopolio dell'offerta a prezzi internazionali ragguagliati ai costi marginali della produzione statunitense. L'oratore socialista ci ha richiamato a situazioni di fatto delle quali nessuno di noi contesta l'esistenza, situazioni che d'altronde sono ampiamente esposte e commentate nella tanto apprezzabile relazione dell'onorevole Dosi, alla quale va riconosciuto anche il singolare merito di aver probabilmente saziato la curiosità di informazione di molti fra noi.

Ma l'onorevole Foa non crede che questa nostra legge sia strumento sufficiente per combattere il monopolio internazionale. Dubita perfino che questa legge possa portare l'Italia sotto il dominio petrolifero estero, qualora l'applicazione di essa non sia inquadrata in una politica « nazionale » del petrolio « che passa attraverso la legge, ma non si perde nella legge ».

Egli è pertanto contrario alla dispersione delle iniziative dell'E.N.I. fuori del territorio nazionale, qualora l'E.N.I. operasse in Egitto o in Africa Orientale al fine o nel tentativo di inserirsi nel cartello internazionale; sarebbe invece favorevole quando tali interventi costituissero aiuto tecnico ed economico ai liberi paesi produttori al fine di un attacco in sede internazionale al cartello petrolifero.

Insomma, l'oratore socialista ama subordinare il pieno successo di questa nostra legge e della nostra politica del petrolio all'intrapresa di una nostra crociata econo-

mica per rompere quello che egli chiama il monopolio dell'offerta.

Noi non vediamo in quali modi concreti potrebbe l'attività dell'E.N.I. aumentare, come auspica l'onorevole collega, la forza contrattuale dell'Italia come acquirente di grezzo nel Medio Oriente allo scopo di evadere con notevoli scarti dalla morsa del prezzo internazionale. L'alto prezzo è pur sempre cosa assai gradita anche al venditore di petrolio, sia esso arabo od egiziano o persiano, sia o non sia un accerrimo nemico del cartello. Né vediamo in quale modo un eventuale ribasso anche sensibile del prezzo del grezzo possa operare come fattore di notevole elasticità o meglio di incremento rapido della domanda interna dei prodotti della raffinazione in un paese come l'Italia, dove l'immissione al consumo dei principali di questi prodotti è così pesantemente gravata da oneri fiscali, e verosimilmente continuerà ad esserlo per non pochi anni avvenire.

Noi non condividiamo certi propositi messianici della sinistra, e se anche possiamo apprezzare tanto zelo da un punto di vista astratto, non riteniamo che la rottura del monopolio internazionale dell'offerta petrolifera sia, almeno per ora, problema di qualche rilevanza per delle scelte economiche e legislative utili al progresso del nostro paese. Stante le nostre piccole dimensioni di consumatori petroliferi nell'ambito mondiale, ogni tentativo di ribellione al regime dei prezzi internazionali del petrolio ci sembrerebbe sforzo inano, od ipotesi di astratta fantasia, almeno fin tanto che la nostra produzione interna di grezzo resterà inferiore al fabbisogno necessario a coprire il consumo nazionale di prodotti raffinati.

E quando per avventura fossimo pervenuti all'autosufficienza, io mi chiedo quale interesse potremo avere a vendere a prezzo inferiore al cartello l'eventuale *surplus* della nostra produzione nazionale.

I problemi petroliferi che a noi italiani interessano sono ben altri che una crociata contro il cartello internazionale.

L'Italia è paese povero di capitali e tuttora povero o quanto meno non ricco di esperienze tecniche petrolifere. È nostro evidente interesse attirare anche la collaborazione economica del capitale estero che si dimostri disposto a correre l'avventura dell'investimento petrolifero nel nostro paese. È nostro evidente interesse attirare sul nostro suolo la collaborazione tecnica dei paesi ricchi di esperienza petrolifera, e ciò sia nell'intento di accrescere quantitativamente i mezzi di ri-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

cerca e di coltivazione, sia e soprattutto nell'intento di più variamente assortire la tecnica delle ricerche e delle coltivazioni, di accrescere insomma quella che il compianto ministro Vanoni amava chiamare carica di estro, di fantasia, nell'esplorazione e nello sfruttamento.

Collaborazioni economiche e collaborazioni tecniche potranno affluire soprattutto dai paesi e dai complessi economici largamente operanti nell'industria petrolifera mondiale, ossia da provenienze più o meno legate alle aziende del cartello internazionale.

Il cartello fa una sua politica internazionale di riserve petrolifere. Ne fa sicuramente a fini aziendali. Ne fa verosimilmente anche ai fini della strategia politica degli Stati ai quali appartengono le aziende del cartello.

Non ci nascondiamo che l'ubicazione del nostro paese nel cuore del Mediterraneo possa creare un particolare interesse di talune potenze ai giacimenti petroliferi reperibili in Italia, anche ai fini di una strategia delle riserve petrolifere di una parte del mondo.

È quanto mai evidente che il nostro paese, il quale spera di ritrovare in nuove massicce riserve energetiche un essenziale fattore propulsivo del suo ulteriore sviluppo economico, un elemento moderatore dei suoi attuali squilibri economici regionali, non possa assolutamente affidare la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi ad una legislazione che consenta alle imprese petrolifere una propria politica di accaparramento delle aree di ricerca o di una propria autonoma politica di differimento della coltivazione. Questo è, forse soltanto in linea astratta, forse anche in linea di fatto, il pericolo che deve preoccuparci nei confronti delle aziende permissionarie o concessionarie che attingessero al capitale straniero o che fossero altrimenti collegate al tanto temuto cartello internazionale.

Non affaccio — e non lo potrei affacciare nemmeno per amor di simmetria — l'astratta ipotesi che del capitale privato italiano, non legato a più vasti interessi internazionali, possa trovare convenienza a dilazionare l'intensivo sfruttamento dei pozzi fecondi, dopo aver corso i patemi dell'avventura petrolifera.

Quali che siano le nostre valutazioni sui pericoli di una politica di riserva ad utilità altrui, dobbiamo pur riconoscere che il nostro disegno di legge predispone un così accurato congegno di limitazioni territoriali, di configurazioni topografiche, di interruzioni di contiguità, tanto perentori termini di esecuzione del programma operativo, e riduzioni automatiche di aree, ed accerchiamenti di fasce con-

correnziali, da non lasciar requie al titolare del permesso nello sbrigare con la massima sollecitudine le perforazioni ed i sondaggi.

L'articolo 14 del disegno di legge assedia la ristretta area della concessione di coltivazione con una cosiddetta fascia di rapina, da assegnare per pubblico incanto o da attribuire all'E. N. I..

Invero non si vede quale altra più fantasiosa e stimolante contrapposizione di interessi avrebbe potuto congegnare la nostra legge per pungolare il concessionario assediato e gli assegnatari assediati lungo i bordi della concessione ad una gara di velocità nell'estrazione del petrolio eventualmente reperito.

Nè penso valga proprio la pena di aggiungere altri pungoli od altri freni ai molti che già sono nel disegno di legge, perché, se ne aggiungessimo, daremmo la giustificazione a certe critiche della destra di questa Camera.

Si dirà che il congegno della scacchiera è stato da noi mutuato dalla legislazione canadese dell'Alberta; ma ciò non toglie che esso sia un congegno spiccatamente caratterizzatore del nostro disegno di legge, consapevolmente introdotto dalla nostra Commissione non già a seguito di un negoziato di compromesso, ma come risultato della meditata ricerca di un'efficace strumentazione giuridica al fine di un ben delimitato proposito legislativo.

Un altro punto del disegno di legge che l'opposizione di sinistra ama qualificare come ripiegamento di compromesso è il sistema della partecipazione economica del pubblico erario ai risultati della coltivazione. L'opposizione di sinistra rimprovera al Governo e alla maggioranza della Commissione di aver abbandonato il principio moderno di una tassazione sul reddito netto della coltivazione per ripiegare sull'espedito antiquato, anzi barbaro, ha detto qualche oratore, di una aliquota, sia pure progressiva, del prodotto lordo dei pozzi.

Ma il cosiddetto ripiegamento non è risultato dal compromesso fra varie correnti di opinioni in cui su questo particolare argomento sarebbe stata divisa la maggioranza governativa. Esso è invece il meditato risultato di una accurata e realistica valutazione critica dell'efficacia strumentale del sistema di imposizione integrativa della sovrapposta mineraria sul reddito netto rispetto al prelievo delle *royalties* sulla produzione lorda dei pozzi.

Nessuno di noi nega che dal punto di vista dottrinale la sovrapposta mineraria fino alla concorrenza del 60 per cento del red-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

dito netto fiscale dell'impresa concessionaria commisurerebbe la partecipazione dello Stato al risultato economico della coltivazione in modo assai più razionale ed equo e costante che non la proposta scala di *royalties*. Ma nessuno di noi ignora i molti inconvenienti pratici della tassazione a bilancio — e le defatiganti dilazioni nella liquidazione dell'imposta alle quali presta il fianco quel metodo — e l'uso e l'abuso che sovente si fa dei ricorsi contro gli accertamenti a bilancio. Nessuno ignora come di fatto sia assai arduo problema il discriminare nel bilancio di una impresa con molteplici attività quali siano i componenti del reddito della gestione mineraria petrolifera e quali i componenti del reddito delle altre gestioni aziendali.

Sono state queste obiettive constatazioni di prassi aziendale e di prassi fiscale che hanno indotto ad un certo punto la quasi totalità dei commissari della parte politica alla quale ho l'onore di appartenere, non già a mediare un compromesso fra le due soluzioni proposte, ma ad optare per l'adozione della più semplice delle due: quella del prelievo immediato, in natura o in denaro, di una quota progressiva del prodotto lordo dei pozzi.

Come assai opportunamente ha sottolineato il relatore della maggioranza e come hanno riconosciuto parecchi degli oratori intervenuti nel dibattito da ogni parte di questa Assemblea, è di grandissimo rilievo per la caratterizzazione della *ratio legis* l'articolo 34 del disegno, che introduce il principio secondo il quale l'E.N.I. può esercitare attività di ricerca e di coltivazione degli idrocarburi, nell'ambito della legge ora in discussione, o a mezzo di società il cui capitale sia interamente dello Stato o di altri enti pubblici.

L'articolo 34 è fra le strutture portanti del sistema del disegno di legge. Se noi sopprimessimo quell'articolo apriremmo una breccia attraverso la quale alcune fondamentali cautele disposte dal disegno contro l'accaparramento delle concessioni ed il cumulo delle interessenze petrolifere potrebbero facilmente essere frustrate. Se permettessimo che l'E.N.I. potesse operare, nell'ambito della legge che ora ci occupa, anche mediante società operative a capitale misto, rinunceremmo ad impedire che gruppi finanziari privati, entrando in partecipazioni minoritarie con una cospicua serie di società operatrici a maggioranza di capitale l'E.N.I., possano accumulare interessenze petrolifere relative a ricerche per comprensori anche contigui e per superfici complessivamente

anche e forse assai superiori ai 300 mila ettari nel territorio nazionale e dai 150 mila ettari in una data regione.

L'articolo 35 — ultimo comma — stabilisce infatti che ai permessi e alle concessioni accordate all'E.N.I. ed alle sue società operatrici « non si applicano le disposizioni dell'articolo 3, secondo comma, e dell'articolo 15, primo comma, della presente legge »; stabilisce cioè che non si applicano alle società operatrici dell'E.N.I. le limitazioni quantitative territoriali della ricerca e della coltivazione.

Escluse esplicitamente da tali limitazioni, le società operatrici dell'E.N.I. dovrebbero logicamente ritenersi sollevate anche dall'obbligo di denunciare la ripartizione del proprio capitale azionario ai fini degli altri commi dei richiamati articoli 3 e 15.

Basterà pertanto che il gruppo finanziario privato dianozi ipotizzato abbia l'accortezza di non inoltrare mai in proprio nome alcuna domanda di permesso o di concessione affinché quel gruppo stesso non si trovi mai nell'obbligo di denunciare esso medesimo le proprie interessenze petrolifere ottenute attraverso partecipazioni minoritarie in società miste dell'E.N.I.

Se poi il dato gruppo finanziario avesse l'accortezza di opportunamente mimetizzare, sotto il nome di società appartenente non collegate fra loro, le sue partecipazioni minoritarie con società operatrici dell'E.N.I. a capitale misto, il gruppo finanziario privato potrebbe riuscire ad occultare il cumulo delle proprie interessenze petrolifere perfino agli organi stessi dell'E.N.I.

A ciò si aggiunga che l'eventuale gruppo privato — azionista minoritario di una società operatrice dell'E.N.I. — verrebbe a beneficiare della interessenza nelle assegnazioni dirette di aree di ricerca o di coltivazione, che l'articolo 35 del disegno autorizza il ministro dell'industria ad accordare alle società dell'E.N.I. senza alcun obbligo di gara.

L'articolo 34 è dunque un non rimovibile pilastro del sistema della nostra legge.

L'opposizione di destra della nostra Commissione ha votato l'articolo 34 in coerenza (non per tutti coerente, in verità) con la lotta aprioristica da essa condotta contro l'azienda di Stato, nella speranza di precludere all'E.N.I. un fondamentale canale di finanziamento.

L'opposizione di sinistra ha ugualmente votato l'articolo 34 obbedendo alla sua rigoristica opposizione di principio al connubio del-

l'azionariato privato con l'azionariato di Stato ed in generale con l'azionariato pubblico.

La parte politica nella quale ho l'onore di militare non ha avversione preconcepita al connubio del risparmio privato con il capitale pubblico nelle società azionarie miste. Chi parla è anzi — fin dal suo primo intervento in quest'aula nel lontano 1947, in sede di presentazione di quello che è ora l'articolo 47 della nostra Costituzione — un convinto sostenitore dell'opportunità di tale connubio e vede tuttora nelle società miste un campo fecondo per l'auspicata diffusione dell'azione popolare.

Ritengo tuttavia che l'accennata valutazione positiva delle società a capitale misto non esoneri dal dovere di forgiare strumenti legislativi e forme di ordinamento aziendale accuratamente adeguati ai compiti proposti dall'attuazione di una ben definita politica petrolifera governativa.

Mentre riteniamo utile la collaborazione fra capitale privato e pubblico in seno ad aziende operanti in regime di libera competizione produttiva ed a prezzi di libero mercato, molti e molti della mia parte politica diffidano di tale connubio quando si tratti di aziende operanti a regime di monopolio, specialmente quando il coniuge economico dell'azienda monopolistica pubblica non fosse costituito da una vasta collettività di piccoli risparmiatori, ma da potenti compagnie finanziarie, le quali certamente non trascurerebbero le occasioni per imporsi, in linea di fatto, alla dirigenza dell'azienda pubblica, nonostante la propria condizione di azionisti di minoranza.

Per queste obbiettive e valide motivazioni — e non certo per scarso apprezzamento delle benemerite nazionali di quanti sono deputati a reggere il timone dell'E. N. I., come forse potè dubitare l'amico onorevole Valsecchi nel suo appassionato intervento di stamane — noi abbiamo sostenuto e sosteniamo l'approvazione dell'articolo 34 del disegno di legge. Il nostro atteggiamento trae motivo proprio dalla convinzione che, per attuare un'efficace politica di intervento statale e per controllare la prolificità delle aziende industriali di Stato, operanti a regime di monopolio od altrimenti privilegiato, assai gioverebbe che « quanto deve essere di azienda pubblica sia chiaramente pubblicizzato » e quanto si ritenga utilmente restituibile al regime dell'azienda privata sia gradualmente ma coraggiosamente restituito in opportune forme, in tutto o parzialmente, all'azionariato privato, come, con tanto convincente calore, ha sostenuto, in nome della C. I. S. L., l'amico onorevole Zambelli nel suo discorso di ieri.

Noi riteniamo che l'articolo 34 introduca e radichi un fondamentale principio, definendo nettamente il tipo associativo attraverso il quale intendiamo debba operare l'intervento dello Stato italiano nel campo petrolifero.

Tale principio ci porta a superare la diffusa opinione che il giudizio di merito circa l'utilità dell'intervento dello Stato quale operatore economico sia pressoché soltanto problema di limiti, ma ci conduce a sottolineare come esso involga anche, e forse anzitutto, scelta di strumenti giuridici e organizzativi adeguati ed opportunamente differenziati — e pertanto anche questioni di determinazione di risultati economici di determinazione e discriminazione di risultati economici e finanziari, accurata preparazione e consapevole scelta di programmi operativi generali e speciali, a breve e a lungo termine, oltre che meditata scelta di autolimitazioni ed accurato contenimento entro i limiti programmati.

È senza dubbio significativo il fatto che la proposta di stabilire che l'E.N.I. compili distintamente un regolare bilancio di esercizio per il complesso delle attività del gruppo svolte nell'ambito di esclusiva dalla pianura padana regolata dalla legge del 1953 e un regolare distinto bilancio complessivo delle attività svolte nelle zone di dominio della legge ora in esame, risalga all'onorevole Fascetti già autorevole membro di questa Camera e della nostra Commissione legislativa e ora presidente dell'I. R. I. È pure significativo che lo stesso disegno di legge dedichi il proprio articolo 25 alla adozione di un bilancio tipo. Ricollegandosi alla proposta Fascetti ed alle opinioni sostenute dall'onorevole La Malfa nel suo intervento in questa discussione, anche l'onorevole Malagodi ha auspicato la redazione di distinti bilanci di esercizio per i distinti settori dell'E.N.I.

Per molti segni indicatori sta maturando nella opinione pubblica del paese e in questa medesima assemblea da un lato l'esigenza di una meglio definita, consapevole, volitiva politica governativa del metano e del petrolio, dall'altro lato la conseguente esigenza di una specializzazione, anche organizzativa ed economica, delle molte aziende che costituiscono il vastissimo complesso E.N.I., l'esigenza di un differenziamento, anche organizzativo, dei settori operanti a regime di monopolio dai settori operanti in funzione competitiva o di stimolo o di drastico punzonamento dei concessionari privati, come avverrebbe nei casi in cui le fasce che circon-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

dano le concessioni private venissero affidate all'E.N.I.

In questo scorcio di dibattito mi limito ad una laconica allusione al complesso problema, il quale verosimilmente non tarderà a porsi e ad imporsi alla nostra attenzione.

E concludo ritornando alla constatazione dalla quale ha preso le mosse questo mio intervento: il disegno che ci è sottoposto promette di essere una buona legge. È una legge organica, sulla quale sarebbe difficile operare emendamenti di qualche rilievo senza arrischiare di frustrarne le finalità.

Ben mi auguro che una grande maggioranza di questa Camera voglia valutare positivamente il disegno di legge in discussione e fare di esso un'utile legge dello Stato. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Spallone, il quale ha presentato, con gli onorevoli Giolitti, Natoli e Napolitano Giorgio, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

mentre ritiene necessaria la nazionalizzazione di tutte le fonti di energia per assicurare l'indipendenza politica e lo sviluppo economico del paese e spezzare le concentrazioni monopolistiche, riconosce l'urgenza di una modificazione sostanziale della vecchia legge mineraria per adeguare alle esigenze immediate la disciplina della ricerca e della coltivazione degli idrocarburi e fornire così allo Stato lo strumento legislativo per una politica nazionale degli idrocarburi,

delibera

di passare alla discussione degli articoli del disegno di legge n. 346 ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere l'ordine del giorno.

SPALLONE. La Camera si accinge a trarre le conclusioni di un dibattito che la intrattiene ormai da circa tre anni, dibattito che ha vivamente interessato e interessa l'opinione pubblica del paese.

Noi deputati di questi settori, rappresentanti della classe operaia e dei lavoratori italiani, siamo fieri di essere stati i suscitatori di un tale dibattito. Abbiamo in questo modo assolto non già alle funzioni tradizionali di una opposizione parlamentare, ma, richiamando sulla importante questione l'attenzione dei lavoratori e di tutta l'opinione pubblica, abbiamo — ritengo — creato le premesse per sventare una minaccia seria, grave, all'indipendenza politica e alle possibilità di uno

sviluppo economico indipendente del nostro paese.

Occorre infatti, nell'esaminare il disegno di legge, ricordare il punto dal quale siamo partiti. Noi siamo partiti dalla legge Togni, da una legge cioè dichiaratamente e apertamente a disposizione della sedicente libera concorrenza, vale a dire della penetrazione del cartello internazionale del petrolio. E il dibattito che si è svolto è partito di lì, è partito dalla denuncia nostra di ciò che questo rappresenta per l'economia del nostro paese, per i problemi che siamo chiamati ad affrontare e soprattutto per ciò che questo rappresentava nei confronti della stessa indipendenza politica del nostro paese.

Di questo, del resto, ci dà atto lo stesso relatore, quando, all'inizio della sua relazione, afferma che le grandi aspettative che su questo tema si sono venute creando e le discussioni sovente accese che intorno ad esso si sono intrecciate, se da un lato offrono la conferma della necessità di non dilazionare ulteriormente l'emanazione della nuova norma legislativa, vivamente attesa dal corpo sociale del paese e destinata ad ammodernare ed integrare le norme sin qui vigenti, da un altro lato non costituiscono forse la base migliore, obiettiva e serena per un esame il più possibile razionale e documentato dei multiformi aspetti giuridici, tecnici ed economici che sono connessi alla valorizzazione delle risorse naturali del sottosuolo nazionale.

Il relatore, cioè, ha dovuto ammettere come in questo dibattito sia largamente entrata l'opinione pubblica e vi sia entrata soprattutto per smuovere, spezzare una situazione che si andava creando attraverso il disegno di legge Togni, per inserire quegli elementi di cui parlerò e che hanno finito per costituire la struttura fondamentale del disegno di legge che stiamo esaminando.

Il provvedimento, come altri colleghi hanno già rilevato, è perciò radicalmente diverso dal progetto di legge che inizialmente era stato dal Governo sottoposto al nostro dibattito. Il nostro giudizio su di esso è già stato espresso dal compagno Giolitti, e non ho nulla da aggiungere a quel giudizio; desidero invece a nome del mio gruppo che la Camera, nell'atto in cui passa all'esame del provvedimento, esprima in modo chiaro di quale politica esso deve essere lo strumento.

È noto come l'Italia per assicurare il suo sviluppo economico debba fortemente accrescere le sue disponibilità di fonti di energia. Noi riteniamo che, affinché ciò avvenga, la strada maestra che occorre percorrere è quella

della nazionalizzazione di tutte le fonti di energia. In quale situazione siamo? Secondo uno studio dell'ingegnere Samazzi, pubblicato sulla rivista degli idrocarburi, oggi l'Italia importa circa il 47 per cento del fabbisogno necessario di energia, e malgrado ciò il consumo di energia nel nostro paese è tra i più bassi rispetto alle nazioni modernamente sviluppate, alle nazioni industriali.

È noto quali sono le componenti del patrimonio energetico del nostro paese o, per lo meno, dei bisogni d'energia del nostro paese. Nel consumo, valutato in 50 milioni di tonnellate di bitumene, entrano attualmente il carbone e la lignite per il 20 per cento, il legno ed altri per l'11 per cento, il metano per l'8,9 per cento, gli oli combustibili per il 17,27 per cento, l'energia idro e geoelettrica per il 21 per cento, altri prodotti petroliferi per il 10 per cento. Come si vede, ad eccezione della energia idro e geoelettrica, per le altre fonti di energia l'Italia ha bisogno di realizzare una vasta importazione che, come ho già detto, nel complesso si aggira intorno al 46 per cento.

Malgrado questa massiccia importazione, l'attuale consumo di energia è tra i più bassi d'Europa e di tutti i paesi industrializzati del mondo. Secondo un calcolo del professor Giordani, relativo al 1952, di fronte ad un consumo *pro capite* che in Inghilterra era di 46,6 megawattore, nel Belgio di 30,4, in Germania di 25,3, in Svizzera di 23,6, in Francia di 18,8, in Italia era di 5,5 megawattore a persona.

Fatto grave, ma ancora più grave se si tiene conto dei profondi squilibri regionali esistenti nel nostro paese, e in primo luogo degli squilibri fra nord e sud. Per ciò che si riferisce, per esempio, al consumo di energia elettrica, lo squilibrio si traduce in queste cifre: mentre nel nord abbiamo un consumo di 850-900 chilowattore *pro capite*, al centro il consumo è di 500 chilowattore, nel Mezzogiorno di 200. Per l'energia in generale, invece, lo squilibrio appare ancor più marcato. Mentre infatti, per esempio, nella provincia di Milano noi abbiamo un consumo *pro capite* di circa 1.000 chili di carbone, questa cifra diventa 344 a Roma, 127 a Perugia, 65 a Sassari, 36 a Trapani, 28 in provincia di Lecce.

Questo è il grave problema che sta oggi di fronte al nostro paese: affrontare e risolvere il grande problema delle fonti di energia, a cui è largamente legata ogni politica di progresso, di sviluppo produttivo, sia nel settore industriale, come nel settore agricolo.

È noto come il ritardo che vi è stato nel nostro paese nello sviluppo delle fonti di energia sia stato causa determinante dell'arresto di alcuni settori produttivi; del fatto che interi settori produttivi abbiano ristagnato o siano andati indietro. Il problema che dobbiamo porci è appunto questo: come si è potuta creare in Italia una tale situazione? E quali sono le forze responsabili di una situazione nella quale non si vedono oggi, ricorrendo ai metodi che finora si sono seguiti, prospettive per una modifica profonda, nel senso di uno sviluppo adeguato dei bisogni del paese, adeguato al modo come si sviluppano oggi le forze produttive che sempre più trovano nella larga disponibilità di fonti di energia l'elemento essenziale? Come si è potuta creare una tale situazione, e come è possibile modificarla?

Ritengo che, per restare al concreto, sia bene rifarsi a ciò che è accaduto in Italia nel settore che per noi è nevralgico per quanto si riferisce alle fonti di energia; sia necessario cioè rifarsi al settore idroelettrico.

L'onorevole Zerbi, parlando poco fa sulle diverse ipotesi che possono prospettarsi e sul modo come le varie forze possono comportarsi nella ricerca e nella coltivazione degli idrocarburi, mentre ammetteva come possibile una politica delle grandi compagnie petrolifere di accaparramento di vaste aree per uno sfruttamento successivo in relazione ad una strategia della politica del petrolio, indipendentemente dalla situazione italiana, riteneva, nello stesso tempo, di dover scartare che tale atteggiamento fosse possibile alle forze monopolistiche italiane.

Infatti, egli affermava (mi sembra questo il suo pensiero) di non comprendere il motivo per il quale gruppi monopolistici italiani potessero accaparrarsi delle fonti di energia e poi non le utilizzassero.

Vorrei ricordare, onorevole Zerbi, che questo è già accaduto nel nostro paese e accade oggi, per quanto si riferisce, per esempio, alla nostra principale fonte di energia: l'energia elettrica. Che cosa è accaduto nel settore dell'energia elettrica? È l'esperienza, in questi casi, quella che deve premunirci e farci comprendere quella che è la strada verso la quale dobbiamo coscientemente avviarci. È accaduto, onorevoli colleghi (non dico nulla di nuovo), che i gruppi monopolistici nel nostro paese hanno in realtà sfruttato le risorse idriche di meno costosa utilizzazione. Hanno scremato il meglio delle possibilità di produzione idroelettrica nel nostro paese.

E così scriveva, a questo proposito, l'onorevole Riccardo Lombardi, nella relazione ad una sua proposta di legge sulla nazionalizzazione dei monopoli idroelettrici: « Dopo che la cosiddetta iniziativa privata aveva operato questa scrematura sulle più ricche possibilità di sfruttamento idroelettrico, si è creata una situazione nella quale a lungo andare con la concentrazione delle aziende in gruppi sempre più ristretti il sistema ha finito per tradursi fatalmente in un freno allo sviluppo della produzione ». E aggiungeva: « Così, si rileva che il tasso di incremento della potenza installata dei nuovi impianti, che dal 1925 al 1930 era stata sempre superiore al 10 per cento, raggiungendo in alcuni anni il 20-24 per cento, subisce una drastica riduzione negli anni successivi alla crisi economica del 1931 per risalire poi al 1938-1940, dove la media è del 4 per cento ».

Oggi, è noto come gli impianti costruiti richiedano sempre maggiori investimenti a parità di produzione, maggiori investimenti, soprattutto, se commisurati appunto al modo come essi furono attuati negli anni che ho ricordati, cioè dal 1920 al 1930.

Furono allora costruiti, e via via poi sviluppati, grandi impianti di relativa facile realizzazione, impianti che tra l'altro furono finanziati con emissioni di obbligazioni e con mutui fatti precedentemente alla guerra, spazzati via, poi, dalla svalutazione, e di qui la conseguenza che i profitti che se ne ricavarono furono profitti molto elevati; furono e sono profitti evidentemente enormemente superiori a quelli che possono essere realizzati oggi che si tratta di impianti che, intanto, prevedono più grandi investimenti per ottenere una stessa produzione e che soprattutto non possono essere finanziati attraverso una operazione di svalutazione, come è avvenuto per gli impianti precedenti.

Per comprendere bene da qual punto di vista si collocano questi grandi gruppi monopolistici nel nostro paese, voglio qui citare una dichiarazione fatta qualche tempo fa dal presidente della Edison e presidente dell'« Anidell », ingegner Ferrerio, il quale rileva che il costo di immobilizzo di un chilowattore di energia elettrica è di circa 50 lire.

Ebbene, supposto che il costo medio di un chilowattore venduto si aggiri sulle 8-10 lire (questo è del resto il costo calcolato dalle società elettriche) e che l'ottanta per cento di esso è costituito appunto dal costo di immobilizzo, risulta evidente che il monopolio privato pretende di ammortizzare nel nostro paese in dieci anni impianti che, come si sa,

praticamente non hanno limiti di durata. Onorevoli colleghi, risulta evidente che l'espansione della produzione dell'energia elettrica nel paese trova un limite preciso, invalicabile, nel carattere privato e monopolistico del settore. La cosa acquista una particolare gravità quando si tiene conto della particolare struttura del nostro paese e del modo come è strutturato il monopolio. Come sapete, nel nostro paese il monopolio è strutturato per larghe zone di influenza, in ognuna delle quali il gruppo che vi domina è il padrone assoluto. In un paese nel quale l'interscambio tra nord e sud potrebbe costituire una base importante per una sempre più larga e razionale utilizzazione di questa nostra fonte di energia, l'esistenza di questi gruppi regionali monopolistici, impedendo l'interscambio, approfondisce quella frattura del paese di cui prima parlavo, aumentando lo squilibrio nel consumo di energia tra nord e sud, anzi creando uno sbarramento insuperabile, tale da rendere questo squilibrio un fattore in definitiva permanente.

L'Italia avrebbe dovuto sicuramente nazionalizzare per prima le sue fonti di energia, proprio perché era ed è tra tutti i paesi la più povera in questo settore, nel quale occorreva uno sforzo più grande per valorizzare tutte le fonti di energia a disposizione e metterle quindi alla base di un processo di sviluppo industriale, per evitare situazioni di discriminazione nella attribuzione dell'energia, per incrementare in questo modo lo sviluppo delle forze produttive del paese. Una tale politica, una politica cioè di larga nazionalizzazione delle fonti di energia, non avrebbe sicuramente significato alcun mutamento dell'attuale struttura capitalistica del nostro paese, avrebbe soltanto adeguato questa struttura al ritmo del moderno sviluppo delle forze produttive.

La Francia, come è noto, nazionalizzò tutte le sue fonti di energia nel 1946 attraverso la nazionalizzazione dell'industria elettrica. L'Inghilterra nel 1947 nazionalizzò le sue fonti di energia, sia nel settore idroelettrico che carbonifero; la Svezia, la Svizzera, il Belgio e la Germania lo avevano già fatto prima della guerra, senza con questo mettere in discussione il principio dell'iniziativa privata su cui si fonda una società capitalistica ed ottenendo sicuramente dei vantaggi da quella nazionalizzazione. Certo, oggi la posizione di questi paesi nella disponibilità e nel consumo di energia è incontestabilmente molto migliore che quella italiana. La Germania, paese ricco di carbone di ottima qua-

lità, non trascura neppure le miniere di lignite e di torba, partendo dal concetto che lo sfruttamento delle fonti di energia deve essere integrale e totale, perché la disponibilità dell'energia rappresenta la condizione base da cui occorre partire per un moderno sviluppo industriale.

Non vi è dubbio che, se si vogliono sfruttare tutte le fonti di energia, non si può attendere l'iniziativa privata, la quale non può essere in grado di risolvere il problema di condurre avanti una tale azione. Questo è interesse di tutta la società, dello Stato, che attraverso un'ampia politica in questo settore mira a creare le premesse, la base indispensabile per far progredire tutto il processo produttivo del paese. Questo, ripeto, non è affatto in contrasto con le leggi proprie di una società capitalistica.

Quando i liberali nazionalizzarono le ferrovie non fecero alcun atto rivoluzionario, non sovvertirono le caratteristiche e la struttura della società capitalistica. Nessuno può contestare che oggi il posto che occupano le fonti di energia è ben più importante del posto, pur importante, che occupavano allora i trasporti per la struttura del paese, per le sue comunicazioni e quindi per le sue possibilità di commercio e di attività industriali.

In Italia perciò, più che altrove, è necessaria una politica di piena utilizzazione di tutte le fonti di energia, cioè è necessario che questa questione riguardi tutto il paese e quindi lo Stato italiano. Anche da questo punto di vista è per noi urgente ed indifferibile il problema dell'utilizzazione dell'energia atomica per usi pacifici. Ma anche in questo settore il nostro ritardo è grave. Pur essendo stato il nostro paese quello che ha dato i primi e più illustri studiosi dei problemi dell'atomo, esso è oggi — tra i paesi industrialmente sviluppati — quello che si trova più indietro nello studio e nell'applicazione dell'energia atomica per usi pacifici.

Anche in questo settore vi è una assoluta, totale assenza di ogni iniziativa dello Stato italiano. L'Inghilterra, dove il consumo dell'energia per ogni cittadino è molto più elevato di quello del nostro paese (circa otto volte), paese possessore di grandi miniere di carbone, paese che ha grandi risorse idroelettriche, paese che possiede un impero e possibilità di approvvigionarsi di idrocarburi che noi non abbiamo, ha messo allo studio il problema dell'uso pacifico dell'energia atomica e lo ha fatto partendo da una iniziativa dello Stato; anzi, più che messo allo studio, ha quasi risolto il problema della produzione

di energia elettrica partendo dall'energia nucleare.

Che cosa facciamo noi, invece, paese povero di fonti di energia, che importiamo quasi la metà di energia, in questo settore, al quale dovremmo invece guardare come al settore capace di colmare questa nostra grave deficienza e di farci uscire da una posizione difficile? Anche qui non facciamo niente. Pare che si aspetti soltanto l'iniziativa dei grandi gruppi industriali e privati, iniziativa che non vi sarà fin tanto che la produzione dell'energia dell'atomo non sarà in grado di offrire a questi gruppi un utile marginale rispetto alle possibilità attuali di approvvigionarsi di fonti di energia.

È noto che anche in Inghilterra e nell'Unione Sovietica, dove si costruiscono impianti elettrici nucleari, il costo attuale di quella energia è superiore a quello dell'energia che si può ottenere dagli idrocarburi o dal carbone. Ma, in relazione all'aumento incessante del bisogno di energia per lo sviluppo della tecnica e delle forze produttive e per il processo di miglioramento tecnico che si realizza solo costruendo questi impianti, è evidente che vi sarà in futuro la possibilità di avere, partendo dall'atomo, energia a basso costo.

Noi siamo lontani da una politica di questo genere, anche perché in Italia chi si occupa di queste cose sono soltanto i grandi gruppi monopolistici, i quali intervengono soltanto nel momento in cui il loro intervento assicura un utile marginale rispetto alla situazione presente.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

SPALLONE. Quindi, anche in questo settore noi arriveremo ultimi, quando forse sarà troppo tardi non dico per sviluppare, ma per difendere l'attuale posizione della nostra industria e della nostra economia.

L'esperienza dei paesi europei, sia a regime socialista che a regime capitalistico, dimostra che hanno fatto progressi solo quei paesi che hanno fatto una politica nazionale dell'energia. Ho già citato la Francia, l'Inghilterra, la Svizzera, il Belgio e i paesi scandinavi. Guardiamo ora un po' quello che accade nei paesi socialisti e da quali posizioni essi partono nei loro piani di sviluppo.

È noto che, nell'Unione Sovietica, il piano quinquennale che si è concluso nel 1955 ha registrato un aumento di produzione dell'85 per cento, cioè la produzione del 1955 è stata del 185 per cento rispetto al 1950. Come

si è arrivati ad un ritmo così forte nello sviluppo produttivo, ritmo di circa l'11-12 per cento all'anno? Se noi osserviamo il fenomeno, notiamo che alla base di questo forte aumento vi è uno sviluppo formidabile proprio nelle fonti di energia.

Il carbone passa da 261 milioni di tonnellate a 391, con un aumento del 50 per cento. Il petrolio passa da 38 milioni di tonnellate a 61, con un aumento dell'87 per cento. L'energia elettrica passa da 91 miliardi di chilovattora a 160, con un aumento dell'87 per cento. Paese che possiede grandi, enormi fonti di energia, l'Unione Sovietica.

Tuttavia, leggendo gli atti delle discussioni che vi si svolgono, voi trovate una scrupolosa attenzione all'impiego delle fonti di energia, impiego ispirato al più grande risparmio, alla più gelosa tutela. I sovietici infatti hanno posto come un grande problema la sostituzione della trazione elettrica alla trazione a vapore, perché questa comporta un consumo di energia molto più elevato. Lo stesso dicasi per la sostituzione dei motori *Diesel* ai motori a vapore, consentendo i primi un consumo di energia molto minore. Il IV piano quinquennale, discusso qualche tempo fa al XX congresso del partito comunista dell'Unione Sovietica, pone a suo fondamento un esame attento del problema delle fonti di energia e si fonda largamente su una politica che ha come prospettiva un nuovo poderoso sviluppo delle fonti di energia. Per esempio, per il carbone si punta ad un aumento di produzione del 66 per cento, da 391 milioni di tonnellate a 593. Per il petrolio si è già arrivati nel 1956 a 71 milioni di tonnellate e si pensa ad un ulteriore aumento del 91 per cento, 135 milioni di tonnellate. Per i gas come il metano si pensa di aumentare di quattro volte la produzione.

Nel settore poi dell'energia elettrica lo studio che si fa è ancora più attento e ricco di insegnamenti. Si pensa infatti di portare la produzione a 328 miliardi di chilovattore, con un aumento dell'88 per cento. Ma più che dell'aumento ci si preoccupa del modo come esso viene realizzato, nel senso di assicurare non solo la possibilità di un aumento immediato, ma anche di uno sviluppo produttivo ulteriore. Infatti si pensa di aumentare in questi cinque anni dal 1955 al 1960 del 2,2, cioè di più che raddoppiare, la potenza installata.

Potete notare, dunque, un aumento delle fonti di energia che supera complessivamente il 100 per cento rispetto all'anno di partenza, il 1955, mentre si postula come obiettivo un

aumento della produzione globale del 65 per cento. E in questo paese sterminatamente ricco di fonti di energia, che possiede petrolio, carbone, energia elettrica, gas, si pone la questione dell'energia nucleare come una delle questioni essenziali a cui è diretta l'attenzione di tutti gli studiosi e di tutto l'apparato produttivo del paese.

Sapete infatti che l'Unione Sovietica è il primo paese che ha realizzato una centrale elettrica nucleare, ed ora pensa di sviluppare largamente tali centrali. Non vi è dubbio che attualmente il costo dell'energia elettrica prodotta attraverso l'atomo sia superiore al costo dell'energia che si può avere con il petrolio, con il gas, con il carbone, tanto più che, ripeto, l'Unione Sovietica è ricca di tali fonti di energia. Ma appunto perché si tratta di fonti di energia, e cioè della materia base su cui poggia tutto il sistema produttivo del paese, non ha più valore esclusivo il calcolo dei costi, il calcolo dei prezzi, in quanto si tratta di una politica volta ad utilizzare in modo globale tutte le fonti di energia.

E, come dicevo, non è questa una caratteristica dei soli paesi socialisti, anche se qui viene attuata con molta più larghezza, perché cadono tutti i freni posti dagli interessi monopolistici, dagli interessi capitalistici. E anche la politica della Germania, dove si sono sfruttate non solo tutte le miniere di litantrace, ma anche di torba e di lignite, che sono le più povere fonti di energia.

Considerate invece il quadro radicalmente diverso che si presenta nel nostro paese. Nel mio Abruzzo vi sono ancora grandi possibilità di sfruttamento delle acque per produrre energia idroelettrica. Ma non si tratta più dei facili, comodi impianti del Pescara, bensì di impianti più impegnativi per i quali occorrono più larghi investimenti. Abbiamo visto la Società meridionale di elettricità accaparrarsi l'alto Sangro, la Terni, il Vomano, per poi rimanere inattiva tanti anni, per cui è stata necessaria una dura lotta dei lavoratori onde spingerla alla produzione.

Lo stesso problema si presenta per il Molise, a proposito della utilizzazione delle acque del Biferno, dove si tratta non già di fare dei regali alla S.M.E., ma di creare un tale sistema che contemporaneamente tenga conto delle due esigenze, niente affatto in contrasto, di utilizzare le acque per la produzione di energia e per l'irrigazione.

Ma tutto ciò richiede investimenti che i nostri gruppi monopolistici oggi non vogliono fare, abituati come sono a spremere soltanto ciò che hanno a portata di mano, con

poco rischio, senza alcun impegno e con la prospettiva di larghi profitti.

Onorevoli colleghi, è su questa strada che si stanno mettendo anche i paesi che in questo periodo hanno infranto l'oppressione coloniale. Se cercate cosa vi è al fondo dei rapporti amichevoli tra l'India e l'Unione Sovietica, cosa vi è alla base degli importanti trattati di commercio intercorsi tra i due paesi, vi accorgete che vi ha un posto importante il problema delle fonti di energia e particolarmente degli idrocarburi. Gli indiani infatti hanno chiesto ai sovietici il loro aiuto nella ricerca e nella coltivazione degli idrocarburi, rivolgendosi ad essi proprio per non cadere nella trappola del cartello internazionale del petrolio. Hanno chiesto capitali, attrezzatura tecnica, personale specializzato. E tutto ciò non avviene all'insegna di società con partecipazioni, di società sul tipo di quelle che noi conosciamo operanti nell'ambito del cartello, ma tutto ciò avviene nella proprietà esclusiva dello Stato indiano, che in questo modo avvia una politica nazionale in questo settore della ricerca delle fonti di energia per il benessere del paese.

Inoltre, il problema dell'industria di base, il problema della siderurgia, è il problema che essi hanno posto. La possibilità dunque di uno sviluppo libero, indipendente, totalmente slegato dall'azione entro cui si sviluppa quella pressione di tipo imperialistico che noi abbiamo visto nel nostro paese svilupparsi da parte degli Stati Uniti d'America.

Così avviene in Egitto. L'Egitto ha chiesto all'Unione Sovietica aiuto per poter condurre esso, come Stato sovrano, una politica propria, nazionale, nel settore petrolifero e in quello dell'industria elettrica per la soluzione del problema della costruzione delle grandi dighe, problema che voi già conoscete e su cui pertanto non mi soffermo. In tutti i paesi, dunque, v'è questo orientamento verso una soluzione nazionale del problema della ricerca delle fonti di energia, al di fuori della iniziativa privata, rigidamente disciplinata in cartelli nazionali ed internazionali.

Qual è, onorevoli colleghi, il posto del petrolio nelle fonti di energia? È un posto di grande importanza, di importanza crescente, anche tenuto conto dell'energia atomica.

Onorevoli colleghi, è appunto da questa valutazione complessiva della necessità di una politica degli idrocarburi che noi siamo partiti per definire l'atteggiamento nostro circa la legge petrolifera.

La situazione nel mondo capitalistico, a proposito di questo settore, è già nota. Soltanto

i settori di destra hanno qui osato negarla. Essa è già stata altre volte documentata, sulla base di fatti inoppugnabili. Anche in questo dibattito è stato ancora ricordato ed ulteriormente illustrato dai compagni Giolitti e Foa, dall'onorevole Ruggero Lombardo. Il compagno Failla ce ne ha fatta vedere la pratica applicazione in Sicilia.

Ripetevo poco fa l'onorevole Buttè che in questo settore non esiste libera iniziativa privata. Onorevoli colleghi, occorre sbarazzare il terreno da questa affermazione che appartiene soltanto al ciarpane ideologico con cui si muovono le forze del cartello nel nostro paese. Tutto è rigidamente controllato nel settore petrolifero del nostro paese fra le grandi compagnie, associate fra di loro e la cui legge è la legge del massimo profitto.

Onorevoli colleghi, nella documentazione recata qui dall'onorevole Giolitti, vi sono elementi che debbono in verità preoccuparci seriamente. Io vorrei dire qui all'onorevole Dante, se fosse presente, o ai deputati di destra, o all'onorevole Selvaggi che questa mattina ha disquisito in un modo del tutto cervelotico sulla questione dei costi di ricerca e di sfruttamento del petrolio, esaltando quindi come unica via possibile quella dell'iniziativa privata per far fronte alla questione del finanziamento, io vorrei ricordare a tutti costoro che cosa ci si può aspettare oggi in Italia dalla *Gulf* quando, come ha documentato l'onorevole Giolitti, questa grande società è collegata ad accordi di cartello in virtù dei quali ogni goccia di petrolio estratta in Italia si ripercuote per essa in un danno economico immediato.

È evidente che la *Gulf* cerca in Italia non già giacimenti da sfruttare subito, ma solo delle riserve da sfruttare secondo le linee di una politica mondiale del petrolio, che è definita secondo interessi che sono del tutto estranei ai bisogni nostri di avere una ricerca ardita, rapida, uno sfruttamento largo e intenso per far fronte ai nostri bisogni di fonti di energia. Occorrerà, onorevole ministro, che noi vediamo in che modo potremo precisare meglio alcune garanzie che la legge già richiede nei confronti dei ricercatori e concessionari, trovare cioè la norma che ci consenta di escludere *a priori* dalla concessione dei permessi quelle società le quali è già risaputo che, per i legami internazionali che hanno, non ricercheranno, come è necessario per noi, non sfrutteranno, come è indispensabile ed urgente per noi, i giacimenti che esistono o che devono essere scoperti nel nostro paese.

L'onorevole Santi, ora è un anno, alla conferenza del petrolio organizzata dalla Confederazione generale italiana del lavoro, affermava: « Non sarei sorpreso se, in un avvenire prossimo o lontano, la *Gulf* venisse a dirci che il petrolio italiano è stato il sogno di una notte di mezza estate ».

Onorevoli colleghi, l'affermazione fatta un anno fa dall'onorevole Santi appariva puramente legata ad una preoccupazione che discendeva dalla conoscenza che noi abbiamo, che l'esperienza ci ha dato circa il modo di agire e di comportarsi delle grandi compagnie petrolifere. Ma oggi ci troviamo di fronte ad una realtà davanti alla quale non possiamo chiudere gli occhi. Da parte della *Gulf* e della « *Petrosud* » furono sbandierati enormi e mirabolanti successi nella ricerca petrolifera nel nostro paese: a Ragusa prima, in Abruzzo dopo.

Io vorrei suggerire ai colleghi di confrontare i comunicati della *Gulf* in relazione alle scoperte petrolifere fatte nel nostro paese e di seguire ciò che hanno detto propagandisti noti ed ufficiali della *Gulf* nella loro polemica nel nostro paese. Quando questi signori hanno puntato con tutte le loro forze ad ottenere un provvedimento legislativo che togliesse l'esclusiva della ricerca nella valle padana all'E.N.I., si presentarono, appunto, come gli unici capaci di trovare il petrolio e di qui, perciò, i loro annunci di straordinarie vittorie nella ricerca del petrolio. Il giacimento di Ragusa avrebbe dovuto avere, secondo le prime voci che furono fatte circolare da quella società, una consistenza che poteva essere anche dell'ordine di centinaia e centinaia di milioni di tonnellate. Quando fu trovato il petrolio in Abruzzo, al « Cigno n. 1 », si disse che si era trovato un giacimento di enorme estensione e di grande importanza: la riserva veniva calcolata dagli uffici della « *Petrosud* » (che, come è noto, è la combinazione della *Gulf* e della Montecatini) dell'ordine di decine di milioni di tonnellate.

Poi il silenzio più assoluto! Per lungo tempo non si è saputo nulla circa la consistenza dei giacimenti scoperti; ma ad ogni periodo molto chiaramente legato alle vicende della nostra discussione sulla legge sui petroli, abbiamo visto ridurre la cifra della consistenza presumibile di questi giacimenti. Per quello di Ragusa, da una consistenza di alcune centinaia di milioni di tonnellate si passò a dire che si trattava di cento milioni di tonnellate e adesso si parla di alcune decine. Si assottiglia sempre, e il petrolio diventa sempre di

più un sogno di mezza estate, come diceva l'onorevole Santi.

In Abruzzo, come l'onorevole ministro ricorderà, si fecero grandi pressioni per ottenere subito la concessione, dicendo che vi era una ricchezza immensa, che vi erano pozzi che avrebbero potuto produrre 450 tonnellate al giorno e che era un delitto tenere il petrolio nascosto sotto terra; e vi furono pressioni vivaci e non sembre pulite degli interessati per ottenere l'immediata concessione di 16 mila ettari. Ebbene, adesso, mentre stiamo discutendo, la *Petrosud* ci fa sapere che il « Cigno n. 1 » è divenuto un sogno di mezza estate e che vi è rimasta solo l'acqua salmastra!

Onorevoli colleghi, io sapevo che non andavano bene le cose al « Cigno n. 1 » e al « Cigno n. 2 » (la notizia è di almeno un anno fa) perché, come è facile documentare, la *Petrosud* ha interrotto praticamente dal giorno della scoperta del petrolio al « Cigno n. 1 » ogni e qualsiasi attività di ricerca. Non ha più perforatrici in Abruzzo: la stessa perforatrice che era servita per il « Cigno n. 1 » non è più in funzione, nel permesso che ha in comune con la Montecatini, nella zona di Alanno. Cioè, dopo il clamoroso annuncio volto a sbrigliare le fantasie sulle capacità dell'iniziativa privata in confronto della invece proclamata incapacità dell'azienda di Stato a trovare il petrolio, dopo che quei signori erano passati come i grandi pionieri del petrolio, quando si è trattato di passare concretamente ad una politica seria di coltivazione, le cose si sono fermate e senza motivo, perché ella, onorevole ministro, ebbe l'accortezza e l'intelligenza politica (da me allora, riconosco, non condivisa) di dire a quei signori di estrarre il petrolio. Furono autorizzati ad estrarre alcune centinaia di tonnellate di petrolio. Non ne hanno fatto niente ed oggi ci vengono a dire che affiorano acque salmastre. Sono due anni che è stato ritrovato il petrolio ad Alanno, ma solo il « Cigno n. 1 » ed il « Cigno n. 2 » sono stati perforati. Ecco i modi ardimentosi delle aziende private, ecco i milioni che dovrebbero essere profusi nel nostro paese. Così è in Abruzzo ed il collega Failla ha detto in che modo la *Gulf* agisce in Sicilia.

Noi perciò chiediamo al ministro notizie precise sull'attività di queste società nell'atto in cui ci accingiamo ad approvare questa legge, discutendosi la quale tanta è stata la demagogia che si è rasentato l'assurdo.

L'onorevole Selvaggi, per esempio, per dimostrare che occorrerebbe un immenso capitale in questo settore, ha detto che per produrre 20 milioni di tonnellate di petrolio oc-

corrono 20 mila pozzi e successivamente, attraverso calcoli stranissimi, ha detto che per perforare 20 mila pozzi occorrerebbero 5 mila miliardi di lire e tutti in 10 anni. Lo stesso onorevole Selvaggi ha detto che, stando così le cose, occorre fare una scelta. Ma è evidente che egli la scelta l'ha già fatta e l'ha fatta in base a dei calcoli falsi.

Ma la realtà è ben diversa. Altro che centinaia di miliardi! Come è possibile che affermazioni simili a quella dell'onorevole Selvaggi siano fatte in buona fede, quando lo stesso principe Pignatelli, illustrando l'attività della *Gulf*, ha parlato di investimenti estremamente modesti che non superano l'ordine di qualche miliardo di lire?

Nei giacimenti dell'E.N.I. adiacenti a quelli della « Petrosud » sono stati praticati almeno 6 pozzi produttivi e attualmente in funzione, ma anche per questa parte non siamo soddisfatti, perché non riusciamo a capire lo strano silenzio dell'E.N.I. nella ricerca e nello sfruttamento degli idrocarburi in Abruzzo. Io so che in quella zona l'E.N.I. sta lavorando con numerose squadre geofisiche e numerose perforatrici e sono visibili alla sera le luci delle numerose torri nelle zone dei pozzi. Perché dunque l'E.N.I. non dice nulla? È necessario che l'opinione pubblica sia informata. Qual è lo stato delle ricerche? In che modo esse si sviluppano?

Onorevoli colleghi, noi dobbiamo fare in modo che la ricerca e la coltivazione nel nostro paese procedano a ritmo il più celere possibile, perché, come mi sono sforzato di dimostrare, grande è l'urgenza e il bisogno del nostro paese di approvvigionarsi delle fonti di energia e del petrolio in modo particolare.

Per questo occorre, onorevole ministro, che ella si serva subito dei poteri che la legge le consente, senza attendere e subire l'iniziativa del monopolio, tenendo fermo l'obiettivo che è quello appunto della maggiore produzione possibile ai prezzi più equi possibili. Deve avere viva e presente di fronte a sé la esperienza dolorosa che hanno fatto tutti i paesi che sono per l'innanzi caduti nella rete del cartello.

Ella sa, onorevole ministro, che per alcuni di questi paesi dura e sanguinosa è stata la lotta per liberarsene.

È stata qui citata diverse volte dai colleghi del mio settore la relazione degli esperti inviati dal Governo italiano a studiare in America il problema petrolifero. Di questa relazione, onorevoli colleghi, io voglio leggersi alcuni stralci. Non si tratta di divagazioni

nostre; è ciò che riferiscono al Governo del nostro paese funzionari inviati appunto per ragguagliare il Governo del nostro paese sulle questioni petrolifere.

Ebbene, a pagina 88 di quella relazione, a proposito del Messico, si legge: « Il secondo decennio di questo secolo fu un periodo sanguinoso nella storia messicana. I moti rivoluzionari si susseguirono quasi senza interruzione. In tutti questi moti entrarono le compagnie petrolifere, che appoggiarono or l'uno or l'altro uomo politico e qualche volta dettero addirittura l'inizio ai rivolgimenti. Nel 1911 il governo Diaz venne rovesciato e prese il potere Madero. Nel 1913 Madero venne a sua volta rovesciato da Huerta, apertamente appoggiato dall'ambasciatore americano Wilson e dalle compagnie petrolifere americane. Ma i disordini non cessarono, tanto che nel 1914 gli Stati Uniti invasero il Messico e si impossessarono di Vera Cruz. Madero intanto era stato assassinato ed era sorto un movimento contrario a Huerta appoggiato da Carranza. Questo movimento prevalse, ma solo nel 1917 il governo Carranza fu riconosciuto dagli Stati Uniti. Tuttavia al governo Carranza si oppose il generale Pelaez che riuscì a stabilire il suo controllo sulle regioni petrolifere.

Un esponente delle compagnie si lasciò sfuggire una imprudente ammissione circa l'aiuto prestato dalle compagnie stesse a Pelaez. Lo studioso Merrill Rippy, dopo averla citata, la commenta così: Questa dichiarazione rendeva perfettamente comprensibili le accuse secondo le quali i moti rivoluzionari nel Messico erano causati dalla lotta contro il petrolio e giustificava anche l'accusa che da quando erano entrate nel Messico le compagnie petrolifere erano cominciate le difficoltà che erano sboccate in rivoluzioni e sollevamenti ».

Questi fatti storici sono stati così riferiti dagli esperti del Governo del nostro paese. Fino al 1938 durò la lotta nel Messico.

Poi cominciò il grande sabotaggio all'industria nazionalizzata.

A pagina 94 della relazione si legge: « Secondo alcune testimonianze, le compagnie petrolifere dettero aiuti finanziari a gruppi di fascisti, quello di Saturnino Cedillo e quello delle « camicie dorate » capeggiate da certo Rodriguez. La ribellione però fu rapidamente soffocata da Cardenas ».

Onorevole ministro, credo che nel nostro paese queste sovvenzioni le abbiano date prima ancora della nostra legge petrolifera a

quei gruppi che qui vengono ricordati; e ciò spiega il loro fervore in questa battaglia.

Dolorosa, dura esperienza di lotta, ma esperienza vittoriosa. I sacrifici furono compensati dal successo del Messico. Il presidente della società nazionale messicana diceva ai nostri esperti, secondo quanto si riferisce nella loro relazione, che dal 1938 in poi non vi sono stati più sommovimenti e rivoluzioni nel Messico: da allora i presidenti lasciano la carica allo scadere del termine e seguitano a vivere la loro vita cittadina, nel Messico, non vengono più fatti fuori.

Dicevo che il primo successo è stato l'indipendenza politica e la pace interna. Ma il successo di fondo, superato il periodo del sabotaggio, della cortina di ferro eretta intorno al Messico dalle grandi compagnie petrolifere, rotto il grande assedio, si ebbe con la ripresa faticosa della industria petrolifera messicana che ha raggiunto oggi dei livelli che nessuno può contestare.

Di fronte ai 38 milioni di barili del 1938 (anno della nazionalizzazione), oggi siamo ad una produzione di 85 milioni di barili. Quello che occorre notare è che tutto lo sviluppo della produzione è oggi interamente assorbito dall'aumento del consumo interno del paese; cioè tutto l'aumento della produzione ha significato uno sviluppo in tutto l'apparato produttivo della nazione: una politica cioè nazionale della energia che ha reso possibile e condizionato lo sviluppo di tutto l'apparato produttivo.

E il regime dei prezzi, onorevole Zerbi? Ella negava la possibilità di una politica nazionale dei prezzi, dati i rapporti esistenti tra la nostra produzione, il nostro consumo e il mercato internazionale. Nessuno pretende e chiede l'inizio di una politica nazionale dei prezzi al livello di una produzione di 2-3 milioni di tonnellate. In uno sviluppo della produzione che soddisfa i bisogni interni, che, anzi, li anticipa (come l'esperienza messicana dimostra), è possibile una politica differenziata di prezzi rispetto alla politica praticata dal cartello internazionale del petrolio.

ZERBI, *Presidente della Commissione*. Quando la produzione supera il fabbisogno; prima no.

SPALLONE. Quando questo avviene, è con enorme vantaggio di tutto l'apparato produttivo del paese.

ZERBI, *Presidente della Commissione*. Ma il Messico produce per l'esportazione.

SPALLONE. Per una parte soltanto, per meno della metà della sua produzione. Certo non produceva che per l'esportazione in re-

gime di cartello, e sicuramente avrebbe continuato in questo sistema rimanendo lo stesso regime, come avviene ancora oggi per il Venezuela e per i paesi del medio oriente. La nazionalizzazione ha consentito di mantenere uno sviluppo dell'esportazione, ma di indirizzare l'aumento di produzione delle fonti di energia per uno sviluppo industriale proprio, libero, indipendente, autonomo, sulla base di prezzi differenziati.

ZERBI, *Presidente della Commissione*. È l'antefatto che è diverso; quando si supera il fabbisogno interno...

SPALLONE. Intanto, il problema che ci si presenta oggi è quello di produrre il petrolio, e per fare questo occorre rompere quelle posizioni che mi sono sforzato di chiarire prima, sulle quali in parte ella pure, onorevole Zerbi, ha convenuto.

Poi si pongono questi problemi di prospettiva, che sono tali da creare condizioni nuove e vantaggiose, frutto di questa politica nazionale delle fonti di energia.

Prendiamo, ad esempio, soltanto la benzina. Nel Messico viene venduta a 16 cents di dollaro per gallone, negli Stati Uniti a 29. Per gli olii combustibili la differenza è ancora maggiore: 1,1 dollaro per barile nel Messico, 2,1 negli Stati Uniti.

Ecco dunque come, anche conservando le strutture capitalistiche e senza sovvertirle, una politica nazionale degli idrocarburi si può realizzare a vantaggio di tutta l'economia nazionale, creandosi le condizioni per lo sviluppo di questa economia.

Riassumendo questo mio intervento, a nome del mio gruppo voglio sottolineare che per noi la legge che ci accingiamo ad approvare deve essere chiaramente e in modo cosciente uno strumento di lotta contro i monopoli, di difesa dell'indipendenza politica e dello sviluppo economico del nostro paese. Soltanto a queste condizioni la legge può ottenere i suoi effetti, può raggiungere i suoi obiettivi. Ecco perché nel quadro di questa legge è essenziale il posto che si fa all'azienda di Stato: senza questa, tutta la legge non sarebbe altro che una serie di formule giuridiche di ben scarsa consistenza, di fronte ai ricatti ai quali naturalmente, fatalmente, ci porrebbero i gruppi monopolistici stranieri e nostrani.

L'argine effettivo contro il cartello e contro la politica monopolistica è rappresentato, per questa legge, dall'azienda di Stato, dalla sua capacità di intervenire nella ricerca e nella coltivazione come fattore di stimolo, come fattore di confronto, come elemento in grado

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

di sostituirsi in ogni istante alle compagnie private che otterranno i permessi e quindi le concessioni, secondo la lettera e lo spirito di questa legge.

Ecco perché, signor ministro, noi chiediamo che si discuta quanto prima un adeguato provvedimento legislativo che regoli l'attività e l'azione dell'azienda di Stato; provvedimento che in primo luogo ne salvaguardi l'indipendenza dal cartello e dai grandi monopoli, oltre a disporre i finanziamenti necessari per condurre un'attività, un'aggressiva politica di ricerche.

L'onorevole La Malfa, in ordine ai permessi da accordare all'E.N.I., si augurava che l'E.N.I. non richiedesse troppi permessi al fine di evitare di squalificarsi, qualora i risultati fossero negativi, di fronte al paese.

Ritengo che questa può essere una preoccupazione legittima, indubbiamente, dei dirigenti dell'E.N.I.; ma noi dobbiamo desiderare, anzi reclamare, che l'E.N.I. chieda molti permessi e che siano messi a sua disposizione finanziamenti tali da consentirgli di condurre le ricerche nel nostro sottosuolo nel modo più vasto possibile. Credo, anzi, che sia compito del Governo e del Parlamento che l'E.N.I. sia spinto ad attuare la più larga attività di ricerca, tenendo presenti gli scopi precipui dell'azienda che non solo cerchi il profitto, ma, soprattutto nel nostro caso, agisca come elemento di stimolo e di confronto per spingere sulla più vasta scala delle ricerche tutte le altre forze che saranno chiamate ad operare in questo settore in funzione degli interessi generali del paese. In altri termini, bisogna fare in modo che l'E.N.I. sia costretto a fare le ricerche in tutti i punti della superficie del nostro paese, in modo che non vi sia alcun vuoto in cui operino iniziative private per cui possa venire a mancare il confronto. I mezzi finanziari debbono essere, dunque, adeguati all'attuazione di questa politica. Non bisogna mettere in condizioni l'E.N.I. di limitarsi, ad esempio, ad effettuare le ricerche soltanto negli Abruzzi o nella Calabria; al contrario, è necessario fornire all'E.N.I. il finanziamento sufficiente che gli consenta di inserirsi dappertutto, come ho già detto, come elemento di confronto e antimonopolistico.

Noi proponiamo una legge in cui si stabiliscano delle intercedine necessarie fra i vari permessi di ricerca. Ora, in queste intercedine deve operare largamente l'E.N.I. proprio per assolvere a questa funzione antimonopolistica e alla tutela degli interessi nazionali nel settore dell'industria petrolifera.

Onorevoli colleghi, per quanto ci riguarda, noi sappiamo che una legge, per buona che sia nella sua struttura tecnica (non è certo il caso di questa legge), è sempre ciò che vuole che sia chi è chiamato ad applicarla, e qui non di persone si tratta, ma di forze politico-economiche. Indubbiamente, per molta parte del suo contenuto, questa legge coalizza contro l'attuazione delle sue disposizioni interessi formidabili che tenteranno di eluderla e di renderla inoperante.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, come siamo stati fra coloro che hanno condotto in prima linea la lotta contro la legge Togni che apriva le strade al cartello, così saremo coloro che si batteranno per difendere il contenuto antimonopolistico di questa legge, perché sia applicata come strumento di una politica nazionale degli idrocarburi. Per questo chiameremo a battersi i lavoratori e l'opinione pubblica del paese; per questo noi salutiamo alcune affermazioni che sono venute in questa Camera da parte dei colleghi del centro, i quali comprendono che la maggioranza che si è realizzata intorno a questo disegno di legge non può rimanere un atto episodico senza svuotare, onorevole Zerbi, il contenuto di questa legge, perché il giorno in cui si passerà all'applicazione di questa legge e concretamente bisognerà far rispettare le clausole, ripeto, antimonopolistiche e produttivistiche della stessa (clausole che si sforzano di elaborare una politica nazionale del petrolio), voi incontrerete, se vorrete far applicare e rispettare questa legge, noi su questo terreno tra le forze di avanguardia che si battono per condurre avanti questa politica.

Noi sappiamo del resto — ne è un esempio il fatto che siamo riusciti a fare questa legge — che si esce dall'immobilismo quando cadono le preclusioni contro i partiti del movimento operaio coi quali, come i fatti dimostrano, si riesce a discutere, ad intendersi, a tracciare le grandi linee di una politica nazionale del petrolio.

Noi lavoreremo anche partendo da questa base, che è quella fondamentale, che rispetta gli interessi del paese, per creare appunto in Italia le premesse di una nuova maggioranza politica, di una maggioranza che si muova sul piano di indirizzi nuovi, capace di rimuovere gli ostacoli che frenano lo sviluppo del nostro paese in tutti i settori e di avviare un processo di sviluppo nuovo per le forze produttive, per stabilire rapporti nuovi di convivenza nel nostro paese.

Noi riteniamo che ciò sia possibile nella misura in cui si rompono certe strozzature, si

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

fanno cadere certe baronie, si lasciano le forze produttive del paese libere di svilupparsi in modo organico verso e secondo le linee stabilite dalla Costituzione della Repubblica italiana. (*Applausi a sinistra*).

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Colitto:

« La Camera,

considerato che nel disegno di legge per la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi non è disciplinata la ricerca in area marina, mentre è interesse del paese che siano incoraggiate tutte le iniziative in tutti i territori favorevolmente indiziati,

invita il Governo

a predisporre sin da ora un disegno di legge, che la materia appunto congruamente disciplini, tenendosi opportunamente conto anche delle norme contenute nel disegno di legge n. 2176 "Risorse minerarie della piattaforma continentale italiana" ».

L'onorevole Colitto ha facoltà di svolgerlo.

COLITTO. Il disegno di legge, sul quale la Camera si è con tanti appassionati ed autorevoli interventi soffermata, non mi sembra che si occupi delle ricerche degli idrocarburi nelle aree sottomarine, dettando norme disciplinatrici delle stesse. Eppure operazioni del genere sono ormai effettuate da circa dieci anni in un certo numero di paesi, per cui si è acquistata in materia una notevole esperienza!

Bisogna, a mio avviso, assolutamente colmare questa lacuna, anche perché — se sono esatte le mie informazioni — non sono poche le domande di permessi di ricerche, specie per la fascia costiera adriatica, presentate ai competenti distretti minerari. Occorre colmarla con l'emanazione di nuove norme, perché l'estensione pura e semplice alle ricerche sottomarine delle norme del disegno di legge in esame non parmi possibile. Ricerche del genere pongono, infatti, problemi tecnici assolutamente particolari, che non esistono per quelle terrestri, dovendosi esaminare, ad esempio, l'azione dei venti, l'azione delle correnti e così via.

Anche i metodi di perforazione sono sensibilmente diversi da quelli terrestri. Bisogna, infatti, costruire grandi piattaforme galleggianti, dotate naturalmente di tutti i materiali necessari ed ancorarle al largo. Su di

esse deve trovar posto tutto il personale con i relativi servizi. Debbono, poi, essere assistite continuamente da battelli ausiliari.

Anche le condizioni di sfruttamento variano notevolmente in confronto con quelle consimili su terra, in quanto, presentando ogni giacimento problemi particolari, che debbono essere risolti con metodi adattati caso per caso alle condizioni dei giacimenti, alla profondità del letto marino, alla distanza dalla costa ed a numerosi altri fattori, ogni fase dell'esplorazione e dello sfruttamento in aree sottomarine è assai più costosa delle operazioni terrestri. Senza entrare in dettagli, si può affermare che i costi di perforazione in zone marittime superano da cinque a sette volte i costi terrestri.

È evidente, perciò, la necessità, disciplinandosi le ricerche sottomarine, di temperare in certa guisa le disposizioni del disegno di legge in esame, sia per quanto si riferisce alle norme di carattere finanziario, sia per quanto riguarda l'ampiezza delle aree di ricerca e di coltivazione, la forma delle stesse, il periodo iniziale per le ricerche e così via, tenendosi conto di quanto innanzi ed anche del limitato numero di imprese qualificate, per capacità finanziaria e tecnica, ad effettuare le ricerche.

Avrei forse potuto presentare un certo numero di emendamenti agli articoli 3, 6, 7, 8, 10, 14, 15, 18, 21, 22 e 28 del disegno di legge; ma non ho creduto di farlo per non ritardare l'approvazione dello stesso. Ho preferito presentare questo ordine del giorno, che sto illustrando, con il quale mi sono permesso di invitare il ministro a redigere al più presto altro disegno di legge che contempli appunto la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi in aree sottomarine.

So che il problema dell'appartenenza del sottosuolo marino al di fuori delle acque territoriali ha generato problemi di diritto internazionale ora all'esame della commissione di diritto internazionale dell'O.N.U., e so che il Governo ha presentato il 10 aprile scorso a questa Camera, il disegno di legge n. 2176, intitolato: « Risorse minerarie della piattaforma continentale ». Penso, però, che il processo elaborativo di nuove norme in materia non dovrebbe ritardare l'emanazione delle norme da me auspiccate, anche perché, ancora per qualche tempo, la tecnica delle ricerche sottomarine non permetterà di affrontarle al di là di un limite massimo di profondità di 50 metri.

Faccio appello alla sensibilità ed all'autorità del nostro ministro e penso, pertanto, che il Governo possa accogliere l'ordine del gior-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

no e, quello che più conta, vorrà porsi subito, accettandolo, al lavoro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Gorini e Franceschini Giorgio:

« La Camera,
considerato:

che di frequente vengono segnalati danni di notevole entità derivanti dall'industria metanifera e dalle ricerche petrolifere a particolari zone agricole del nostro paese, risultando fra l'altro che le acque provenienti dalle trivellazioni del terreno, contenenti metano, vengono raccolte dai canali di scolo e di irrigazione, con conseguente inquinamento dei maceri e pregiudizio dei terreni specie coltivati a canapa, ortaggi e frutteto;

che il disegno di legge n. 346 sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi e molto meno la legislazione vigente in materia non contengono norme precise ed adeguate ad ovviare ai danni dell'agricoltura;

che nonostante da tempo « immemorabile » tra le amministrazioni interessate sia stata costituita una commissione interministeriale per la risoluzione del problema dei versamenti delle acque reflue dai pozzi di ricerca, non risulta che la commissione predetta abbia formulato le sue proposte ai ministri competenti, perché ove l'avesse fatto, indubbiamente il disegno di legge *de quo* le avrebbe tradotte in norme cogenti,

invita il Governo

a sollecitare la commissione stessa affinché addivenga alle richieste conclusioni e, qualora tali conclusioni già sussistano, formarne oggetto di regolamento alla legge in discussione o meglio predisporre ulteriori norme legislative sulla scorta di tali conclusioni a tutela delle imprescindibili necessità dell'agricoltura italiana ».

L'onorevole Gorini ha facoltà di svolgerlo.

GORINI. Il mio ordine del giorno si riferisce al danno che deriva all'agricoltura dal defluire nei canali di scolo e d'irrigazione delle acque metanifere in dipendenza delle trivellazioni dei pozzi per la ricerca del metano e del petrolio. Il danno non è eventuale o probabile, ma è sempre certo ed inevitabile, specie quando si tratta di trivellazioni non molto profonde. Le acque reflue, in questi casi, sono ricchissime di cloruro dal 15 al 20 per mille in media.

È chiaro che in agricoltura l'infiltrazione delle acque nella falda sotterranea è indispensabile per mantenere la freschezza dei terreni e quindi incrementarne il rendimento agri-

colo; ma se poi l'infiltrazione è di acque nocive noi vediamo a poco a poco crearsi zone di terra bruciata.

Ora, le azioni possessorie o di danno temuto, cui possono ricorrere i produttori in agricoltura, sono molto spesso frustrate dalla presenza di esigenze di interesse pubblico nel convenuto, che certamente non possiamo disconoscere. Però è necessario, anzi assolutamente indispensabile, dettare quelle tutele e cautele alle quali l'agricoltore non può rinunciare.

L'esistenza delle due grandi attività, agricoltura e industria, e le rispettive esigenze non ci pongono il problema della scelta in quanto — è ovvio — la coesistenza di esse è il cardine della vita economica del nostro paese, come del resto credo di tutti i paesi del mondo; però ci pongono il problema che l'una non sia di detrimento all'altra.

L'articolo 37 della presente legge, tecnicamente inaccettabile, contiene norme inadeguate ed insufficienti. esse sono comunque dirette alla esecuzione di opere tardive, quando cioè il danno si è già verificato, e comunque dipendenti da un giudizio sull'esistenza del danno medesimo che dalla legge stessa è indicato sotto formula dubitativa, mentre sappiamo che è sempre reale e permanente: senza peraltro considerare che le norme stesse cadranno inevitabilmente nel nulla in quanto lo stesso disegno di legge non contempla sanzione alcuna.

Lo stesso relatore, nella sua ampia e documentata relazione, per i danni derivanti o derivabili all'agricoltura se l'è cavata con poche righe accennando a due emendamenti che non sarebbero stati accolti in seno alla Commissione. Il che sta a dimostrare ancora una volta come il problema, pur tanto importante, sia di regola sottovalutato.

È questo non è un problema nuovo. Già io l'avevo prospettato nella decorsa legislatura. Precisamente dal resoconto stenografico del 27 giugno 1952 rilevo la risposta che l'allora ministro dell'agricoltura, onorevole Fanfani, ebbe a dare ad una mia interrogazione in proposito: « Si fa presente che da tempo è stata costituita tra le amministrazioni interessate una commissione interministeriale per la risoluzione del problema dei versamenti delle acque reflue dai pozzi di ricerca. Detta commissione, che certamente avrebbe terminato molto prima i suoi lavori se questi non fossero stati impediti dalle alluvioni, è ora pervenuta alla fase conclusiva dopo indagini tecniche e giuridico-amministrative. Sulla scorta dei dati già acquisiti è stato dato incarico ad

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

un eminente idraulico, membro della commissione, di presentare i progetti conclusivi per la regolamentazione dei versamenti. La commissione predetta, di conseguenza, formulerà le sue proposte ai ministeri competenti. Si assicura che tali proposte saranno tenute nel massimo conto e che il Governo adotterà provvedimenti intesi a risolvere in via definitiva la questione, con il fine precipuo di contemperare le esigenze dell'industria estrattiva con quelle dell'agricoltura ».

La legge che noi stiamo discutendo, però, non pare si sia informata a questi principi. Quali sono state le conclusioni di questa commissione? Chi ne ha avuto conoscenza?

Il mio ordine del giorno tende a porre rimedio a questa carenza della legge. Mi rendo perfettamente conto che un emendamento proposto e sostenuto in questa sede potrebbe ritardare l'approvazione della legge e potrebbe essere anche controproducente. Pertanto col mio ordine del giorno invito il Governo a rendere conto all'Assemblea di quelle che sono state le conclusioni di questa commissione ricordata nella risposta datami nel 1952 e faccio voti affinché in sede di regolamento a questa legge o con provvedimento successivo si addivenga alla difesa ed alla tutela dell'agricoltura anche in questi casi in cui essa, la solita povera cenerentola, deve soggiacere alle necessità dell'industria.

Concludo esprimendo la fiducia che l'onorevole ministro vorrà accogliere il mio ordine del giorno, e, se del caso, spero esso venga suffragato dal voto favorevole dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bima, Bubbio e Giraudò hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevato che la legge istitutiva dell'E.N.I. concede a questo ente un'alta percentuale del territorio nazionale — che agli effetti geologici appare anche la più importante — e ciò senza imporre all'ente stesso alcun limite di tempo né alcun programma di lavoro a pena di decadenza della concessione, analogamente a quanto molto opportunamente viene imposto ai ricercatori in base alla legge approvanda; al fine preminente di accelerare le ricerche di idrocarburi, fonte energetica di vitale importanza per il paese,

fa voti

che il Governo esamini con sollecitudine se vi siano zone della valle padana in cui le ricerche affidate all'E.N.I. siano state caratterizzate da particolare lentezza ed inadeguatezza ed in tali casi promuova l'applicazione

dell'articolo 4 della legge istitutiva, ove è detto che l'ente può alienare le attività che non ha interesse a conservare, onde permettere che nuovi ricercatori siano ammessi nelle zone meno sfruttate ».

L'onorevole Bima ha facoltà di svolgerlo.

BIMA. Questo ordine del giorno rispecchia la posizione assunta dagli enti economici, dalle autorità politiche del centro democratico e dagli enti locali della provincia di Cuneo che ho l'onore di rappresentare, provincia che, in quanto sita nella Valle padana, è soggetta, per quanto riguarda la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi, alla legge 10 febbraio 1953, n. 136, e cioè alla esclusiva competenza dell'Ente nazionale idrocarburi. Non discuto la bontà del movente che portò noi a concedere il monopolio per la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi nella valle padana all'Ente nazionale idrocarburi, anzi la presuppongo.

È certo, però, che ogni legge, e così anche quella istitutiva dell'E.N.I., se impone dei diritti a qualsiasi ente, implicitamente e correlativamente deve fissare anche degli obblighi e dei doveri, altrimenti, a mio avviso, cadono i presupposti e vengono meno le finalità cui invece il legislatore si ispirava.

Per venire al concreto, mi pare che noi, concedendo all'E.N.I. l'esclusiva delle ricerche nelle regioni della valle padana, abbiamo implicitamente voluto stabilire il dovere, per tale ente, di esplorare in ogni modo, con ogni mezzo e con la maggiore rapidità possibile, a beneficio della collettività, tale importantissimo settore del sottosuolo nazionale rappresentato appunto nella valle padana.

Però, onorevoli colleghi, l'evidenza del modo nel quale si sono svolti gli avvenimenti in questi ultimi anni ci fa pensare che forse abbiamo peccato un po' per fretta ed anche un po' per superficialità nell'esaminare il testo della legge istitutiva dell'E.N.I. Forse abbiamo mancato di notare come l'esclusiva venisse concessa per un tempo illimitato, come mancasse qualunque disposizione atta a stabilire degli obblighi di lavoro proporzionati alla vastità della regione ed alla importanza della materia, e come pure mancasse qualunque disposizione che prevedesse la decadenza dei diritti dell'E.N.I. su quelle zone dove esso non svolgesse una adeguata attività, per dare in tal modo ad altri la possibilità di compiere quei lavori che l'E.N.I. non avesse voluto o non avesse potuto espletare.

Tipica, signor ministro, è appunto la situazione della provincia di Cuneo. Nella mia

provincia fin dal 1953 tutti i terreni sedimentali sono compresi nella zona di esclusiva competenza di tale ente. E poiché non veniva eseguito nessun lavoro di prospezione e di rilevamento geologico, nel 1955 le principali autorità della provincia di Cuneo, avendo constatato che l'Ente di Stato non aveva ancora svolto alcuna attività esplorativa nel Piemonte sud-occidentale, inviarono al Presidente del Consiglio dei ministri, al ministro dell'industria e a quello delle finanze e, per conoscenza, ai parlamentari locali un messaggio nel quale esprimevano l'opinione che, se entro il 1956 l'E.N.I. non avesse eseguito perforazioni nel territorio della provincia di Cuneo, sarebbe stato forse indispensabile modificare la legge istitutiva per dar modo ad altri di fare quelle ricerche che l'E.N.I. non sembrava disposto a fare.

In tale occasione l'onorevole Mattei inviò a *La Stampa* di Torino la seguente dichiarazione:

« L'Agip Mineraria ha già eseguito per nostro conto studi geologici e geofisici nella provincia di Cuneo; è stato fra l'altro eseguito un completo ed accurato rilievo gravimetrico che ha fornito i presupposti per il proseguimento degli studi; dai risultati finora conseguiti non emergono chiare indicazioni di condizioni strutturali favorevoli all'esistenza di depositi di metano o di petrolio. In altri termini, non sono state rilevate quelle pieghe del terreno nelle quali generalmente, e in particolare nella pianura padana, vanno ad accumularsi gli idrocarburi ».

Conseguentemente ella, onorevole ministro, faceva una dichiarazione che veniva riportata da *La Stampa* del 26 maggio 1956, nella quale dava notizia di accurati rilevamenti geologici effettuati in provincia di Cuneo e di estese osservazioni gravimetriche. A questo proposito affermava testualmente: « I risultati dei detti rilevamenti non sono stati finora incoraggianti, specialmente perché si è constatata l'assenza di formazioni impermeabili atte alla conservazione di eventuali giacimenti di idrocarburi ».

Io comprendo, onorevole Ministro, che ella non ha avuto la possibilità di rendersi conto di come stanno le cose; non credo del resto che ella abbia questa competenza specifica. In ogni modo è certo che le informazioni fornite sono molto superficiali e non già frutto di attenti studi. Vorrei citarle qui uno dei più grandi geologi che il nostro paese possa vantare, Federico Sacco, piemontese, il quale in studi molto profondi e accurati, come si rileva

da alcune sue opere (*Bacini terziario e quaternario del Piemonte* (1889); *Piani messiniani del Piemonte* (1891) e, soprattutto, in una sua comunicazione all'Associazione agricola di Torino sui Colli Braidesi), accennava alla circostanza che vi erano nel sottosuolo della provincia di Cuneo indizi della presenza, specie nella Langa, di strati impermeabili.

Sta di fatto, invece, che, nonostante l'opinione di questo eminente geologo e di altri studiosi della materia, ella, onorevole ministro, con la sua affermazione nega che in provincia di Cuneo vi siano degli strati impermeabili. È evidente perciò che, se il Ministero è d'accordo in questo senso, non dovrebbe essere difficile per l'E.N.I. lasciare ad altri ricercatori la facoltà di continuare ricerche del genere.

Con il mio ordine del giorno intendo, quindi, onorevole ministro, fornire al Governo lo strumento giuridico idoneo a tal fine, strumento giuridico che mi pare debba ravvisarsi nell'articolo 4 della legge istitutiva dell'E.N.I., il quale testualmente dice: « L'Ente può alienare le attività che non ha interesse a conservare ». Con il mio ordine del giorno io perciò le chiedo, onorevole ministro, di esaminare la possibilità di rendere operante questo articolo, allo scopo di rendere possibile la prosecuzione della ricerca nella Valle padana nell'interesse dell'economia del nostro paese. (*Commenti al centro*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Presentazione di disegni di legge.

CORTESE, *Ministro dell'industria e del commercio*. Chiedo di parlare per la presentazione di due disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTESE, *Ministro dell'industria e del commercio*. Mi onoro presentare alla Camera, a nome del ministro della pubblica istruzione, il disegno di legge:

« Bando di un concorso speciale per esami e per titoli a posti di direttore didattico in prova ».

A nome del ministro dell'agricoltura e delle foreste, presento poi il disegno di legge:

« Modifica dell'articolo 44 del regio decreto-legge 15 ottobre 1925, n. 2033, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562 ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1956-57 (2294 e 2294-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 1956-57.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Macrelli, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il ministro dei lavori pubblici a dare disposizioni perché si provveda:

1°) alla migliore sistemazione della via Emilia;

2°) alla costruzione di una prima variante nel tronco della strada n. 71 da San Vittore a Cesena;

3°) a far terminare la statale n. 71 al chilometro 212 presso Bagno di Romagna, con prosecuzione della statale 3-bis fino all'innesto con la statale n. 3;

4°) a dare la classifica di strada nazionale al tratto Cesena-Cesenatico, declassando contemporaneamente il tratto Forlì-Rocca delle Caminate,

5°) ad allargare la n. 71, ormai insufficiente al traffico in continuo aumento;

6°) all'appalto dei lavori per la continuazione della strada San Piero-Alfero-Castel-dei;

7°) alla ultimazione della strada Pagnotavollicci-Balze;

8°) al completamento della Stia-Santa Sofia nel versante in provincia di Forlì;

9°) a sollecitare la presentazione di una legge per il passaggio alle province delle strade intercomunali che ne definisca la materia e ne regolamenti la esecuzione;

10°) ad aumentare, in congrua misura, gli stanziamenti per i danni di guerra nella regione emiliana-romagnola;

11°) a completare — senza ulteriori dilazioni e sospensioni — i lavori del palazzo di giustizia di Forlì, provvedendo nello stesso tempo alla sistemazione delle 130 famiglie, che occupano ancora il fabbricato;

12°) a provocare provvedimenti legislativi per le zone terremotate dell'alta Roma-

gna, disponendo che per la riparazione o ricostruzione di edifici pubblici o urbani di proprietà privata e di fabbricati rurali i sussidi vengano concessi nella misura del 75 per cento;

13°) a ultimare i lavori di restauro della storica Rocca Malatestiana di Montefiore Conca (Forlì).

Ha facoltà di parlare e di svolgere l'ordine del giorno.

MACRELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è la prima volta che io prendo la parola nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Se io avessi qui sul mio banco la raccolta dei miei discorsi in materia, potrei sceglierne uno a caso, leggerlo per intero, sicuro che gli argomenti già trattati sono gli stessi sui quali richiamerò oggi l'attenzione della Camera e del ministro dei lavori pubblici.

E — mi consenta dirlo, l'onorevole Romita — se io potessi anche leggere le risposte che ebbero allora a darmi i suoi predecessori, gli risparmierei la risposta odierna. Perché purtroppo è questa la sorte che tocca ai nostri interventi in sede di discussione dei vari bilanci: nulla di fatto; per cui io penso, come tutti pensiamo, che si debba arrivare finalmente a modificare il sistema ancora in funzione, per dare ai parlamentari la possibilità di porre sempre nuovi problemi e di ottenerne, sia pure nei limiti del possibile, la soluzione.

Così oggi parlerò ancora una volta della strada e — come al solito — ne tratterò da un punto di vista generale e anche sotto il riflesso di situazioni locali.

Il problema della strada è antico, si può dire, come l'umanità: col ritmo, veloce, anzi vertiginoso che ha preso la vita, le distanze non preoccupano più.

Ma è lo Stato invece che deve preoccuparsi della vita dei cittadini: e quando parlo di vita non intendo soltanto riferirmi a quella fisica, ma anche alle sue molteplici e complesse manifestazioni.

Ed ecco allora la necessità di avere strade, molte strade e nelle condizioni migliori di transitabilità.

Naturalmente, sono in prima linea le autostrade che — come i treni — cominciano ad avere dei nomi aureolati quasi di poesia. Voi sapete che abbiamo, fra i treni, « la freccia della Laguna », « la freccia del sud », « l'espresso delle Alpi », « l'espresso delle Dolomiti ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

Le autostrade non hanno voluto essere da meno in questa concorrenza fra strade e rotaie! Ed ecco infatti: l'autostrada del sole.

Non sarò certamente io a contrastare il passo alle autostrade, io che sono stato uno dei primi sostenitori dell'autostrada Milano-Rimini, diventata poi sulla carta la Milano-Bari.

A proposito della Strada del sole leggevo in questi giorni su un quotidiano milanese, *Il Giorno*, a caratteri scatoletti, questo titolo: « La corsa dei miliardi sulla strada del sole » e poi ecco la sintesi dell'articolo: « La costruzione della autostrada Milano-Napoli, che avrebbe potuto essere cominciata da un anno e mezzo, è ancora ferma, per l'intromissione di alcuni uomini politici, al cippo di San Donato Milanese. Si hanno comunque buone speranze che non farà la fine della metropolitana di Milano. Nella gigantesca impresa sono infatti coinvolti gli interessi di alcuni fra i nostri maggiori industriali; la lotta per gli appalti sta per cominciare ». Che cosa ha da dire in proposito?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Quella notizia è già superata.

MACRELLI. Me lo auguro. E sempre a proposito della « strada del sole » vorrei sapere se l'onorevole ministro è a conoscenza dell'ordine del giorno votato recentemente in una riunione presso la camera di commercio di Bologna. In quest'ordine del giorno i convenuti « esprimono l'avviso che il tracciato più razionale ed efficiente, non solo nell'interesse delle città considerate, ma anche in quello della funzionalità dell'autostrada in rapporto dei nuovi indispensabili prossimi sviluppi nelle direzioni di Ferrara-Venezia e Ancona-Pescara, sia quella a nord della ferrovia Modena-Bologna con idonea ubicazione delle stazioni di allacciamento delle dette città ».

D'altra parte in questi giorni ho ricevuto da Bologna, sempre sull'argomento, una breve relazione di un tecnico di valore, il quale afferma che, mentre ogni nuova opera stradale di importanza nazionale dovrebbe preoccuparsi non soltanto di accelerare e favorire il transito, ma anche di creare le condizioni per lo sviluppo di attività industriali, artigiane, turistiche locali, il progetto del professore Jelmoni non si è preoccupato di tali esigenze.

Nel progetto bolognese Leonardo da Vinci, per esempio, era prevista una stazione a Castiglione dei Pepoli, che avrebbe fortemente incrementato il turismo di tale centro. L'autostrada del sole invece, addentrandosi in terreni franosi, passerebbe a 13 chilometri da Ca-

stiglione, con difficoltà gravissime per un eventuale collegamento. Svanirebbe così, senza un preciso motivo tecnico, l'unico vantaggio per la montagna bolognese, la quale — oltrepassato il periodo di euforia corrispondente alla costruzione — rimarrebbe inevitabilmente danneggiata, come del resto tutta una zona dal Reggiano al Forlivese, per il convogliamento del traffico nord-sud in un unico « tubo » e per il suo isolamento rispetto alle grandi comunicazioni stradali.

Chi ha ragione, onorevole ministro? Le sarò grato se vorrà darmi una risposta. Comunque, noi sappiamo adesso che l'autostrada del sole da Bologna devierà verso Roma e finirà a Napoli. Benissimo!

Ma allora — ci sia lecito domandare — che cosa succederà della via Emilia, da Bologna a Rimini, e della Flaminia da Rimini in poi?

MATTEUCCI. Vi si camminerà meglio in conseguenza del minor traffico.

MACRELLI. Noi non ci facciamo illusioni, come non facciamo eccezioni per il vostro programma, che deve togliere l'Italia dal disagio in cui si trova in fatto di moderna viabilità, la quale, oltre servire ad una vasta rete di bisogni riguardanti la produzione, gli scambi, i consumi, servirà soprattutto ad incrementare il turismo internazionale, che ha segnato fino ad oggi punte rilevanti: circa 10 milioni di turisti, che saliranno quest'anno ad una cifra ben maggiore con i vantaggi economici e nazionali che è facile rilevare.

Rimane per altro il più grosso problema dell'ammodernamento di tutta la rete stradale così detta minore, sulla quale il traffico incide per circa l'80 per cento.

Bisognerà quindi che parallelamente alla costruzione di autostrade si provveda al miglioramento delle strade esistenti, anche per una ragione di equità nazionale, in quanto — mentre le autostrade hanno tracciati ben prefissi e servono al grande traffico — le strade minori sono e resteranno le strade di tutti; donde la necessità di curarne lo sviluppo e il miglioramento.

La via Emilia, che fa parte del gruppo di grandi arterie da modernizzare, chiede provvedimenti urgenti.

Particolare raccomandazione merita la strada statale n. 71, nel tronco Bagno di Romagna-Cesena e — tanto per incominciare — si dovrebbe dare il carattere di urgenza alla costruzione di una prima variante nel tronco della 71, che va da San Vittore a Cesena, il cui progetto è preparato da grande tempo.

La strada n. 71 riceve dalla statale 3-bis 6.000 tonnellate al giorno di traffico, secondo una statistica di circa due anni fa; per cui oggi tale cifra sarà senza dubbio salita notevolmente.

Poiché la stradale n. 71 è, rispetto alla statale 3-bis, di un grado minore nella classifica delle strade nazionali — perché la più alta percentuale del traffico gli perviene dalla predetta 3-bis — è da chiedersi se non sembri opportuno variare il percorso delle due arterie, in maniera che la statale 71 cessi al chilometro 212 presso Bagno di Romagna e da quel punto abbia proseguimento la statale 3-bis all'innesto con la statale 9 (via Emilia). Non solo, ma per completare l'opera bisognerebbe provvedere ad accogliere la istanza tendente ad ottenere una nuova classifica della strada Cesena-Cesenatico, declassando contemporaneamente la strada statale per la Rocca delle Caminate — per circa chilometri 16 — che evidentemente ha perduto il suo valore ed il suo significato, tanto più che è congiunta a Meldola con altra strada.

Sempre a proposito della n. 71 io debbo riconoscere che l'« Anas » ha fatto quanto poteva: sono stati per esempio allargati circa 50 ponti. Ma non basta: bisogna provvedere all'allargamento della stessa strada che in molti tratti ha l'antica larghezza della strada provinciale, cioè metri 4,50 e 5 metri, insufficiente quindi anche al transito più modesto, mentre quello della 71 è diventato un traffico di grande arteria, anche e soprattutto per quello che riceve dalla 3-bis (Tiberina), dalla strada del Fanante, dalla Baciolino, dalla Lignano-Borello, ecc.

Insieme agli allargamenti occorrono anche delle varianti e specialmente l'aumento della visibilità mediante sbancamenti di curve.

Ma io debbo ancora richiamare l'attenzione del ministro sulle necessità di provvedere:

1°) sollecitamente all'appalto dei lavori per la continuazione della strada San Piero-Alfero-Casteldelci, verso il Marecchia. Si tratta di pochi chilometri di strada ancora da costruire per mettere a disposizione delle popolazioni di due province (Forlì e Pesaro) una strada di circa 70 chilometri oggi inoperosa — perché incompleta — e quindi inutile per i cittadini e per lo Stato;

2°) alla ultimazione della strada Pagno (Sarsina) Tavollicci-Balze: strada importante per le zone di montagna, che lega una frazione di Sarsina — la gloriosa patria di Tito Maccio Plauto — e Tovalicci, tristemente fa-

mosa per la strage di 80 vecchi, bambini e donne — compiuta dai nazifascisti;

3°) al completamento della Stia-Santa Sofia, sul versante romagnolo in provincia di Forlì.

Bisogna che siano compiuti i pochi lavori rimasti, perché l'intero tronco stradale risponde alle necessità per le quali la strada è stata costruita su un percorso di circa 45 chilometri.

Altro provvedimento avente carattere di urgenza è il passaggio alle province delle strade intercomunali, di bonifica, ex militari, secondo la proposta del collega ed amico onorevole Camangi.

È vero che in materia si procede a ritmo accelerato a separati provvedimenti, ma quello che si impone è una legge che definisca la materia e ne regolamenti la esecuzione.

È chiaro ad ogni modo che se si darà un ritmo accelerato alle costruzioni di nuove strade e al rimodernamento di quelle esistenti, si porterà un notevole contributo alla riduzione del numero dei disoccupati e ciò in attesa che la riforma Vanoni ed altri concreti provvedimenti possano adottarsi per ridurre fortemente, se non per eliminare, il tragico fenomeno, che grava sulla vita e sull'avvenire del generoso e laborioso popolo italiano.

Ed ora consenta la Camera che — come in passato — io affronti l'altro problema dei lavori pubblici in Emilia e specialmente in Romagna, con particolare riferimento, alle province di Forlì e di Ravenna.

Molteplici sono i problemi afferenti ad opere pubbliche ancora da risolvere nell'Emilia. In particolare, volendo limitare l'attenzione ai settori di competenza dell'amministrazione dei lavori pubblici, i problemi possono puntualizzarsi in tre grandi categorie: 1°) riparazione danni bellici; 2°) opere nuove; 3°) opere a favore delle zone depresse.

In base agli accertamenti fatti dai competenti uffici del genio civile sulla scorta delle denunce presentate dagli enti interessati, i danni bellici ancora da riparare ammontano alle seguenti cifre:

1°) riparazione e ricostruzione dei beni dello Stato danneggiati o distrutti: lire 2 miliardi 572 milioni 877.000, di cui Forlì 231 milioni 600.000, Ravenna 372.175.000, Rimini 18 milioni 350.000;

2°) ricostruzione beni enti pubblici locali, istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza nonché chiese parrocchiali ed assimilate: lire 26.967.988.000, di cui Forlì 1 miliardo 962.797.000; Ravenna 7 miliardi 54 milioni; Rimini 6 miliardi 211.505.000;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

3°) piani di ricostruzione: lire 2 miliardi 813.394.000, di cui Ravenna 657.000.000, Rimini 36.994.000;

4°) contributi in capitale per riparazione e ricostruzione alloggi privati: lire 5 miliardi 940.700.000, di cui Forlì 1.340.000.000, Ravenna 1.358.779.000; Rimini 1.372.120.000;

5°) contributi rateali per riparazione e ricostruzione alloggi privati: lire 14 miliardi 50.137.000, di cui Forlì 1.124.000.000; Ravenna 3.200.000.000; Rimini 2.752.000.000.

Come si può notare, l'onere a carico dello Stato per la riparazione dei danni bellici, complessivamente di lire 52.345.196.000, è ancora rilevantissimo.

Stante l'esiguità dei finanziamenti concessi fino ad oggi e particolarmente negli ultimi esercizi finanziari, il provveditorato alle opere pubbliche per l'Emilia ha rappresentato la situazione della regione invocando reiteratamente maggiori assegnazioni.

Purtroppo anche nel corrente esercizio la somma concessa per fronteggiare le spese per la riparazione dei danni bellici è di appena lire 1.580.000.000 di cui lire 350.000.000 rappresentano, in realtà, la reintegrazione di una somma di pari importo sottratta d'autorità dal Ministero dei lavori pubblici dagli articoli afferenti le opere pubbliche per poter corrispondere contributi in capitale a privati (sempre per danni bellici).

Con i limitati mezzi a disposizione non riesce possibile affrontare e portare a compimento, con continuità, lavori che comportino una spesa di una certa entità.

Non essendo possibile trascurare altri lavori ugualmente urgenti, ma che richiedono importi limitati, si è costretti a suddividere la esecuzione dell'opera in tanti lotti con tutti gli inconvenienti che tali forzati frazionamenti comportano nell'andamento generale dei lavori ed i danni che derivano dalla ritardata utilizzazione dell'opera da restaurare.

Nella mia Cesena, ad esempio, è in corso quest'anno il quinto ed ultimo lotto dei lavori di parziale ricostruzione del Foro Boario, il che significa che sono stati necessari cinque anni per finanziare la intera opera.

Sembra evidente che ove le assegnazioni dei futuri esercizi per danni bellici dovessero essere fatte sulla base di quelle del corrente periodo finanziario, per chiudere la partita delle riparazioni ai danni bellici occorrerebbero ancora almeno 40 anni.

Altro problema, la cui soluzione è indilazionabile è quello dei ponti.

Tenendo conto di quello che il provveditorato può destinare a dette ricostruzioni con i

fondi del prossimo esercizio, rimane ancora da affrontare una spesa di circa un miliardo nelle varie province, soprattutto in quelle di Ferrara, Bologna, Ravenna.

Pertanto, è indispensabile che il problema dell'incremento dell'assegnazione per danni bellici a favore della regione emiliano-romagnola venga affrontato decisamente nella sede competente allo scopo di eliminare i danni bellici ancora esistenti in un periodo di 5 o 6 anni al massimo.

Sistemazioni idrauliche. Il problema della sistemazione dei terreni e dei fiumi nella zona dell'Emilia non ha bisogno di essere particolarmente illustrato essendo ben noto, anche in dipendenza delle rotte che hanno determinato danni notevolissimi alle zone colpite.

Per la sistemazione del Po e degli affluenti si sono iniziati interventi di notevole mole provvedendosi ai finanziamenti con fondi della legge 9 agosto 1954, n. 638.

All'uopo sono stati assegnati 14 miliardi. Tale somma, però, non è sufficiente per la sistemazione e il rafforzamento di tutte le arginature.

Per poter raggiungere una certa sicurezza (salvo, è ovvio, il caso deprecabile di piene eccezionali ed imprevedibili, tali da superare ogni previsione) occorrerebbe che fossero assegnati altri 11 miliardi di cui uno almeno da destinare al fiume Reno.

È noto che per tale corso d'acqua è stata emanata una legge speciale che prevede la costruzione di un attenuatore delle sue piene (legge 16 giugno 1951, n. 557) stanziando la somma di lire 5.500.000.000.

Tale somma, però, non è sufficiente per rendere completamente funzionale ed efficiente detto scolmatore essendosi manifestata la necessità di altre opere che impongono un onere suppletivo di circa 3 miliardi.

Edilizia demaniale. Non lieve preoccupazione dà anche nella regione emiliano-romagnola l'edilizia demaniale, perché attiene strettamente al funzionamento dei servizi pubblici.

Io mi limito a segnalare tre importanti problemi la cui soluzione è stata già affrontata. Il completamento del Palazzo di giustizia di Forlì, per il quale occorre sostenere una spesa di circa 800 milioni; completamento della Pinacoteca di Bologna, spesa preventivata 180 milioni; Palazzo giardino di Parma (spesa da affrontare 250 milioni).

Sono stati iniziati lavori in detti edifici per un primo stralcio essendo urgente ed indispensabile intervenire, ma è ovvio che con le somme di cui si dispone non si potrà pro-

seguire i lavori se non con grande lentezza cosicché per ultimare le opere occorreranno vari anni. Per esempio, per il palazzo di giustizia di Forlì, dopo l'ultimazione dei lavori del primo stralcio, che riguardano unicamente il piano terra, è da augurarsi che seguano altri stanziamenti, ma ove non si potessero sistemare le 130 famiglie, che ancora occupano il fabbricato, i lavori stessi subirebbero un arresto.

Alloggi popolari. Tra le questioni che più assillano l'amministrazione dei lavori pubblici e gli istituti autonomi case popolari non è certo fra le ultime quella della costruzione di alloggi per risolvere il problema della casa a favore del ceto medio e dei meno abbienti.

È stato calcolato che in Emilia-Romagna vivono in alloggi baraccati, sottoscala, scuole, ecc., ben 10.092 famiglie.

Pertanto è indispensabile che le assegnazioni concesse sui fondi dell'apposita legge 9 agosto 1954, n. 640 vengano grandemente accresciute atteso che fino ad oggi sono state disposte soltanto assegnazioni per un importo complessivo di lire 3.320.109.980 che permettono di sistemare un numero di famiglie assai limitato confrontato con quello sopraccennato.

La regione dell'Emilia-Romagna comprende vaste zone che hanno tutte le caratteristiche per essere considerate zone depresse.

I territori dei comuni posti sulla dorsale appenninica, infatti, non offrono che minime risorse agli abitanti e la loro situazione, anche quando potrebbe essere suscettibile di miglioramento per il commercio dei frutti dell'economia rurale, rimane invece stazionaria quando non peggiora di anno in anno a causa della mancanza di strade, cui deve aggiungersi la scarsità di acquedotti, di scuole e spesso anche di abitazioni, talché si verifica un continuo flusso migratorio delle popolazioni montane verso il piano o verso paesi lontani con la conseguenza dell'abbandono di vaste zone che, se debitamente curate, potrebbero offrire possibilità di vita a molte famiglie.

Di non minor gravità è la situazione nella Bassa ferrarese dove la popolazione ha talora un tenore di vita inferiore al minimo registrato nelle zone più povere dell'Italia meridionale ed insulare. Non è infatti difficile, in dette località, trovare famiglie intere alloggiate in un unico locale al quale non si può dare altro nome che quello di tugurio, senza alcuna possibilità di lavoro, in condizioni di vita tali da giudicarle arretrate di molti decenni rispetto a zone più progredite.

A tale stato di cose, in base alle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 2 gennaio 1952, n. 10 ed ora con la legge 15 luglio 1954, n. 543, si è cominciato, da qualche anno, a porre rimedio con opere di costruzione, sistemazione di strade ed acquedotti, che, mentre offrono lavoro alle popolazioni locali, ne sollevano il livello sociale fornendo l'elemento principale di vita: l'acqua, ed il mezzo per comunicare più agevolmente con le località più progredite: le strade. Con tutto ciò, se pur quanto finora è stato fatto non può essere considerato come la classica goccia d'acqua nel mare, che anzi i risultati fin qui raggiunti devono ritenersi soddisfacenti, tuttavia ancora molto, anzi moltissimo rimane da fare.

A tal riguardo deve si far notare che i finanziamenti disposti con i fondi delle due leggi in parola non sono sufficienti per dare completamente ultimate non poche opere stradali per cui è particolarmente urgente far predisporre nuovi stanziamenti dell'ammontare complessivo, per tutta la regione: per opere stradali, lire 8.238.000.000; per acquedotti, lire 2.692.000.000.

In caso contrario si dovrebbe lamentare un vero sciupio del pubblico denaro.

Ma le dolenti note non sono ancora finite.

Nella notte tra il 25 e il 26 maggio scorso, due scosse sismiche di notevole intensità hanno colpito la zona dell'Alto Bidente e in special modo i centri di Santa Sofia e Galeata, con ripercussione sui territori dei comuni limitrofi (Civitella, Premilcuore e Bagno di Romagna).

Le scosse non sono state violentissime; tuttavia, poiché esse si sono giornalmente ripetute, sia pure con intensità decrescente, per una quindicina di giorni, e continuano, purtroppo, anche ora, hanno creato nella popolazione uno stato di terrore tale da rendere necessario l'immediato invio di tende per il ricovero dei cittadini, al che venne tempestivamente provveduto da parte dell'ufficio del genio civile, della prefettura, della Croce rossa, delle forze armate.

I danni maggiori si sono verificati nei fabbricati colonici, le cui condizioni statiche furono gravemente compromesse in precedenza dal disastroso terremoto del 1918, dalle ferite inferte dalla guerra e dal terremoto del 4 luglio 1952.

Per provvedere alla riparazione dei danni provocati da tale terremoto sono state emanate due leggi: legge 9 marzo 1955, n. 188, che prevede la « concessione di sussidi in ragione del 50 per cento della spesa per la riparazione o ricostruzione di edifici pubblici ed

urbani di proprietà privata » con una spesa autorizzata di 30.000.000; e legge 29 dicembre 1955, n. 1342, con la quale il Ministero dell'agricoltura « concede sussidi in ragione del 60 per cento della spesa occorrente per la riparazione o ricostruzione di fabbricati rurali di proprietà privata ».

Sta di fatto però che fino ad oggi ben pochi hanno usufruito di dette agevolazioni, il che è dovuto, a mio parere, a due motivi predominanti:

1°) il ritardo nella emanazione delle leggi.

I proprietari, nell'impossibilità di anticipare la somma necessaria per una organica riparazione del proprio immobile, si sono limitati a piccole opere di fortuna atte a rendere abitabile, sia pure alla meno peggio, la casa, sperando in... tempi migliori per completare i lavori. E in tale lunga attesa si sono assuefatti a vivere pericolosamente nelle loro case pericolanti;

2°) le depresse condizioni economiche della popolazione.

In sede di bilancio di agricoltura ho avuto occasione di illustrare le condizioni di vita della popolazione dell'alta Romagna.

Poiché ritengo che anche per quest'ultimo terremoto saranno emanati provvedimenti legislativi, credo necessario far presente che la concessione di sussidi nella misura del 50 per cento e del 60 per cento della spesa per la riparazione rispettivamente di fabbricati urbani e rurali, è assolutamente inadeguata.

Tali percentuali dovrebbero essere aumentate al 75 per cento per tutt'e due le categorie di fabbricati.

Tutti i comuni dell'Appennino romagnolo non hanno risorsa alcuna: non agricola, non industriale, non commerciale, ed i proprietari sia di beni urbani che colonici, si trovano nell'impossibilità di integrare quel 50 e 40 per cento rispettivamente a loro carico.

L'esodo già in atto dei coloni dai poderi di montagna (ed i fabbricati maggiormente danneggiati sono tutti in montagna) subirebbe un ulteriore gravissimo incentivo, ove i proprietari non venissero posti in grado di poter affrontare l'onere di spesa con il minimo sacrificio, adeguandolo alle loro misere condizioni finanziarie.

Ed ora « in più spirabil aere ». In questi giorni, ella, onorevole ministro, ha ricevuto nuove sollecitazioni per completare i lavori della Rocca malatestiana di Montefiore. Creazione artistica veramente imponente, può

bene annoverarsi fra i monumenti più rappresentativi della Romagna. Di linee semplici, ma magistralmente architettoniche, si innalza colossale tra una visione panoramica di eccezione, come una scena dallo sfondo azzurro e cupo in una armonia di colori, che si confondono là dove cielo e mare si congiungono. Le ingiurie del tempo, l'incuria degli uomini, il turbine della guerra avevano duramente colpito il vecchio maniero, ma poi le amministrazioni del comune in perfetta collaborazione con la Sovrintendenza ai monumenti e con l'intelligente e fattiva volontà del provveditorato alle opere pubbliche finirono per ottenere l'approvazione del progetto di ricostruzione e sistemazione a spese dello Stato.

Mancano gli ultimi milioni, onorevole Romita. Bisogna trovarli.

E così la mastodontica costruzione riprenderà il suo volto, innalzandosi orgogliosa e turrata verso il cielo, a testimonianza di tutto un passato e pronta a sfidare i secoli per tramandare le glorie dell'arte e della storia di Italia. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

DI BELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, terminavo l'anno scorso il mio intervento sul bilancio dei lavori pubblici con l'augurio di trovarci per la discussione del bilancio successivo in quest'aula in buona salute, in buona compagnia e soprattutto con molto lavoro già compiuto alle spalle. In modo particolare mi auguravo che già fossero iniziati i lavori per la costruzione delle autostrade.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono iniziati.

DI BELLA. La buona salute c'è, perché vedo che siamo tutti presenti, la buona compagnia c'è, anche se siamo in pochi, i lavori sono cominciati; però debbo dire, onorevole ministro, con la massima sincerità, che mi aspettavo che i lavori fossero iniziati qualche tempo prima e che essi procedessero con ritmo più accelerato. Ella non ha colpa di questo ritardo e di questa lentezza. L'onorevole Macrelli poco fa accennava che si tratta unicamente di un problema finanziario, il solito problema che in noi desta tanta preoccupazione. Ma su un punto particolare io desidero richiamare la sua attenzione. Nel precedente intervento le facevo presente di non condividere il criterio di costruzione delle autostrade con una larghezza tanto limitata, cioè di 7 metri e mezzo per carreggiata.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Con lo spartitraffico e le banchine la larghezza arriva a 24-25 metri.

DI BELLA. Ma sullo spartitraffico e sulle banchine con la macchina non si può andare, mentre sulle carreggiate di 7 metri e mezzo tre grosse macchine ad una certa velocità non possono transitare. Io mi auguravo pertanto che la larghezza fosse portata a 9 metri. Ciò non è stato fatto, ma ancora non è troppo tardi per intervenire.

Onorevole ministro, ho molta stima per lei quale tecnico oltreché come uomo politico. Appunto da tecnico a tecnico l'anno scorso io la supplicavo di ritornare sul disegno di legge già approvato e di farvi apportare qualche modifica, prima fra tutte quella dell'ampliamento della sede. Se noi allora avessimo potuto aggiungere metri 1,50 ai 7,50 già fissati avremmo consentito il passaggio in ciascun senso di tre macchine. Ora io sono preoccupato perché da 5 anni a questa parte in tutto il mondo la motorizzazione sta prendendo uno sviluppo quale forse 10 o 15 anni fa nessuno prevedeva. Noi vediamo che anche in Italia ogni mese vi sono da 50 a 60 mila nuove immatricolazioni di autoveicoli. Di questo passo non potremo più circolare. Dovremo pertanto ritornare — credo ciò sia possibile, perché i lavori sono stati inaugurati solo qualche tempo fa — su quel disegno di legge: sono convinto che il Parlamento non mancherebbe di confortarci col suo appoggio, e credo che anche i responsabili del Tesoro, di solito così rigidi, ci verrebbero incontro, comprendendo l'importanza di un siffatto emendamento.

Non passa giorno senza che in Italia, così come negli altri paesi che soffrono come noi di scarsità di capitali, accadano incidenti spaventosi. Si considerino quelli accaduti recentemente su tutte le autostrade, dovuti in particolare al fatto che disgraziatamente le strade non hanno 2 o 3 carreggiate in ogni senso. Sull'Aurelia, una delle arterie più importanti dell'Italia oltre l'Emilia, talvolta incrociando un camion con rimorchio bisogna fermarsi. Lo stesso dicasi quando si incrociano due macchine di una certa carreggiata.

La mia, onorevole Romita, è una critica affettuosa. Se al suo posto ci fosse stato un collega non ingegnere, e quindi non in grado di comprendere questi problemi, avrei detto: ne parliamo un'altra volta. Ma dal momento che ella è un ingegnere, io mi preoccupo e mi domando: se un ingegnere non si rende conto di questi problemi, dove andremo a finire? Onorevole ministro, le parlo da tecnico

a tecnico, animato dalla volontà di collaborare.

Recentemente mi sono recato negli Stati Uniti, e mi sono fermato su un'autostrada per quasi un'ora — non esagero — ad osservare le macchine che marciavano nei due sensi. Passavano 6 file di macchine e di *pullman* in una direzione e 6 nell'altra; ogni tanti chilometri vi era un grande spazio per consentire la sosta delle macchine che si trovavano in avaria, nonché dei turisti o di quanti desideravano fermarsi un quarto d'ora per poi ripartire. Guardando quell'autostrada ho pensato a questa nostra bella Italia, da tutti decantata come un paese prettamente turistico per le sue bellezze panoramiche, ma tanto povero di strade. Anche noi avremmo bisogno di quelle autostrade. Comprendo che le nostre condizioni economiche non ci permettono di arrivare a costruirne con 6 carreggiate in ogni senso; ma occorre arrivare almeno a tre. Con due sole carreggiate non abbiamo concluso nulla.

Ne abbiamo un esempio giornaliero sulla Cristoforo Colombo che collega Roma ad Ostia. Si tratta di una autostrada costruita recentemente, con spartitraffico, carreggiate larghe 5 metri o 5 metri e mezzo, e banchine laterali, ove due macchine fanno fatica a sorpassarsi, specialmente quando superano i 50-60 chilometri orari. Quando poi la macchina è lanciata a 100 chilometri, prima di effettuare il sorpasso occorre farsi il segno della croce, perché non si sa quello che può accadere.

Sono anche disposto a presentare un ordine del giorno in tal senso, ma le sarei grato se ella, onorevole ministro, volesse prendere l'iniziativa di modificare quanto è già stato fatto, venendo incontro ad una esigenza veramente sentita.

Non so dove andremo a finire entro un decennio, perché il nostro paese, essendo povero, non potrà costruire nuove strade. Io che circolo sempre in macchina a volte penso che, conoscendo le esigenze del nostro paese e le ristrettezze economiche dello Stato, sarei propenso ad autotassarmi per 2 lire al litro se mi garantissero che queste 2 lire servissero esclusivamente per la costruzione di nuove autostrade. Forse può sembrare paradossale che un cittadino chieda di dare un contributo continuo allo Stato e potrei anche essere criticato. Ma questo mio desiderio nasce proprio dalla profonda conoscenza che ho dell'ingragnaggio dello Stato per cui sono convinto che non vi sono altre soluzioni per poter realizzare un vasto piano di autostrade moderne.

Lo Stato potrà fare delle belle promesse, ma non può arrivare a nulla di concreto perché, quando si parla oggi di autostrade, si parla di miliardi, giacché il prezzo medio è di 250-300 milioni a chilometro; occorrono quindi miliardi e miliardi. Io penso pertanto che ciascun cittadino italiano che va in macchina dovrebbe essere lieto di pagare in più due lire per ogni litro di benzina per autofinanziare le autostrade. Ne deriverebbe anche una certa garanzia per la nostra incolumità.

Nelle autostrade recentemente costruite, o nelle strade costruite solo per il transito delle macchine, che non hanno quindi carattere di autostrade, vedo, onorevole ministro, che c'è una grande lacuna. Forse nessuno vi avrà mai pensato; non voglio essere Colombo, non voglio scoprire nulla: nelle autostrade all'estero, quando esse sono di 9 metri, ci sono 3 segni ed ogni macchina deve mantenere quel determinato binario. Sulla Roma-Ostia, cioè sulla Cristoforo Colombo io vedo invece ce vi sono i segnali di spartitraffico, il che consente all'automobilista poco esperto o a quello troppo educato di porsi sull'estremo lembo della strada, o quasi sullo spartitraffico costringendo l'automobilista che viene nello stesso senso ad effettuare il sorpasso a destra, cosa non contemplata dal regolamento stradale perché se gli accadesse un incidente verrebbe dichiarato colpevole, mentre in effetti la responsabilità dovrebbe essere dell'altro.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sulla Cristoforo Colombo no, perché non è statale; ma sull'Emilia vi sono questi segnali.

DI BELLA. No, onorevole ministro: vi è soltanto una divisione nel mezzo e basta. Io le percorro quasi tutte. Noi dovremmo invece adottare il sistema che è in uso negli Stati Uniti, che è il paese che ha maggior numero di autostrade. Là in ogni carreggiata vi sono indicati dei numeri: 50, 70, 90. Sono le velocità orarie che gli automobilisti possono tenere in ciascuna carreggiata. Un giorno o l'altro anche noi dovremmo arrivare alla limitazione delle velocità e stabilire la velocità per ogni binario. Oggi, infatti, vi è chi cammina a 120 chilometri l'ora, chi a 100, chi a 80 e tutti costoro si allineano lungo un unico percorso. Noi dovremmo invece prendere disposizioni sin da adesso in modo da stabilire sulla stessa strada tre velocità, una per quella di destra, una per quella di centro l'altra per quella di sinistra; velocità 1, velocità 2 e velocità 3. Se poi le carreggiate fossero quattro, avremmo quattro velocità. In tal modo chi non vuol correre prende quel determinato bi-

nario a velocità ridotta; chi vuol correre prende il più veloce e rischia.

L'anno scorso parlammo della polizia stradale. So che il Ministero dei lavori pubblici e l'« Anas » tengono a riavere come un tempo la polizia stradale. Credo che la polizia stradale dovrebbe essere di competenza del Ministero dei lavori pubblici in quanto essa non ha altri compiti se non appunto quello della polizia stradale. Se essa fosse amministrata dai lavori pubblici, questo Ministero potrebbe bene stanziare in bilancio una certa somma per la polizia stradale. Il Ministero dell'interno non può farlo, in quanto, se ha una somma a disposizione, esso deve fronteggiare le spese afferenti ad organi di polizia, che forse sono più importanti di quella stradale.

Ma la polizia stradale, onorevole ministro, prima ancora di entrare in funzione, dovrebbe essere selezionata. Noi assistiamo a volte a fenomeni strani. Chi usa la strada, se incorre in una piccola infrazione, pur essendo un cittadino che paga le tasse, è considerato dal poliziotto della strada un criminale. Siamo tutti considerati dei cafoni, qualche volta vengono fuori parole grosse e se si mostra la tessera e ci si fa riconoscere, ci sentiamo rispondere (mi si scusi la frase): « Me ne frego ». Lo dirò anche quando si discuterà il bilancio del Ministero dell'interno.

Io credo che il funzionario dello Stato, e particolarmente il funzionario di quel servizio, debba avere tanta buona educazione da presentarsi al pubblico o al trasgressore con buone maniere, in modo da far comprendere che la legge ha ragione e chi ha sbagliato deve assuefarsi, ma se il vigile o il poliziotto si presenta con arroganza o peggio, allora esaspera il cittadino.

Ritornando al problema delle autostrade, devo dire che in questi ultimi anni all'estero si sono realizzati dei programmi enormi. Mi riferisco alla Germania, alla Francia, all'Inghilterra...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La Francia no.

DI BELLA. Anche la Francia. Vi è un programma in Francia...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Programmi sì, ma realizzazioni meno che in Italia.

DI BELLA. La Francia avrebbe potuto sicuramente realizzare il programma delle autostrade se non avesse avuto quelle tegole in testa che si chiamano Indocina e Algeria. Purtroppo, la Francia, che aveva un programma brillantissimo per la realizzazione di autostrade, è stata costretta a stornare quei

fondi che aveva messo a disposizione (alcune centinaia di miliardi di franchi francesi) per potenziare alcune divisioni per condurre la lotta contro i ribelli in Indocina e in Algeria. Per cui non ha potuto mantenere l'impegno che aveva preso in un primo momento.

La Germania ha già fatto qualcosa. Non parlo dell'America del Nord e del Canada, perché è assurdo fare un raffronto fra chi ha dieci e chi ha modestamente uno come noi. Però ho notato che la scienza e la tecnica vengono largamente applicate nelle autostrade americane e canadesi. Vi sono dei comandi elettronici ed ultimamente — credo tre mesi fa — sono entrati in funzione anche gli elicotteri per dirigere il traffico stradale.

Pensi, onorevole ministro, che nella zona di New York sono ogni giorno in movimento 2 milioni e mezzo o 3 milioni di macchine che affluiscono dalle 7 alle 8,30 e lo stesso movimento si ripete la sera quando rifluiscono dalle 17 alle 18,30. Ella sa che in quelle autostrade vi sono 6-7 binari, 6 vengono lasciati per un senso e soltanto uno nell'altro senso nelle ore di punta e chi dirige il traffico è un tecnico del traffico stradale, che monta su un elicottero e attraverso la radio dà le disposizioni per far muovere i semafori, i quali sono a funzionamento elettronico, per cui, attraverso un bottone premuto dall'elicottero, si mette in funzione il rosso o il giallo o si dirotta il traffico in un senso o nell'altro.

Non dico che ciò si debba fare anche in Italia è assurdo soltanto pensarlo. Però sarebbe bene se anche noi per la nostra rete stradale potessimo disporre di un numero magari limitato di elicotteri. L'elicottero ha lo scopo di controllare, di apportare eventualmente soccorso, se necessario, perché è difficile che si trovino ospedali lungo le strade. Spesso si verificano disgrazie per cui occorre subito disporre dell'opera di un medico o di un chirurgo oppure occorre trasportare all'ospedale un ferito grave. Questo servizio in America e nel Canada viene assolto dagli elicotteri. Nel nostro paese si potrebbe impiegare l'elicottero, se non come mezzo di soccorso, almeno come mezzo di controllo.

Un altro provvedimento adottato negli Stati Uniti è quello della illuminazione delle autostrade. Ne accennai l'anno scorso e ricordo che l'onorevole Cervone mi interruppe dicendomi: prima costruiamo le autostrade e poi potremo parlare di illuminarle o meno. Sì, onorevole Cervone, dobbiamo prima pensare a costruire le autostrade e poi ad illuminarle, però sono stati escogitati diversi sistemi

per potere evitare gli inconvenienti dell'oscurità: nelle strade prive di senso unico, senza spartitraffico, non si è ancora trovato un meccanismo che impedisca alla vista di essere offesa dai fari di una macchina che viaggia in senso opposto. Perciò in molti paesi dove non è stato possibile fare altro si è provveduto ad illuminare le strade.

Si dice che in Italia questo non si possa fare per mancanza di energia elettrica ed anche per l'alto costo. Devo crederlo e non crederlo. Forse si potrebbero illuminare almeno le strade più importanti e di maggior traffico e il costo sarebbe compensato dal minor numero di sciagure e di incidenti. Quindi, signor ministro, lo Stato dovrebbe assumersi questo onere. So che si tratterebbe di qualche miliardo, ma bisogna farlo particolarmente nelle strade a percorso rettilineo, particolarmente sulla via Emilia, dove quando la visibilità è buona si comincia a vedere il piccolo faro di una macchina di senso contrario da una cinquantina di chilometri, il che significa che per una ventina di chilometri o per mezz'ora il guidatore si trova quella luce puntata contro gli occhi. Il che irrita il conducente sia che viaggi per motivi turistici, sia per lavoro. Infatti oggi, essendo l'automobile in concorrenza con le ferrovie, si servono delle strade e delle autostrade gli autotrasportatori che, proprio per vivere, debbono viaggiare particolarmente di notte.

Sarò forse pedante nel tornare sempre sullo stesso problema, ma è utile che qualcosa si faccia. Un esperimento è stato tentato a Roma, sulla vecchia autostrada Roma-Ostia che è in parte illuminata: ebbene, nella zona illuminata si può marciare tranquilli.

Oggi dovremmo pretendere (mi scusi questo verbo) che analoga misura sia adottata almeno nelle arterie principali d'Italia. Non credo che sia una spesa ingente, da non poter sostenere.

Accennavo poc'anzi a quanto è stato fatto per le autostrade negli Stati Uniti, in Francia ed in Germania. Ma anche l'Argentina progredisce in questo settore. Secondo l'Associazione della strada, nel 1955 l'Argentina ha impiegato in questo settore oltre 50 miliardi, cioè il 3,70 per cento del bilancio nazionale; l'Australia ha speso 18 miliardi nell'esercizio finanziario 1954-55; il Brasile ha costruito nuove autostrade per circa 1.500 chilometri; la Colombia sta costruendo 250 chilometri di autostrade e sta bonificando e rettificando 25 mila chilometri di strade normali trasformandole in autostrade. Anche l'Egitto, la Norvegia e l'Inghilterra fanno progressi. Si sa

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

che l'autostrada, questo nuovo sistema di strada, è necessaria sia per l'automobile di diporto, sia per quella di lavoro.

Bisogna che anche l'Italia si adegui. Terminiamo prima l'Autostrada del sole, ma bisogna pensare che avremo bisogno di altre autostrade, forse quella della « nebbia » od altro, ma è necessario che tutta l'Italia abbia delle autostrade, in quanto si prevede che nel 1970 nel nostro paese vi sarà una macchina ogni due persone.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Me lo auguro, perché significherebbe che il nostro paese si troverebbe in condizioni economiche molto floride, tuttavia, ne dubito.

DI BELLA. Ne sono convinto, anche sulla base dei progressi effettuati in questi ultimi anni. Me lo auguro anche perché un aumento della motorizzazione significherebbe lavoro per molte nostre industrie collegate con quella più specifica delle automobili.

Per quanto riguarda l'« Anas », gradirei che ella, onorevole ministro, esigesse una migliore cura nelle segnalazioni stradali. Spesso non esistono, creando un enorme disagio per gli automobilisti italiani e stranieri. Un altro rilievo riguarda la freccia di segnalazione delle auto. Una volta, la freccia era a metà macchina sul fianco, mentre ora i lampeggiatori sono soltanto nella parte posteriore. È un passo indietro che accresce il numero degli incidenti.

Pochi giorni fa, nel centro di Roma, ho assistito ad un incidente proprio per questa non razionale posizione del segnale. In tale incidente vi furono parecchi danni e, in pratica, entrambi i conducenti avevano ragione. È dunque necessario che, oltre al lampeggiatore posteriore, ne sia reso obbligatorio un altro sul fianco, all'altezza del parafrangente.

Un altro piccolo rilievo riguarda la guida, con la preghiera che ella, onorevole Romita, lo giri al suo collega dei trasporti. Molti autocarri e *pullman* hanno ancora la guida a destra creando spesso, soprattutto nei sorpassi, delle situazioni difficili. Anche a questo proposito occorre una disposizione che renda obbligatoria la guida a sinistra per tutti i tipi di macchine.

Per quanto riguarda gli incidenti, ho sott'occhio una statistica di quanto si fa in alcuni paesi e in modo particolare in Svizzera, in Germania ed in Inghilterra. In tutti i paesi del mondo — dice la pubblicazione — pur essendo viva la convinzione che il primo problema da affrontare è quello di costruire strade migliori, si ritiene tuttavia che il nu-

mero degli incidenti stradali possa essere contenuto rendendo note agli utenti della strada le norme che regolano la circolazione e svolgendo presso di essi un'intensa propaganda psicologica. Ogni automobilista, ad esempio, sembra essere fermamente convinto che gli incidenti debbano solamente accadere ad altre persone e mai a lui stesso. La possibilità poi di subire danni notevoli o addirittura di perdere la vita è anche più impensata, per la naturale facoltà, propria a quasi tutte le persone, di allontanare sul nascere queste idee spiacevoli.

Ci sembra quindi opportuno dare qualche notizia su quanto viene fatto nel campo della prevenzione degli incidenti stradali nei paesi in cui questa azione è già sviluppata. Sulla efficacia di una campagna del genere la seguente tabella, relativa a paesi a noi vicini, può aiutare a spazzar via molti dubbi. In Germania l'azione di prevenzione è ancora allo stato embrionale.

Circolazione automobilistica 1938, numero 3.500.000, morti 4.585,

circolazione automobilistica 1953, numero 2.800.000, morti 10.954;

circolazione automobilistica 1954, numero 3.200.000, morti 12.000;

circolazione automobilistica 1938-1954: meno 8,5 per cento, morti più 180 per cento.

In Svizzera la campagna di prevenzione iniziata da non molto tempo comincia a dare i suoi frutti, gli incidenti aumentano meno rapidamente della circolazione.

Circolazione automobilistica 1938, numero 120.000, morti 834,

circolazione automobilistica 1953, numero 375.000, morti 911;

circolazione automobilistica 1954, numero 440.000, morti 956;

circolazione automobilistica 1938-1954: più 297 per cento, morti più 50 per cento.

In Gran Bretagna una efficientissima campagna di prevenzione è in atto da molti anni.

Circolazione automobilistica 1938, numero 3.000.000, morti 6.648

circolazione automobilistica 1953, numero 5.000.000, morti 5.090,

circolazione automobilistica 1954, numero 5.400.000, morti 5.008,

circolazione automobilistica 1938-1954: più 80 per cento, morti meno 25 per cento.

Dunque, con una campagna efficace si riducono gli incidenti. A questo proposito esiste negli Stati Uniti una legislazione speciale per la prevenzione degli incidenti stradali. Da recenti statistiche è risultato che il 10 per

cento di tutte le auto in circolazione hanno subito in qualche modo un incidente; e ogni 15 minuti, sia di giorno che di notte, una persona perde la vita per incidenti automobilistici e ogni 16 secondi un'altra persona subisce danni. Per sinistri stradali l'anno scorso si sono lamentati 30 mila morti, cifra di gran lunga superiore a quella relativa a gravissime malattie come la poliomelite e la tubercolosi. Dal 1934 ad oggi negli Stati Uniti sono morti circa 700 mila individui.

Per combattere quella che è definita la guerra del traffico, sono sorte molte iniziative. Nel 1946, per iniziativa del governo federale si è svolta una conferenza detta della Casa Bianca, per la prevenzione degli incidenti, nell'intento di studiare i mezzi atti a ridurre il numero degli infortuni stradali che erano aumentati dopo l'abolizione del razionamento della benzina. Richiamandosi ai nuovi ritrovati della tecnica conosciuti idonei al raggiungimento dei fini proposti, i delegati concretarono un programma d'azione la cui realizzazione fu affidata ad appositi comitati. Questi tennero annuali riunioni ed i relativi risultati furono esaminati in conferenza plenaria nel 1949 e nel 1951. In quest'ultima occasione si riconobbe la necessità dell'insegnamento nelle scuole delle norme per la circolazione.

Noi, in Italia, dovremmo fare qualcosa. Si sta compiendo qualche progresso, ma molto modesto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*.
Ne parlerò.

DI BELLA. Per quanto riguarda l'insegnamento obbligatorio è a tutti noto che ho presentato un « trittico », cioè tre progetti di legge: uno sull'assicurazione obbligatoria, l'altro per l'istituzione di una cattedra per l'insegnamento obbligatorio, ed il terzo per la creazione di un Centro nazionale del traffico.

Per quanto riguarda l'insegnamento obbligatorio nelle scuole, in una parte della relazione scrivevo: « Lo spirito sempre più ampio che ormai quotidianamente la stampa dedica ai problemi ed agli incidenti del traffico, il moltiplicarsi delle private iniziative che con suggerimenti, proposte, denunce tendono a sollecitare provvedimenti risolutivi in merito, il ridestato interesse degli organi competenti, che mirano concordemente ad una realizzazione rispondente, offrendone i presupposti tecnici, sono i sintomi rivelatori di una cosciente volontà nazionale di non sottostare oltre alla caotica attuale situazione, della quale l'Italia esige l'immediata trattazione e

il più urgente adeguamento alle esigenze odierne. La ormai infinita casistica esistente, purtroppo, sull'argomento, ha fornito la più vasta materia di studio e può senz'altro affermarsi che proprio grazie ad essa è stato possibile a tecnici competenti giungere non solo alla più completa esemplificazione infortunistica della strada, ma anche alla più avveduta formulazione di misure preventive e cautelari ».

Nella formazione di questa proposta di legge parlavo della istituzione in tutte le università della Repubblica di una cattedra di studi del traffico e della circolazione, avente per scopo l'insegnamento della specifica disciplina: tale disciplina dovrà essere aggiunta alle materie di insegnamento obbligatorio in tutte le facoltà per la durata di un anno, ed inserita tra le materie di esame. Dicevo anche che i rettori magnifici, d'intesa con le direzioni dei competenti Ministeri della pubblica istruzione e dei trasporti, dovevano provvedere a fissare i limiti e le caratteristiche dei corsi di insegnamento. Chiedevo anche che nei corsi di istruzione elementare per la terza e quarta classe, venisse inserito l'insegnamento obbligatorio delle più essenziali nozioni sul traffico e la circolazione.

Negli Stati Uniti già è stato attuato quello che io ho proposto. Il mio atteggiamento è stato materia di riflessione, perché quando sono stato ospite di una università americana del Connecticut, ho avuto la possibilità di assistere a diverse lezioni.

Desidero leggervi ciò che è stato scritto in una rivista:

« L'insegnamento di norme di circolazione incomincia negli Stati Uniti all'età di 6 o 7 anni e si svolge nel modo seguente. Nella scuola primaria gli allievi sono condotti ai più importanti incroci stradali con segnalazioni semaforiche o senza; viene mostrato come devono attraversare la strada, come si deve salire e scendere dall'automobile, come si deve circolare in bicicletta, e inoltre quali sono le strade meno pericolose per recarsi a scuola, ai giardini pubblici, alla biblioteca e al cinema. Allo scopo di interessare i cittadini ai problemi della circolazione sono stati istituiti concorsi per la compilazione di manifesti, di *slogans* sulla opportunità delle norme relative al traffico. I migliori lavori vengono premiati, pubblicati col nome degli autori.

« Le riproduzioni sono poi colorate e distribuite anche in altri centri. Sono state altresì costituite delle pattuglie di sicurezza stradale, formate dagli stessi ragazzi dai 7 ai 16 anni.

I più grandi vengono spesso utilizzati come agenti di polizia per regolare il traffico su strade relativamente tranquille e per far attraversare i bambini.

« Queste iniziative hanno dato ottimi risultati. Nelle scuole secondarie, per giovani dai 12 ai 17 anni, oltre a corsi teorici sulla circolazione, vengono impartite anche lezioni di guida che si svolgono con l'ausilio di proiezioni cinematografiche, con documentari ed altro. In molte scuole, per detti allievi, si usano vetture con doppio comando. Gli studenti sono condotti in un primo tempo su strade di scarso traffico, e in seguito su arterie dove la circolazione è più intensa. In genere sulla stessa vettura prendono posto 4 allievi, cosa che permette ai tre passeggeri di osservare il loro compagno al volante e trarne utili insegnamenti. Tali vetture sono spesso fornite gratuitamente da rappresentanti locali di auto, e il numero di tali veicoli è aumentato attualmente negli Stati Uniti, per esempio, sono circa 9.000.

« Nelle università invece sono tenuti i seguenti corsi: preparazione di autisti; insegnamento delle norme generali sulla circolazione e sicurezza stradale, corsi di pedagogia per formazione di insegnanti che siano competenti sulle norme della sicurezza stradale nelle scuole primarie e secondarie.

« È stato constatato che chi ha seguito con una certa efficacia questi corsi subisce, a parità di chilometraggio, circa la metà di incidenti che colpiscono coloro che non li hanno seguiti o frequentati.

« Per coloro che aspirano all'insegnamento delle norme sulla sicurezza stradale, sono aperti ogni anno 600 corsi che si ripartiscono in sessioni, con diverse specializzazioni a seconda del tipo della scuola alla quale si desidera partecipare ».

Signor ministro, mi sono permesso di darle leggendo questa paginetta...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È un argomento molto importante.

DI BELLA. ...per informarla di quanto si fa nel mondo. Purtroppo, anche per il nostro povero paese queste esigenze sono essenziali. anche noi dovremmo al più presto disporre questo insegnamento obbligatorio nelle scuole.

Al Ministero del tesoro mi è stato detto: è una notevole e lodevole iniziativa che bisognerebbe potenziare, però, per questione di fondi, non possiamo fare nulla. È il solito assillo dei mezzi finanziari.

La buona massaia, quando ha la borsa con dentro i suoi piccoli risparmi, è contraria ad aprirla: la apre soltanto quando non ne

può fare a meno. E, quando l'apre, prima ancora di tirar fuori una lira, ci riflette. Invece qualche volta ho constatato con amarezza che con la borsa dello Stato non accade sempre lo stesso: alle volte i cordoni sono troppo tirati per opere di una certa utilità per la collettività; altre volte si aprono per sperperare miliardi senza ricavarne alcun frutto..

Oggi in macchina vanno tutti gli italiani. Se noi potessimo dedicare un'ora alla settimana nelle scuole elementari, nelle scuole medie od anche nelle università, all'insegnamento di questa materia, sull'importanza della motorizzazione, sui sistemi di circolazione, noi renderemo un grosso servizio al paese ed eviteremo ogni anno centinaia di morti e migliaia di feriti o di minorati, oltre a far risparmiare alle assicurazioni cifre ingenti.

Mi auguro che da parte del Governo o del gruppo democratico cristiano ci si faccia promotori di una iniziativa in questo senso. In tal caso io non avrei nulla in contrario a ritirare le mie proposte di legge purché questi provvedimenti vengano presentati dalla maggioranza o dallo stesso Governo. Non importa chi li realizza, necessario è realizzarli.

Chiedo scusa se insisto, ma vorrei pregarla di presentare questi provvedimenti, in particolare quello per la regolazione del traffico e quello relativo all'insegnamento obbligatorio delle norme del traffico nelle scuole. Perché, onorevole ministro, rendere l'insegnamento obbligatorio di questa materia è cosa di poco conto, in quanto oggi tutti vanno a scuola. È sufficiente allestire dei brevi corsi per preparare gli insegnanti, elaborare appositi libri di testo, incominciando addirittura dal sillabario, nel quale si potrebbero dedicare 4 o 5 pagine alla illustrazione di queste norme. Io che ho assistito anni fa ad un esperimento in questo campo posso dirvi che basterebbe porre in mano ad un bambino il manganello o il guanto del vigile per vederlo tutto il giorno fare segnalazioni. Ora, noi con una spesa modesta potremmo istruire milioni di italiani sulla circolazione stradale.

Vorrei ora accennare ad una questione che secondo me ha molta importanza; mi riferisco alla questione della velocità sulle strade. In Italia, talvolta, si incontra qualche vigile o poliziotto stradale che ferma una macchina e dichiara il conducente in contravvenzione per eccesso di velocità. Mi vuole dire, onorevole ministro, quale limite di velocità esiste in Italia? Non abbiamo alcuna velocità limite, ragione per cui se vi fosse qualche automobilista che circolasse a 200 chilo-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

metri all'ora egli lo potrebbe fare e si troverebbe nel giusto: quindi nessun poliziotto potrebbe dichiararlo in contravvenzione. Ritengo indispensabile che vengano al più presto emanate delle apposite disposizioni per porre dei limiti alle velocità massime, specie nei centri abitati, classificando anche le varie strade, come è stato fatto all'estero.

Onorevole ministro, mi riferisco agli Stati Uniti e al Canada in quanto sono i paesi all'avanguardia nel progresso della motorizzazione (non conosco le norme vigenti oltreoceano, in quanto ritengo che in quei paesi la motorizzazione non abbia fatto gli stessi progressi; comunque, non essendoci stato, non posso esprimerle un giudizio dove si applicano le norme più severe per eccesso di velocità). Le sanzioni variano fra i vari Stati della confederazione nordamericana. Nello Stato di New York il massimo consentito della velocità è di 75 miglia, nel Connecticut è invece di 65, negli altri la velocità varia. I poliziotti non fanno altro che applicare le contravvenzioni che non sono di 500 o di 1.000 lire come da noi, ma per l'eccesso di velocità sono di notevole entità. Per la prima volta la contravvenzione è di 30 dollari per arrivare fino a 100 dollari alla terza mentre alla quarta infrazione è previsto addirittura il ritiro della patente.

In Italia la motorizzazione ha preso uno sviluppo notevolissimo e, purtroppo, sulle nostre strade, dove non esiste protezione alcuna talvolta, si possono trovare degli automobilisti che, senza alcun senso di responsabilità, corrono all'impazzata non tenendo in alcun conto la incolumità altrui. Le sarei grato, onorevole ministro, se ella volesse cortesemente annotare l'importanza della questione della limitazione della velocità. Non possiamo aspettare quel famoso codice della strada, perché penso che potremo ottenerlo forse quando la mia barba sarà ancora più lunga e tutta bianca, ed aggiungo che allora il codice sarà già sorpassato. Quindi, dobbiamo provvedere subito ad emanare disposizioni sulla velocità, ed io penso che ella, onorevole ministro, abbia tutti gli elementi per poter formulare tali disposizioni, in accordo con gli altri organi competenti. Secondo me la velocità-limite sulle strade normali dovrebbe essere di 90 chilometri orari, su alcuni tipi di autostrade potrebbe essere 110 e 130, però non oltre.

Vedo alcune volte dei giovinastri che, avendo la fortuna di essere « figli di papà », posseggono una « Alfetta » superleggera e per le strade corrono a 180-200 chilometri orari.

Il cittadino che paga le tasse e che ha diritto quindi di circolare su quelle strade ha la preoccupazione che possa imbattersi in uno scavezzacollo poco esperto di guida che gli vada addosso perché non vi è alcun limite di velocità. La prego, signor ministro, di fare in modo di darmi la risposta e di prendere qualche iniziativa al riguardo. Le madri, le persone di una certa età lo vogliono ed il Parlamento non deve deluderle.

Ritorno un momento ancora sulla questione dell'autostrada per citare un caso che, secondo me, dovrebbe essere preso in una certa considerazione.

Come il sottosegretario Caron, presidente del Centro trasporti aerei, sa, durante l'ultimo congresso del volo verticale è stata sollevata la questione delle piazzole per eliporti. Credo che nell'interesse del nostro paese, del turismo e anche del trasporto di passeggeri le nuove autostrade debbano disporre di ampie piazzole. Vi sono dei gruppi interessati: vi è chi vuole che siano gestite dalla *Esso*, chi dalla *Standard*, chi dalla *Shell* o dall'« Agip ». A me interessa soltanto la costruzione di tali piazzole; la gestione si dia a chi si vuole. Ritengo che in Italia, con tante zone panoramiche, dobbiamo disporre di queste piazzole. Ancora non sappiamo esattamente le dimensioni, la portata o la struttura che esse debbono avere, perché non sappiamo ancora quali tipi di elicotteri debbano atterrare. È bene tener presente che ogni tanti chilometri, vicino a ogni paese, si deve avere a disposizione una base di eliporto, sulla quale possano atterrare elicotteri con 4 passeggeri e anche più. Infatti sono in costruzione degli elicotteri che possono trasportare fino a 90 passeggeri. Il loro peso quindi può raggiungere le 12-13 tonnellate.

Giorni fa in Sicilia ho avuto la possibilità di fare lo scopritore. Sono andato ad atterrare con un elicottero in uno spazio poco più grande di un tavolo, nella villa d'Orleans, sede della regione siciliana. Il presidente della regione è rimasto assai impressionato. Alla mia presenza, ha dato disposizioni di far costruire nell'ala del nuovo palazzo della regione un eliporto per elicotteri di una certa entità e portata. Egli mi ha garantito che farà in modo di disporre quanto prima con legge la creazione in Sicilia di basi per elicotteri nelle autostrade, nelle strade di una certa importanza e vicino ad alcuni paesi, e ciò per aiutare il traffico e il turismo.

Mi auguro che ella, signor ministro, vorrà dire cosa intenda fare sul problema degli eliporti e se vuole preordinare un piano gene-

rare per la creazione di elibasi. Penso che a tale iniziativa potrebbero collaborare l'aviazione civile, il Centro trasporti aerei ed altri organismi.

Bisognerebbe sin da ora predisporre un serio e attento studio per la creazione e la realizzazione di elibasi. Credo — lo dico spregiudicatamente — che l'aereo convenzionale abbia fatto il suo tempo e sono convinto che entro 10-15 anni non avremo più aerei con le ali, ma solo dischi volanti ed elicotteri che potranno atterrare e decollare in brevissimo spazio. In tal modo la funzione dei grandi aeroporti per il traffico aereo verrà meno. Le statistiche e gli studi di alcuni tecnici americani, che sono assai avanti nello studio del progresso degli elicotteri, danno per certo che entro il 1970 l'elicottero dovrà sostituire l'autobus per percorsi superiori a 50 chilometri. avremo così gli *elibus*. Sarebbe opportuno che al riguardo ella, onorevole ministro, ci dicesse cosa possiamo fare.

Le strade sono la piaga per noi italiani. Dico apertamente che non sono soddisfatto di come si creano i nuovi rioni, le nuove città, i nuovi paesi. Tutti i piani sono fatti con quella che altra volta ho definito « la mentalità delle diligenze », cioè si costruiscono le strade con i criteri usati quando su di esse ben pochi veicoli vi transitavano. E potrei citare tanti esempi di questo tipico fenomeno: i rioni nuovi sono creati con strade piccolissime. Noi fin da oggi dovremmo impostare il piano generale e fare delle leggi per cui tutte le strade dovrebbero avere una larghezza non inferiore ai 35 metri. Ciò sarebbe opportuno, sia per l'urbanistica, sia per la salute dei cittadini che per smaltire il traffico. In alcune strade principali, costruite 4 o 5 anni fa, la carreggiata non supera i 7-8 metri per cui due macchine non possono incrociare se un'altra macchina è ferma sul ciglio della strada.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche a Roma.

DI BELLA. Mi riferisco a Roma, *caput mundi*.

Su questo argomento ho intenzione di presentare una serie di interrogazioni e di ordini del giorno, perché non possiamo consentire che l'ingegnere di un comune, sia esso piccolo o grande, faccia un piano a sé stante, senza nemmeno interpellare il ministro. Dagli scandali che apprendiamo ogni giorno attraverso la stampa — e credo che qualcosa di simile stia per accadere a Roma — constatiamo che gli ingegneri dei lavori pubblici e quelli dell'urbanistica fanno quel che vogliono, senza tener conto delle disposizioni ministeriali.

Quando si costruiscono nuove strade dobbiamo tenere presente lo sviluppo delle macchine, che rappresentano l'elemento base per il trasporto e per consentire ai cittadini di tutto il mondo di potersi muovere. Quando si fa la progettazione di una nuova città o di una nuova strada, non si deve scendere al di sotto del limite dei 30 metri. Ciò anche perché, se si dovesse realizzare il sogno di qualche industriale, l'Italia potrebbe arrivare ad avere 25 milioni di macchine e ad un certo momento non sapremo più come fare.

Onorevole Romita, ella che è ingegnere può affrontare e risolvere il problema: quando si crea qualcosa di nuovo si deve avere il coraggio di assumere delle responsabilità e delle iniziative che poi i posteri finiranno con l'approvare.

Dulcis in fundo. aeronautica ed aeroporti. Due anni fa siamo stati insieme, onorevole ministro, alla inaugurazione di una pista dell'aeroporto di Fiumicino. Ricordo che al ritorno abbiamo impiegato molte ore a causa di interruzioni del traffico, di molti passaggi a livello e del traffico intenso. Ad una mia domanda, ella così rispose: « Stia tranquillo, perché presto si farà una autostrada che collegherà direttamente la città con l'aeroporto ». Le credetti allora, onorevole ministro, tanto che poche domeniche fa, in occasione della manifestazione aerea a Fiumicino, mi sono avviato, così come hanno fatto circa 150 mila cittadini, verso l'aeroporto di quella località, sicuro che qualche strada fosse stata costruita. La manifestazione cominciava alle 16, ma io per prudenza mi avviai verso le ore 13,30.

Onorevole ministro, sono arrivato all'aeroporto di Fiumicino alle 17,30, quasi a manifestazione compiuta! Ma ho avuto la fortuna di ritornare a Roma fra i primi. Infatti, ho fatto ritorno alla capitale alle 23,50 mentre ci sono stati dei cittadini che sono arrivati alle 4 del mattino! Tutto questo si è verificato per la mancanza di strade.

Onorevole ministro, poiché la progettazione e la costruzione di nuovi aeroporti spetta unicamente al suo Ministero, le sarei molto grato se volesse tenere presente questo principio fondamentale. costruire le strade di accesso contemporaneamente alle piste e comunque prima che l'aeroporto entri in funzione. Quanto le ho raccontato poco fa ha rappresentato uno spettacolo poco simpatico, perché coloro che per due ore avevano goduto assistendo alla manifestazione aerea, hanno poi pronunciato parole poco simpatiche durante sette lunghe ore. Quindi, una manifestazione pro-aeronautica è diventata alla fine

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

controproducente: ciò per la mancanza di strade.

Bisogna accelerare i tempi per la costruzione di questa autostrada perché l'aeroporto deve essere collegato con la città nel più breve tempo possibile. Non so perché gli aeroporti vengano costruiti molto lontano dalla città; forse perché se ne occupano gli incompetenti. Evidentemente, il porto di Genova non poteva essere costruito che in quella località, se lo si fosse costruito a 100 chilometri dalla città, sarebbe stato un vero disastro per la città stessa. È un errore costruire gli aeroporti lontani dalle città: forse nemmeno per il traffico intercontinentale sono idonei, ma per il traffico di piccolo cabotaggio, cioè interno, che oscilla dai 200 ai 500 chilometri.

Concludo come lo scorso anno, augurandole, onorevole ministro, di essere ancora a quel posto l'anno venturo in modo da poter occuparmi ancora di questi problemi. Sono sicuro che il prossimo anno parlerò ancora delle stesse cose, come farò negli anni successivi, perché per la vita del nostro paese e per la incolumità dei nostri cittadini abbiamo bisogno di più strade, di migliori strade e di migliore illuminazione delle strade. (*Applausi a destra*).

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

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta di ieri, ritengo che il seguente disegno di legge possa essere deferito all'esame e all'approvazione della III Commissione permanente (Giustizia), in sede legislativa:

« Modificazioni al regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1404, convertito in legge 27 maggio 1935, n. 835, sull'istituzione e funzionamento del Tribunale per minorenni » (*Approvato dalla II Commissione permanente del Senato*) (2361).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

Senatori GIACOMETTI ed altri: « Riordinamento delle carriere dell'Istituto centrale di statistica » (*Approvato da quella I Commissione permanente*) (2363);

« Elevazione del contributo annuo a favore dell'Opera nazionale di assistenza all'Italia redenta » (*Approvato da quella I Commissione permanente*) (2364);

Senatori TADDEI ed altri: « Pagamento delle pensioni e degli altri trattamenti di quiescenza al personale coloniale militare trasferitosi in Italia in seguito agli eventi bellici ed impiegato in servizio nelle Amministrazioni dello Stato » (*Approvato da quella III Commissione permanente*) (2365);

« Modifiche alla legislazione vigente in materia di concessioni delle pertinenze idrauliche demaniali a scopo di pioppicoltura » (*Approvato da quella V Commissione permanente*) (2366);

« Aumento dell'autorizzazione di spesa disposta con la legge 16 ottobre 1954, n. 989, recante provvidenze per l'acquisto di sementi selezionate » (*Approvato da quella VIII Commissione permanente*) (2367).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Sostituzione di Commissari.

PRESIDENTE. Comunico che ho chiamato a far parte della Giunta per l'esame delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio i deputati Agrimi e Mastino Gesumino, in sostituzione dei deputati Facchin e Mastino del Rio, i quali hanno chiesto di essere esonerati dall'incarico.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

NENNI GIULIANA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se gli è noto il grave atto di vandalismo che è stato commesso, nella zona del santuario di Montevergine (Avellino), durante la notte dal 3 al 4 luglio 1956 ad opera, fino ad oggi, di ignoti, che hanno appiccato il fuoco a due grossi rifugi montani — che dal divampare delle fiamme sono stati completamente distrutti — esistenti nella zona predetta.

« Per conoscere, altresì, se non ritenga opportuno disporre particolari indagini, anche da parte di elementi ministeriali, per la rapida scoperta degli autori del grave reato commesso, in considerazione, soprattutto, del

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

fatto che il fuoco è stato appiccato dopo lo spargimento di benzina, contenuta in bidoni, avvolti in alcune copie del giornale *l'Unità* per cui il movente politico è quanto mai evidente ed è da ricercarsi nella sconfitta che la lista comunista ha subito nelle ultime elezioni amministrative.

(2768)

« AMATUCCI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se sia a loro conoscenza che le direzioni della filiale Fiat e dello stabilimento Weber di Bologna hanno erogato un « premio speciale » chiamato: « tangibile riconoscimento del contributo arrecato alla continuità di lavoro e allo sviluppo tecnico e produttivo dell'azienda » esclusivamente ai lavoratori che non hanno scioperato, nonostante che tutti gli esclusi possedessero i requisiti previsti contrattualmente (qualifica, attaccamento al lavoro, capacità professionale, si da essere stati classificati con punteggio di rendimento da 140 a 150, che è il massimo fissato); per sapere altresì, quali provvedimenti essi intendano prendere per far cessare un atteggiamento di aperta e inammissibile violazione della legge fondamentale dello Stato, che garantisce e tutela il diritto di sciopero, nonché di inaccettabile violazione di accordi interconfederali e nazionali, che regolano i rapporti fra lavoratori e datori di lavoro, anche in ordine alla contrattazione e fissazione dell'ammontare, dei modi e delle forme di erogazione degli incentivi di produzione: violazioni di leggi e di accordi e azione discriminatoria che hanno provocato un legittimo e grave turbamento nelle maestranze e nella opinione pubblica.

(2769) « BOTTONELLI, TAROZZI, MARABINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio, per sapere se sono a conoscenza che la « Immobiliare Ducati », società a partecipazione statale, ha deciso di alienare gli stabilimenti di Bazzano nei quali lavorano attualmente 60 operai;

per conoscere altresì se, tenuto conto che detti stabilimenti costituiscono la sola impresa industriale del paese e sono elemento importantissimo di quella economia locale, e del fatto che ormai sta per essere istituito il Ministero delle partecipazioni statali, nonché del voto della Camera perché non si pregiudichino soluzioni possibili in futuro, non ravvisino l'opportunità e la necessità di intervenire per sospendere detta vendita e assicurare, ol-

tre il lavoro ai 60 operai attualmente riuniti in cooperativa, al ministero di prossima costituzione la possibilità di decidere positivamente e in modo produttivo la questione.

(2770) « BOTTONELLI, TAROZZI, MARABINI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se non ritenga opportuno intervenire, affinché l'ufficio legalizzazioni del Ministero stesso sia messo nelle condizioni di assolvere con più speditezza il suo compito, verificandosi ora una estrema difficoltà nella registrazione dei documenti, costringendo il pubblico ad attendere in lunghe ed estenuanti file per delle ore, prima di essere esaudito.

« Poiché la legalizzazione degli atti pubblici riguarda in modo particolare gli emigrati all'estero per cui i familiari sono costretti a spostarsi dalle più lontane località del nostro paese, per ottenere la legalizzazione dei documenti soggetti a scadenze, la riorganizzazione ed il potenziamento del detto ufficio eliminerebbe tutte le gravi difficoltà che attualmente si presentano.

(21248)

« ANGELUCCI MARIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere l'ente che distribuisce e i criteri adottati nella distribuzione dei pacchi dono del popolo americano a quello italiano, tenendo conto che nell'Italia meridionale — e specialmente in Lucania — è invalso il pessimo uso di servirsi dell'organizzazione politica del partito democratico cristiano per la distribuzione di cui sopra, còartando — specialmente nel periodo elettorale — la coscienza dell'elettore.

« Si tenga inoltre presente che, nel distribuire i pacchi dono, non sempre sono tenute in evidenza le condizioni sociali del beneficiario, ma solo le sue convinzioni politiche, giungendo all'inconcepibile e antisociale arbitrio di distribuire i viveri a cittadini benestanti, così come è accaduto nel comune di Maschio, in cui sono state beneficiate dalla locale sezione della democrazia cristiana le seguenti persone, certamente non bisognose di assistenza: dottor Rinella Paolo; Santoianni Giuseppe, Giuratrabocchetti Donato fu Giuseppe; Marelli Alberto (gerente postale); dottor Romano Giovanni (respinto); cavaliere De Martinis Teodoro; cavaliere Spaducci Benedetto (esattore comunale), Baldante Francesca in Manes Rossi (insegnante elementare); La

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

Civita Adele in Giuratrabocchetti (insegnante elementare); Boni Ettore (insegnante elementare e giudice conciliatore); Palumbo Luigia in Violante (insegnante elementare); Sorelle Refli fu Eugenio.

« Si noti, infine, che per queste distribuzioni offensive e partigiane, sono stati impiegati spesso autocarri dell'esercito italiano, con gravi ripercussioni nell'animo dei lucani, umiliati da una politica faziosa, destinata a dividere sempre più i cittadini italiani.

(21249)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere l'esito dell'esposto avanzato dal comune di Piancastagnaio (Siena) in data 21 marzo 1956 al procuratore dell'ufficio delle imposte dirette di Sarteano ed inviato in copia all'ufficio verifiche contabili del Ministero, circa i redditi denunciati dalla Società mineraria « Argus ».

« Inoltre, l'interrogante chiede di sapere quali furono i redditi denunciati o, eventualmente, accertati e, comunque, sottoposti alle imposte di legge per gli anni 1951, 1952, 1953, 1954 e 1955 dalla Società mineraria « Argus » concessionaria di una miniera di mercurio nel comune di Piancastagnaio.

(21250)

« BAGLIONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se, in considerazione del particolare, grave disagio economico in cui versano gli ex dipendenti della amministrazione militare in quiescenza, non ritenga opportuno disporre perché, fino al 1° luglio 1958, data in cui sarà ultima la perequazione delle pensioni col ragguaglio all'80 per cento degli assegni pensionabili, siano sospesi gli sfratti domiciliari per quelli di essi che fruiscono di alloggio demaniale.

(21251)

« CUTTITA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se, in seguito alla grandinata e al nubifragio verificatosi il 18 giugno 1956 nel territorio agrario dei comuni di Polignano, Monopoli, Conversano, Castellana, Turi, San Michele, Casamassima, ecc., in provincia di Bari, è informato della eccezionale gravità dei danni subiti dalle colture, specialmente ortive, e dai vigneti.

« Gli interroganti hanno notizia, infatti, che quasi tutta la produzione ortalizia, intensissima nella zona specialmente di Polignano e Monopoli, è stata distrutta, e che duramente

colpiti risultano i vigneti, estesissimi negli agri di Conversano, Castellana, Turi, San Michele e Casamassima, oltre che nei comuni di Polignano e Monopoli.

« Fra l'altro, l'uragano abbattutosi sulla zona ha anche interamente divelti alberi di ulivi, mandorli, ecc., aggravando così la intensità dei danni prodotti dalla grandinata.

« Per sapere inoltre quali provvedimenti di carattere urgente ed immediato e adeguati alla gravità dei danni il ministro intende adottare, tenuto conto del fatto che quest'ultimo disastroso avvenimento si aggiunge alle precedenti calamità che nella zona e in tutta la regione pugliese hanno gravemente colpita tutta l'economia agricola ed in particolare quella delle piccole e medie aziende: coloni, mezzadri, affittuari e proprietari coltivatori diretti.

« I danni delle neviccate e delle gelate dello scorso inverno mostrano adesso le gravissime conseguenze agli impianti culturali e particolarmente agli uliveti, dei quali alcuni solo apparentemente dimostrano una ripresa di vegetazione, mentre lo stato delle piante è tale da doverne considerare la perdita totale di molte di esse.

« Pertanto i provvedimenti adottati o annunciati finora dal ministro non possono essere ritenuti dagli interessati soddisfacenti e tali da venire incontro ad una ripresa di tutte le coltivazioni e della produzione, che si prevede mancherà in misura notevole per alcuni anni.

« Gli interroganti chiedono, infine, di conoscere se il ministro, tenuto conto delle richieste formulate in appositi convegni ed assemblee di danneggiati ad Andria, Cassano Murge, e nei diversi comuni delle provincie pugliesi, nonché della continua pressante attuale richiesta di tutti gli interessati, non ritenga opportuno consentire con le proposte legislative di iniziativa parlamentare finora avanzate in proposito.

(21252) « FRANCAVILLA, SCAPPINI, ASSEN-
NATO, DEL VECCHIO GUELF
ADA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non intenda accogliere la richiesta delle cooperative agricole affinché vengano ad esse rilasciati buoni collettivi per l'ammasso del grano per contingente anziché buoni singoli da ripartire fra i soci delle cooperative stesse.

« Il provvedimento è richiesto per dar modo ai consigli di amministrazione di assi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

curare con l'incasso globale delle somme corrispondenti ai contingenti versati, la trattativa della quota che ogni socio deve versare per il pagamento ai proprietari dei canoni di affitto dei terreni in concessione alle cooperative, evitando così che per le inadempienze di taluni soci vengano a crearsi difficoltà di cui profittano sempre i proprietari terrieri ai danni delle cooperative.

(21253)

« POLANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non crede opportuno di iniziare una severa inchiesta la quale accerti le cause del grave infortunio avvenuto nella costruenda strada panoramica di Sciacca (Agrigento), in cui un operaio ha perduto la vita e tre sono stati gravemente feriti, sia perché vengano accertate le responsabilità, sia perché siano date per l'avvenire disposizioni categoriche che evitino il ripetersi di simili luttuosi incidenti in generale dovuti a misure insufficienti di protezione della vita dei lavoratori.

(21254)

« BERTI, GIACONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se risponda al vero che per sostenere la riforma fondiaria (il cui costo si aggira sul milione di lire per ettaro) sia stato necessario chiedere un prestito di circa 600 miliardi, per cui, recentemente, i rappresentanti della B.I.R.S. hanno preso contatto con i rappresentanti degli Enti di riforma del Basso Volturno e del Flumendosa per assumere le indispensabili garanzie inerenti alla ingente operazione finanziaria.

« In caso di risposta affermativa, l'interrogante chiede di conoscere se valeva la pena di assumere impegni così onerosi, nella forma, nel senso e nella misura, quando sarebbe stato sufficiente rendere operante e dinamica la legge sulla bonifica integrale n. 215 del 1933, la cui *ratio* è informata a criteri di impulso dell'attività individuale sotto il controllo dello Stato, con direttiva rivolta all'incremento della produzione, per ottenere affermazioni sul piano nazionale e internazionale (difesa dei prezzi e dei prodotti), con il massimo assorbimento di unità lavorative (braccianti, salariati, mezzadri).

« Il Meridione in genere e la Lucania in particolare sarebbero stati avvantaggiati in modo effettivo ed efficiente, attraverso norme di natura politica, senza deprimere ed annullare l'iniziativa privata.

« Allo stato sarebbe stata eliminata quasi totalmente la disoccupazione, evolvendo soprattutto la preparazione tecnica della mano d'opera indifferenziata, sotto la guida di esperti agricoltori, che hanno acquistato la propria esperienza attraverso decenni di dura fatica.

(21255)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della difesa, per sapere se non ritengano opportuno intervenire nei confronti del signor Duilio Palavanchi, affittuario del terreno demaniale dell'ex campo d'aviazione di Poggiorenatico (Ferrara) il quale tiene un atteggiamento provocatorio, rifiutandosi di rispettare il patto provinciale agricolo nei confronti dei lavoratori e provocando un grave perturbamento dell'ordine pubblico.

(21256)

« CASTELLARIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e della pubblica istruzione, per conoscere se non ritengano opportuno:

1°) adottare i provvedimenti necessari per l'applicazione delle carriere stabilite con decreto delegato n. 16 dell'11 gennaio 1956 alle categorie dei segretari economi, applicati di segreteria e personale subalterno degli istituti e scuole statali di istruzione tecnica;

2°) regolare lo svolgimento delle predette carriere secondo i concetti stabiliti dal citato decreto;

3°) disporre per il personale attualmente in servizio norme transitorie che assicurino una equa sistemazione nelle nuove qualifiche,

4°) sistemare il personale di ruolo speciale transitorio delle predette tre categorie nei ruoli ordinari;

5°) stabilire con legge organica lo *status* dei segretari economi preannunciata dal Ministero della pubblica istruzione con circolare n. 7, protocollo n. 5087 della Direzione generale istruzione tecnica, divisione I.

(21257)

« MARZOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per sapere le loro determinazioni circa le richieste del comune di San Gimignano (Siena) in relazione al costruendo edificio scolastico nel capoluogo, avanzate, la

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

prima il 23 aprile 1951 ed intesa ad ottenere il contributo dello Stato ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, e successivamente rinnovata il 28 dicembre 1953, istanza poi ripetuta ai sensi delle nuove disposizioni legislative in materia di edilizia scolastica il 10 agosto 1955.

(21258)

« BAGLIONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere per quale ragione ancora una volta non sono stati inviati tempestivamente all'istituto magistrale e al liceo classico di Cosenza i fondi necessari per il pagamento degli stipendi agli insegnanti e al personale e altresì per conoscere quali provvedimenti verranno finalmente adottati per evitare il ripetersi del grave inconveniente già segnalato con precedente interrogazione.

(21259)

« MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per risolvere la incresciosa situazione economica degli insegnanti e dei professori delle scuole parificate, i quali subiscono un trattamento tanto diverso da quello in vigore per gli insegnanti delle scuole governative, quasi che i primi non fossero forniti di ineccepibili titoli professionali e non dessero la loro opera instancabile nel formare la cultura e la coscienza civica dei giovani allievi.

(21260)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, al fine di conoscere l'ammontare degli stanziamenti per ogni singola regione, disposti per il provvedimento legislativo, che tende alla eliminazione del tugurio.

(21261)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale e l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se e quali fondamenti abbia una informazione secondo cui su insistenti segnalazioni dell'Istituto della previdenza sociale, si starebbe studiando un disegno di legge per la riforma delle attuali norme di difesa contro la tubercolosi. E ciò con non sani criteri di accentrimento delle fun-

zioni dei consorzi provinciali antitubercolari, contro il parere di tutte le amministrazioni provinciali d'Italia ed in difformità delle istanze di tutti i sanitari, di detti consorzi, che rappresentano la forza italiana più efficiente nella lotta medico-sociale contro il flagello tubercolare.

(21262)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se risponde a verità che è stato autorizzato dal ministero l'aumento delle tariffe delle operazioni portuali, mentre, secondo l'articolo 203 del regolamento per la navigazione marittima, tali tariffe sono formate dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, e sono approvate con decreto del direttore marittimo, previa autorizzazione del ministro della marina mercantile, dal che si deduce che questo è chiamato ad intervenire solo dopo che le tariffe siano state formate e quando il direttore marittimo chieda al ministro di autorizzarlo ad approvarle, per modo che ogni autorizzazione, specie se di carattere generale, data in anticipo, è contraria alla lettera ed allo spirito della legge.

« L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere in base a quali criteri l'autorizzazione è stata data e come mai prima di darla non si sia sentito il bisogno di ascoltare il parere degli spedizionieri, che costituiscono una categoria particolarmente interessata, la quale non riesce a comprendere come si possano dare autorizzazioni, che si ripercuotono sui costi, senza che comunque la si interpellì.

(21263)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, in merito alla pratica di concessione al comune di Vico del Gargano (Foggia) del contributo statale occorrente per un primo lotto di fognatura.

« In proposito la Cassa depositi e prestiti, con nota del 19 giugno 1956, ha già interessato il Ministero dei lavori pubblici ed è in attesa di conoscerne le determinazioni.

(21264)

« MAGNO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 20,50.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 6 LUGLIO 1956

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 9,30:

1. — *Seguito della discussione dei disegni di legge.*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (*Approvato dal Senato*) (2294 e 2294-bis) — *Relatore: Pasini;*

Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi (346) — *Relatori: Dosi, per la maggioranza; De Marzio, di minoranza.*

2. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione del Protocollo tendente a limitare ed a disciplinare la coltura del papavero, nonché la produzione, il commercio internazionale, il commercio all'ingrosso e l'impiego dell'oppio, firmato a New York il 23 giugno 1953, con Atto finale e risoluzioni (*Approvato dal Senato*) (2015),

Ratifica ed esecuzione della Convenzione di commercio e di navigazione fra la Repubblica italiana e la Repubblica di Haiti, con annesso scambio di Note, conclusa a Porto Principe il 14 giugno 1954 (*Approvato dal Senato*) (2016).

3. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica dei decreti legislativi 22 settembre 1947, n. 1105, e 22 dicembre 1947, n. 1575, concernenti modificazioni all'ordinamento dell'Istituto poligrafico dello Stato (377-bis) — *Relatori: Pedini, per la maggioranza; Bima, di minoranza;*

Soppressione e messa in liquidazione di enti di diritto pubblico e di altri enti sotto qualsiasi forma costituiti, soggetti a vigilanza dello Stato e comunque interessanti la finanza statale (*Approvato dal Senato*) (2038) — *Relatore: Scoca.*

4. — *Discussione delle proposte di legge:*

FABRIANI ed altri. Prolungamento da tre a cinque anni dei termini stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1598 (299) — *Relatore: Cavallaro Nicola;*

FABRIANI. Modificazione del 2° comma dell'articolo 53 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici (*Urgenza*) (1110) — *Relatore: Veronesi;*

Senatore BRASCHI: Disciplina delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda, e del vincolo alberghiero (*Approvato dal Senato*) (1932) — *Relatori: Rocchetti, per la maggioranza; Capalozza e Murdaca, di minoranza;*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvato dal Senato*) (1094) — *Relatore: Roselli;*

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore: Elkan;*

TRUZZI: Modifica delle norme concernenti l'imposta generale sull'entrata per il commercio delle acque minerali naturali medicinali o da tavola (1767),

COLITTO. Modificazione all'articolo 3 della legge 4 marzo 1952, n. 110 (1826);

— *Relatore: Vicentini;*

MARTUSCELLI ed altri: Norme di adeguamento alle esigenze delle autonomie locali (669).

5. — *Votazione per l'elezione di sei rappresentanti nella Assemblea della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.*

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori: Di Bernardo, per la maggioranza; Lombardi Riccardo, di minoranza.*

II. DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI