

CDLVII.

SEDUTA DI SABATO 7 LUGLIO 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE D'ONOFRIO

INDICE

	PAG.
Disegni di legge:	
(Presentazione)	27066
(Trasmissione dal Senato)	27031, 27084
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1956-57. (2294 e 2294-bis)	27031
PRESIDENTE	27031
GIANQUINTO	27031
CERVONE	27036
BETTIOL FRANCESCO GIORGIO	27042
PASINI, <i>Relatore</i>	27043, 27044, 27046, 27058, 27076
MATTEUCCI	27053
MAGNO	27060
CAMANGI	27066
SILVESTRI	27076
GIGLIA	27084
Proposte di legge (Annunzio)	27031, 27083
Interrogazioni (Annunzio)	27089

La seduta comincia alle 9,30.

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

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge, approvato da quel Consesso:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 giugno 1956, n. 476, con-

cernente nuove norme valutarie e istituzione di un mercato libero di biglietti di Stato e di banca esteri » (2370).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla X Commissione (Industria), in sede referente, con il parere della IV Commissione.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. I deputati Pitzalis e Franceschini Francesco hanno presentato la proposta di legge:

« Revisione dei ruoli organici del personale non insegnante delle scuole e degli istituti di istruzione tecnica e dei convitti annessi » (2371).

Sarà stampata, distribuita e, poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (2294 e 2294-bis).

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

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

GIANQUINTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che Parlamento e Governo, responsabili della vita del paese, abbiano il preciso e non più differibile dovere di rendersi esattamente conto di un preoccupante fenomeno che incombe sulla integrità stessa del nostro suolo.

Si discute qui intorno ai modi e ai mezzi per difendersi dalle alluvioni e dalle rotte

dei fiumi, e sono d'accordo; ma non basta, il tema deve essere esteso ad un campo che penso debba essere considerato in quest'aula ancora quasi un terreno vergine. Bisogna cioè estendere il dibattito alle minacce che provengono dal mare, direi, anzi, onorevole ministro, che, mentre le alluvioni e le rotte dei fiumi costituiscono una minaccia permanente ma potenziale, per quanto riguarda il mare noi ci troviamo invece in presenza di una aggressione vera e propria, permanente e costante, che consiste in una erosione delle nostre spiagge e dei litorali. Risulta che almeno il 65 per cento delle spiagge italiane è in movimento di erosione, in arretramento costante, progressivo e continuo; e gli studi e i rilevamenti in materia indicano che non vi è più tempo da perdere, che non bisogna continuare a sottovalutare questo fenomeno e che continuare nell'andazzo finora tenuto costituirebbe un grave delitto. Oggi siamo ancora in tempo, onorevole ministro, domani, non dico potrebbe essere forse troppo tardi, ma gli apprestamenti che abbiamo l'obbligo di approntare potrebbero essere insufficienti, e più costosi per l'erario dello Stato. Finora in questa materia, organicamente, non è stato fatto nulla.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Qualche cosa si è fatto.

GIANQUINTO. Ma è assolutamente insufficiente.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. E si è fatto per mia iniziativa. Comunque, le do pienamente ragione.

GIANQUINTO. L'allarme è stato dato nel 1933 dal Consiglio nazionale delle ricerche, il quale in quell'anno disponeva indagini intorno alle recenti variazioni delle spiagge italiane; e nello stesso anno il Comitato nazionale per la geografia, organo del Consiglio nazionale delle ricerche, pubblicava uno studio molto interessante sulla materia. Nel 1935 veniva costituita una commissione ministeriale incaricata di procedere a studi sistematici sul regime dei litorali in rapporto alle corrosioni e ai protendimenti delle spiagge. Nel 1936 il Comitato nazionale per l'ingegneria forniva ai tecnici della materia un altro interessante volume, *Ricerche sul regime dei litorali nel Mediterraneo*, e sarà bene ricordare qui ciò che il professor Tomolo scriveva nella prefazione a quel volume: «La deficienza di constatazioni può trovare attenuanti nel fatto che le nostre spiagge sono state fin dai tempi remoti abbandonate per molte parti dalla navigazione e dall'attività umana, cosicché le oscillazioni della

linea di battigia nel corso del tempo erano oggetto di limitata osservazione o, almeno, non avevano richiamato l'interesse di geografi e di idrologi salvo che per alcune zone più gravemente colpite. Ma nella seconda metà del secolo XIX il moltiplicarsi di rilievi topografici e geologici, l'estendersi di nuovi centri balneari marittimi, lo svilupparsi di grandiose opere di bonifica negli stagni costieri italiani hanno richiamato l'attenzione di studiosi e di tecnici su fenomeni, talora imponenti, di avanzamento o di ritiro di alcuni tratti delle nostre spiagge, con conseguenti danni ad opere pubbliche e private ai quali non sempre hanno posto efficace rimedio affrettate difese basate su presupposti teorici non accompagnati da metodiche osservazioni locali».

Nel 1938 vennero compiuti studi sulle spiagge padane; nel 1940 si studiarono i fenomeni delle spiagge toscane. La guerra interruppe queste indagini e questi studi. Nel 1947 il Consiglio nazionale delle ricerche riprese a promuovere quest'attività e abbiamo così lo studio sulle spiagge marchigiane; e nel 1948 il Magistrato alle acque di Venezia, preoccupato per le erosioni già verificatesi lungo il litorale dell'alto Adriatico, incaricava una commissione speciale di studiare il problema e di presentare le proposte per risolverlo. La commissione fu sollecitata nei suoi lavori e presentò le sue conclusioni nel luglio 1949, conclusioni che però sono ancora lettera morta.

Nello stesso anno l'Associazione nazionale delle bonifiche promosse, presso l'ateneo veneto di Venezia, un dibattito su questo stesso tema ed in quell'occasione si ribadì la necessità di provvedere con urgenza a difese adeguate del litorale; ma anche in tale occasione il Governo non diede nessun segno di vita. Questo l'atteggiamento del Governo prima e dopo la catastrofe del 1950 e quelle del 1951.

Ancora nel 1954, a Padova, in un convegno promosso dalla bonifica veneta, si ribadì lo stesso principio. Arriviamo così all'anno in corso. Nel gennaio del 1956 si è avuta la riunione dell'Accademia dei geografi e, in questa sede, il professor Passerini, direttore dell'Istituto sperimentale per gli studi e la difesa del suolo, ha dato lettura di una assai pregevole relazione, che è il riassunto di tutti gli studi fatti in materia, dal titolo: «La difesa del suolo delle spiagge italiane con riferimento particolare e in connessione con la sistemazione montana e le bonifiche litoranee».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

Infine, è annunciato per quest'anno stesso, forse in ottobre ed a Firenze, un convegno nazionale in cui dovranno essere esaminati e discussi tutti i problemi delle erosioni.

Ma è bene che la Camera sappia, sia pure in rapido riassunto, quello che ha detto il professor Passerini nella adunanza della Accademia dei georgofili del gennaio di quest'anno: « Se il problema della difesa delle nostre spiagge — è detto nella relazione — pone in prima linea un complesso immediato di interventi di ordine protettivo per l'edilizia degli abitati e per le strade costiere ordinarie e ferrate, nonché di ordine turistico, balneare e industriale, è pur vero che vi sono direttamente connessi anche i grandi interessi agrari dell'immediato retroterra, in modo particolare dei molti comprensori di bonifica scaglionati lungo il nostro litorale. Mentre forse meno diretti, ma non meno ponderosi, problemi investono il campo della difesa del suolo delle montagne, delle colline, delle pianure che con il suolo delle spiagge marine, come dicevo ha stretta ed indissolubile correlazione di ordine geo-oro-idrografico ».

« I fenomeni di erosione riguardano in forma più o meno grave, ma progressiva e costante » — continua la relazione del professor Passerini — « tutti i 7.420 chilometri di sviluppo del litorale italiano. Basterà ricordare i comprensori delle Venezie che, a causa del frequente sconvolgimento delle arginature a mare per effetto dei frangenti, vengono spesso invasi dalle acque salse, con danni incalcolabili alla agricoltura e con gravi riflessi di ordine economico e sociale. Particolarmente precaria è la situazione dei seguenti tratti: porto di Chioggia-porto di Lido-Cavallino, foce di Piave-foce di Livenza, Jesolo, foce di Livenza, porto Falconara fino alla foce del Tagliamento. Non meno preoccupante — cito sempre dalla relazione del professor Passerini — è la situazione delle spiagge dei litorali romagnolo e marchigiano, del litorale ligure delle due riviere (erosione classica a Chiavari), del litorale toscano da La Spezia a Livorno (erosione classica a Marina di Pisa ed a Marina di Massa), del litorale tirrenico (Salerno, Favazzina, Villa San Giovanni), di quello jonico peninsulare e insulare.

Nei riguardi dei porti sono da ricordare casi di estrema gravità, come la distruzione quasi completa della grande diga foranea dei porti di Genova, di Catania, di Algeri e di Riposto.

Effetti opposti a quelli prodotti dall'erosione, ma con risultati pratici non molto

dissimili, sono quelli dovuti all'apporto di materiali, con conseguenti protendimenti di tratti di linea di spiaggia, interrimenti di porti, di porti-canali, l'ostruzione di sbocchi di emissari di bonifica in mare, di foci naturali di fiumi, torrenti, ecc.

Per dare un'idea della gravità di tali fenomeni e della onerosità degli interventi atti a fronteggiarli, ricorderò che il servizio di escavazione porti ha dovuto annualmente dragare fino a 4 milioni di metri cubi di materiale solido: operazione onerosissima e costosa.

E vorrei aggiungere alcuni altri dati affinché tutti si rendano conto dell'estrema urgenza di affrontare con coraggio questo grave fenomeno.

Sono dati che impressionano. Ed è un problema che non riguarda soltanto gli impianti balneari sulle spiagge, ma l'integrità di tutto il suolo italiano, di tutta l'economia del nostro paese, che si sviluppa lungo le coste.

Tratto porto di Chioggia-porto del Lido: nel 1938, in un solo anno, di fronte a Pallestina e Malamocco la spiaggia arretrava da 5 a 10 metri. Nel 1933, in tre soli giorni, dal 13 al 16 dicembre di quell'anno, la spiaggia di Lido centro, arretrava di 30 metri, rapinata dal mare.

Litorale del Cavallino. Si estende per 14 chilometri ed è una penisola che è la difesa naturale di Venezia. L'invasione di questa penisola vorrebbe dire la sommersione di Venezia e della sua terra ferma: Murano, Mestre e Marghera. Ebbene, questa spiaggia per 7 chilometri è in momento di avanzata, mentre per altri 7 chilometri sta arretrando. Dal 1908 ad oggi è avvenuto un arretramento per oltre 150 metri. Se si pensa che questa penisola è profonda soltanto un chilometro e mezzo, abbiamo tutti la sensazione visiva, direi, del pericolo costante che incombe su Venezia. Si è avuto quindi un arretramento della spiaggia pari, se non erro, al 10 per cento.

Litorale di Jesolo, fra le foci del Sile e del Piave. Esistevano per una profondità di un chilometro circa cordoni di dune alte 8-10 metri, che costituivano la naturale difesa dal mare. Queste dune ora non esistono più, perché quel tratto di spiaggia è scomparso.

A Pesaro il mare batte ormai sulla passeggiata. A Marina di Massa non molti anni addietro la Fiat costruì un'importante moderna colonia per i figli dei dipendenti, arretrata sulla spiaggia: oggi il mare batte alle porte di questa colonia e fra qualche anno non si sa che cosa si potrà fare della colonia stessa perché sarà investita dal mare.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

Nel volume del dottor Siva Albani, che è del 1933 (e da allora ad oggi la situazione si è molto aggravata) si legge: « Dalle ricerche risulta che la grande maggioranza delle spiagge italiane tende ad un generale ritiro. Spiagge liguri: da Capo Mortola a Capo Mele, nel 1933 (il fenomeno continua) erano in ritiro le spiagge di Bordighera, Ospedaletti, San Remo, Riva Ligure, Santo Stefano, Imperia, Oneglia, Diano Marina, Cervo San Bartolomeo e le spiagge di Ventimiglia ». E si dice: « In complesso in questi tratti predomina un ritiro generale ». Dal Capo Mele al Capo Noli, queste spiagge secondo i dati raccolti dall'ufficio del genio civile di Savona, presentano un ritiro generale. Da Capo Noli al promontorio di Portofino, uguale fenomeno. Dal promontorio di Portofino al Capo Corvo ritiro generale delle spiagge. La brevità della spiaggia e la grandiosità del fenomeno — così scrive l'autore — come presso la foce dell'Entella, mette in rilievo la generalità e la costanza dei ritiri lungo tutto il litorale della riviera di levante.

Considerandole nel loro complesso, le spiagge della riviera ligure avevano nel 1930, su 39 spiagge, 32, cioè l'82 per cento, in ritiro, cinque stabili e due solo in aumento.

Così pure per le spiagge toscane. La percentuale per le spiagge in ritiro nel tratto dal promontorio di Piombino sino al monte Argentario saliva al 66 per cento: 14 spiagge su 31 erano in ritiro. Dal monte Circeo al promontorio di Gaeta il numero delle spiagge in ritiro risulta di gran lunga maggiore di quello delle spiagge in aumento.

Litorale calabrese del Tirreno da Castrocucco a Palmi: 7 spiagge su 5 in aumento, 2 in retrocessione, mentre il fenomeno del ritiro è generale dopo Palmi, tra Favazzina e Capodaglio, dove su 16 spiagge, 11 — cioè il 69 per cento — sono in ritiro (si tratta sempre di dati del 1930 che certamente si sono aggravati perché il fenomeno continua).

Né diverso è il fenomeno per le isole. In Sicilia su 17 spiagge considerate, ben 14 hanno subito ritiri più o meno profondi. E così anche per le spiagge sarde.

Lo stesso fenomeno, senza dilungarmi, si verifica lungo le coste pugliesi, marchigiane, sino all'alto Adriatico, di modo che almeno il 65 per cento delle coste italiane è in arretramento.

Il professor Passerini, nelle sue conclusioni osserva: « Questo arretramento o il protendimento di linee di spiaggia — e, in definitiva, il fenomeno di erosione che, in sede marina o terrestre ne è sempre alla

base — è problema di enorme importanza nazionale. Esso si presenta alquanto complesso, e appunto per questo non si presta ad essere unilateralmente considerato e frazionato attraverso gli svariati settori di competenza burocratica. Per entrare in possesso di tutti gli elementi della difesa dei litorali, occorrono ricerche precise, sistematiche, continuative, talvolta anche comparative, da eseguirsi non solo dove i danni si manifestano, ma anche, ed anzi soprattutto, dove prendono origine. Rilevamenti quindi e studi da compiere in coordinamento e organico collegamento sia lungo la fascia litoranea emersa o sommersa, sia nelle zone di retroterra — bacini di fiumi e torrenti — aventi con la fascia anzidetta stretta correlazione di ordine geo-idrologico ».

Di fronte a un fenomeno così grave, così preoccupante e così imponente, cosa fa il Governo? Sarebbe il caso di dire al Governo in questa materia: se ci sei, batti un colpo!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Andai a vedere personalmente.

GIANQUINTO. Qui occorre una politica del Governo, politica che oggi non esiste; occorre una politica, per questi problemi tecnici, che oggi non c'è!

Guardi, onorevole ministro, non pensi che queste siano critiche preconcepite...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non lo penso affatto, perché sono preoccupato come lei.

GIANQUINTO. La stessa consulta economica della camera di commercio di Venezia, si è occupata di questo problema il 29 aprile scorso. Ciò mi ha fatto sentire il dovere di intervenire e di riprendere un discorso già fatto due anni fa.

Come dicevo, la consulta economica ha affrontato il tema sul quale ha riferito un relatore, il quale ha trattato il problema della difesa contro le erosioni litoranee; ha ricordato come i nostri litorali siano ormai da decenni soggetti ad erosioni per effetto di mareggiate fortissime accompagnate anche da altissime maree. L'oratore ha ricordato le iniziative del nostro Magistrato alle acque, e ha accennato anche al convegno delle bonifiche tenutosi a Padova nel 1954, nel quale, presente il ministro Medici, vennero ampiamente trattati questi problemi. Senonché a tutt'oggi nulla è stato fatto. E la relazione continua: « D'altra parte, il problema è talmente grave che è d'uopo tenerlo vivo ed insistere nuovamente presso gli organi di Governo. Occorre porre in evidenza come le opere pubbliche necessarie per la

difesa delle erosioni litoranee siano di grande momento e, quindi, di alto costo, per cui è impossibile pensare che vengano eseguite a spese dei proprietari dei terreni o dai consorzi o peggio ancora dai comuni. Purtroppo, la legislazione nostra non prevede che lo Stato si assuma l'onere delle predette opere pubbliche: occorrono, quindi, provvedimenti di legge per modificare questa situazione assurda ». Infine, nella risoluzione ufficiale s'impegnano i parlamentari del Veneto a rappresentare questa situazione al Governo e a chiedere provvedimenti adeguati.

Quali provvedimenti? Occorre, una politica per proteggere il territorio nazionale dalle minacce del mare; anzi, poiché questi fenomeni della erosione del litorale e delle spiagge hanno relazione con altri fenomeni che si verificano nel retroterra, è necessario avere una cognizione unitaria di questi fenomeni ai fini della difesa del nostro suolo.

Noi chiediamo, quindi, un capitolo nuovo nell'attività del suo Ministero, onorevole ministro Romita. La relazione esamina i problemi che finora hanno costituito la tradizionale materia di intervento da parte del Ministero dei lavori pubblici ma ignora completamente il problema delle erosioni marine. Non faccio colpa di questa omissione all'onorevole relatore. La verità è che finora soltanto la mia modestissima voce ha prospettato, alla Camera, nel luglio 1954, questo problema. È giunto però ora il momento — e devo insistere su questo punto — di attuare permanentemente una politica di difesa del suolo; in particolare del litorale nazionale, come avviene in Olanda: nella costituzione olandese infatti è previsto l'impegno da parte dello Stato di proteggere le coste dalle minacce e dalla furia del mare. Vi è anche l'esempio luminoso della Serenissima repubblica veneta, la quale aveva affidato proprio al Consiglio dei dieci il compito di sovrintendere alla difesa del litorale dalle mareggiate e dalla invasione delle acque; poi venne la istituzione del glorioso Magistrato alle acque, che non sempre ha la considerazione dovuta da parte del Governo.

Non esistono leggi adeguate e quelle esistenti non rispondono alle necessità attuali. La legge del 1907 è totalmente superata dall'imponenza del fenomeno che ha cominciato a essere notato ai primi di questo secolo. Il mare non soltanto ha continuato a erodere i litorali e le spiagge, ma ha corroso anche quella legge, che non è più uno strumento valido per fronteggiare il problema. Infatti l'articolo 14 si limita a prevedere interventi dello Stato per la costruzione di opere che

abbiano lo scopo di arrestare il processo di erosione del mare in corrispondenza dei tratti ove esistono centri abitati. La situazione oggi è ben diversa, se è vero come è vero che oltre il 65 per cento delle spiagge italiane è investito da questo preoccupante fenomeno. La legge del 1907orse per provvedere a singoli casi, mentre è avvertito oggi che il fenomeno è generale. Quando si pensi che le nostre coste hanno uno sviluppo di 7 mila 420 chilometri e che il 65 per cento di questo sviluppo è attaccato dalla erosione, si ha il quadro preciso dell'imponenza del problema, che richiede una politica organica e tutta una strumentazione di leggi e di uffici tecnici adatti.

I consorzi non sono in grado di provvedere a questa bisogna, e non parlo poi degli enti locali. Ella conosce, signor ministro, come me, la situazione deficitaria di questi enti e sarebbe assurdo pensare di addossare ai comuni anche solo una parte del finanziamento necessario per costruire le opere di difesa.

I mezzi finanziari? Ella dice che il bilancio dello Stato non offre sufficienti mezzi. Bisogna trovarli, altrimenti che cosa ci state a fare al Governo? Avete pur reperito 500 milioni per il Ministero della difesa per proteggere il paese da una minaccia che non esiste!

PASINI, *Relatore*. Ce lo auguriamo.

GIANQUINTO. La minaccia del mare è invece costante, permanente e attuale.

WALTER. Questa minaccia esiste.

GIANQUINTO. Non vi sono armate che premono alle frontiere, ma il mare preme ogni giorno non solo quando è di malumore, ma anche quando è quieto. Ebbene, trovate i mezzi finanziari per difenderci da questa aggressione costante. Anche il mare, sotto questo aspetto, è un nemico che bisogna ridurre alla ragione.

Ritengo che Governo e Parlamento non possano e non debbano più ignorare questo problema.

Ella forse, onorevole ministro, ricorderà il mio breve intervento su questo tema in quest'aula, esattamente due anni or sono. Ella mi disse allora: « Risponderò per iscritto all'onorevole Gianquinto ». Sono passati due anni e penso che sarà una risposta scritta a lungo metraggio.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Le ho risposto a voce.

GIANQUINTO. A voce mi disse che mi avrebbe dato una risposta per iscritto. Ho atteso tutto il 1955, stava passando il 1956 e pensavo fra me: « Chissà quanti chilometri

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

di lettere mi scriverà il ministro Romita! Scherzi a parte, a me, più che la risposta, importa che ella prenda in materia iniziative organiche, precise, concrete. Tra alcuni mesi si svolgerà a Firenze il convegno nazionale per la difesa del suolo, al quale parteciperanno tecnici giuristi e uomini politici. Credo che a Firenze probabilmente il Governo verrà posto in stato di accusa per l'inerzia dimostrata in questa materia.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* Saprò difendermi.

GIANQUINTO. Onorevole ministro, provveda coi fatti a rassicurare il Parlamento che il Governo inizierà questa nuova politica. Provveda a proteggere il suolo italiano non solo dalle minacce delle alluvioni, ma anche dall'aggressione permanente del mare. Non ripeta un'altra volta che mi risponderà per iscritto; dica invece al Parlamento ed al paese ciò che il Governo intende fare in questa importantissima materia. (*Applausi a sinistra*).

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

CERVONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, cercherò di non intrattenermi su un tema specifico, come ha fatto il collega Gianquinto, ma mi occuperò dei problemi attinenti all'impostazione generale della politica dei lavori pubblici. Ho il dovere anzitutto di rivolgere un ringraziamento ed un elogio assai sentito all'amico onorevole Pasini per la sua precisa, approfondita, appassionata relazione.

Cercherò di impostare il mio intervento non già per una politica per così dire aneddotica, cioè non mi riferirò a singoli problemi attinenti a questa o a quella zona. Infatti, onorevole ministro, se ognuno di noi venisse in quest'aula a prospettare le questioni che interessano la propria zona, ella non avrebbe il conforto di suggerimenti ed anche di critiche al suo operato. Inoltre, se ogni deputato assumesse il ruolo di postulante della causa di questa o quella zona, al ministro sarebbe facile rispondere eventualmente che le disponibilità finanziarie non sono tali da soddisfare tutte queste esigenze.

D'altra parte, l'istituto dell'interrogazione, dell'interpellanza e della mozione ci offre la possibilità di poter discutere singoli e specifici problemi interessanti le varie zone del territorio nazionale.

Quindi non cadrò nell'errore di esporre casi particolari, anche perché se da parte mia e da parte di altri colleghi si avanzasse una serie di lamentele sulla mancanza, ad

esempio, di case o di fognature, il ministro ci potrebbe rispondere solo così: siete in molti a chiedere, i soldi sono pochi, la colpa non è mia, rivolgetevi al ministro del tesoro.

Ora, il nostro compito è quello di contribuire a fissare una politica dei lavori pubblici, ed il mio intervento mira appunto a dare dei suggerimenti utili per una buona politica dei lavori pubblici.

Fissata così la natura del mio intervento, ricordo alla Camera che lo scorso anno, nella relazione da me preparata sul bilancio dei lavori pubblici, ponevo questo quesito: se in Italia vi dev'essere un Ministero dei lavori pubblici o se invece presso ogni ministero, vi devono essere delle direzioni generali per i lavori pubblici. Su questo argomento si svolse un dibattito molto ampio sia in Commissione, sia nell'opinione pubblica attraverso la stampa.

A mio avviso, il problema è tutto qui. Se molte cose non vanno bene non è tanto per la mancanza di fondi, quanto per la dispersione dei fondi stessi in rivoli e rivoletti, senza un piano organico, senza una politica unitaria dei lavori pubblici, senza un indirizzo generale.

Ora, se vi sono delle funzioni che debbono essere attribuite al Ministero dei lavori pubblici, lo si dica una volta per sempre e noi cercheremo di difendere queste posizioni. Ma occorre chiarire le cose e porre termine a questa specie di politica dispersiva, di depauperamento o come fu definita, di spoliazione, e seguire invece una sana politica unitaria dei lavori pubblici. Altrimenti, diciamo pure di abolire il Ministero dei lavori pubblici e di istituire direzioni generali per l'edilizia presso ogni Ministero con il compito di costruire case per i propri impiegati, una commissione di coordinamento presso i vari enti che si interessano dell'edilizia, una confederazione delle case popolari, dell'« Incis », ecc. In questo caso l'Italia rinuncerebbe ad una politica dell'edilizia, ad una politica della strada, e tutto si ridurrebbe ad una semplice questione economica: se ci sono i soldi si può fare, altrimenti no. Si rinunci quindi a questa idea, perché l'abolizione del dicastero significherebbe la rinuncia ad una politica dei lavori pubblici.

Io invece penso che noi dobbiamo avere presente la necessità di una politica unitaria dei lavori pubblici e conseguentemente determinare le competenze di questo ministero in coordinamento con quelle degli altri. Di conseguenza noi non ci isoliamo dal grande coordinamento, ma agghianciamo il Ministero

dei lavori pubblici a tutti gli altri settori della pubblica amministrazione, senza nulla togliere agli altri ma senza a niente rinunciare da parte nostra. D'altra parte il terzo comma dell'articolo 95 della Costituzione dice: « La legge provvede all'ordinamento della Presidenza del Consiglio e determina il numero, le attribuzioni e l'organizzazione dei ministeri ». I costituenti hanno voluto precisare questo per dare la possibilità al legislatore di dare un nuovo assetto a tutta questa materia. Ora certamente non oggi, perché *maiora premunt*, ma verrà il momento in cui qualcuno, che è già alla porta, busserà perché ci sia una azione di coordinamento tra i ministeri, con la fissazione delle singole competenze. Ora come si troverebbe il Ministero dei lavori pubblici quando scoccasse quell'ora?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'aspetto.

CERVONE. Signor ministro, aspettare è indubbiamente saggezza da cinese, ma...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è che io aspetti fatalisticamente. Desidero che venga presto, per poter dare al mio Ministero quelle attribuzioni che ella rivendica.

CERVONE. E noi siamo al suo fianco per poterla aiutare in questa opera.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Grazie.

CERVONE. D'altra parte questa azione di coordinamento è stata auspicata un po' da tutti, in modo speciale dalla stampa. L'onorevole Pasini nella sua relazione ne fa esplicita menzione quando dice: « Così sono avvenute le lamentate spoliazioni di competenza, così sono nate l'I. N. A.-Casa e la Cassa per il Mezzogiorno, ed è inutile lamentarsi. Bisogna provvedere, bisogna che il Ministero dedichi il meglio delle sue forze a questo compito ».

Questa posizione, onorevole ministro, abbiamo potuto rilevarla d'altra parte pure nella sua ultima pregevole pubblicazione sulla politica dei lavori pubblici, anche se la conferma che abbiamo avuto poco fa da lei è ancora più autorevole; e ricordo che anche l'anno scorso, nel corso del dibattito dei lavori pubblici, ella ebbe a fare la stessa dichiarazione. Mi piace a questo punto leggere quanto ella ha scritto in questa pubblicazione:

« I problemi del Ministero dei lavori pubblici, o meglio, i problemi che interessano l'opinione pubblica sono ormai e sempre problema di tutti. Non c'è cittadino che non abbia interesse per le strade, per le case, per

l'energia elettrica, per scuole, fiumi, porti, acquedotti e fognature. Non è possibile che questi problemi, tutti legati strettamente all'esecuzione di opere, siano risolti senza avere una visione organica ed unitaria dei bisogni delle regioni, dei singoli comuni, una visione non dissociata dalle esigenze economiche generali e da considerazioni di ordine politico generale e di ordine pubblico ».

Tenendo conto di queste sue dichiarazioni, a conclusione di questa prima parte del mio intervento, riprendendo un suggerimento che ebbi a fare già l'anno scorso, vorrei proporre di costituire presso il Ministero dei lavori pubblici una commissione formata di tecnici parlamentari, di uomini che si interessano di tutte queste questioni, per studiare e mettere a fuoco il problema, in modo che, qualora arrivasse l'ora del riordinamento del Ministero dei lavori pubblici, il Ministero stesso fosse già pronto con i suoi studi, i suoi documenti ed un suo indirizzo. Forse il lavoro di questa commissione potrà non dare soddisfazione a coloro che in silenzio lo svolgono, ma certo sarà di grande beneficio per la politica dei lavori pubblici, e sarà soprattutto utile nel momento in cui una buona volta si solleciterà la discussione su questo punto, perché finiscano queste varie manie ed ognuno si metta nel proprio alveo a correre o scorrere così come la natura ha disposto.

Se vogliamo lavorare seriamente, dobbiamo studiare il problema, e così facendo contribuiremo anche a sviluppare il sistema democratico, perché noi pensiamo che questo problema non possa essere risolto *ex auctoritate*, ma attraverso una discussione nella quale entrino in gioco la capacità scientifica e la passione di ognuno, magari in contrasto con altri: solo così si potrà veramente arrivare a qualcosa di positivo per tutti.

Una volta definiti i limiti e la competenza, avremo operato il riordinamento della struttura; ma sorge allora il problema della realizzazione delle opere pubbliche, problema che non potrà essere risolto senza avere a disposizione i fondi necessari. A questo proposito occorrerebbe un lavoro forse analogo: preparare una specie di piano regolatore del credito (trattandosi di lavori pubblici è giusto parlare anche di piano regolatore). In altre parole, una volta definiti quelli che devono essere la politica e l'indirizzo del Ministero dei lavori pubblici, dobbiamo indicare che cosa questo Ministero deve realizzare. Indubbiamente, nella fase della realizzazione esso si varrà delle leggi; però non possiamo fermarci ad ogni piè sospinto. Né — me lo permetta il col-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

lega Gianquinto — si può dire come oggi ha detto: io vi prospetto il problema del consolidamento del litorale: provvedete poi voi, che siete al Governo, a trovare i fondi.

GIANQUINTO. E vuole che li trovi io?

CERVONE. Permetta, onorevole Gianquinto: è troppo facile risolvere così i problemi. Segnalare il problema è indubbiamente un grande fatto; ma, dopo averlo segnalato, bisogna suggerire i mezzi per affrontarlo.

POLANO. Ma è il Governo che deve studiare queste cose.

CERVONE. Indubbiamente, onorevole Polano. Anche il Governo deve studiare queste cose: ma non è tolta ad alcun parlamentare la possibilità di studiare non solo il fabbisogno, ma anche il modo di venire incontro al fabbisogno. In caso contrario, noi potremo studiare tutto ciò che ci può far piacere. Ma questo evidentemente non basta.

POLANO. Ecco il sistema. Si dice: non ci sono quattrini, e allora non si deve fare niente.

CERVONE. Io non sto dicendo questo. Dico che noi non dobbiamo scaricarci di alcuna responsabilità, limitandoci a segnalare il problema. È il Parlamento che approva ed è il Governo che esegue.

Dicevo dunque che, dopo modificate le strutture di questo Ministero, dobbiamo avere la possibilità di fare un piano regolatore del credito: non sia questa una parola che dispiaccia agli urbanisti. Noi dobbiamo cioè, in ultima analisi, non fare una elencazione degli istituti che hanno rapporti coi lavori pubblici, ma dobbiamo vedere a quali istituti debba far capo il finanziamento di opere pubbliche. Io parto dai fatti, giacché partire dai fatti non è sempre empirismo, ma è avere la visione concreta delle questioni. Lo Stato, quando fa dei lavori pubblici, paga la realizzazione delle opere o con contributi diluiti in annualità, o con contributi in percentuale *una tantum*: questo è il criterio generale. Da ciò si deducono pertanto due conseguenze: occorre o l'anticipazione del contributo dello Stato dato in annualità, o il resto necessario a completare l'opera.

Ho letto ancora, su questa parte, il suo pregiato lavoro, onorevole ministro, ed ho visto l'elencazione dei vari istituti. Però, quando noi in Commissione spesso volte ci siamo trovati a discutere sulla necessità di finanziare quest'opera — riconosciamolo un po' tutti quanti — abbiamo sempre fatto capo alla Cassa depositi e prestiti. Lasciamo stare la questione dei buoni postali ecc.; ne parla-

mo sempre e non si risolve nulla. Ci sono a volte delle cose misteriose nella vita politica che non si riesce mai a poter giustificare: così è per questa.

D'altra parte, continuare ognuno di noi a venire in Commissione o in aula, o peggio dal ministro (il peggio non è perché si viene, ma perché spesso si riduce ad uno sfogo personale che lascia il tempo che trova) a prospettare problemi urgenti da risolvere e sentirsi dire dal ministro che non si può risolvere il problema per questioni finanziarie, il continuare a fare ciò, dicevo, è un prendersi in giro reciprocamente. Non sembri questa una brutta espressione. Noi dobbiamo avere la possibilità di vedere la soluzione dei problemi. Quando, ad esempio, una cooperativa ha bisogno di fondi, si dice: Cassa depositi e prestiti; quando una amministrazione provinciale ha bisogno di garanzia, si dice: Cassa depositi e prestiti; lo stesso si risponde all'amministrazione comunale e lo stesso avviene per le case popolari; ciò avviene non soltanto per le opere pubbliche, ma anche per i ripiani dei bilanci degli enti locali.

Ora, giustamente, quest'ente, per quanto possa essere capace, avrà sempre la possibilità di dire: o fate la fila oppure mi trovo nell'impossibilità di finanziarvi. Ed allora le amministrazioni provinciali, i sindaci, i presidenti di cooperative mendicano a sinistra e a destra con questo istituto o con quella banca. Tutto questo è disordine. Lo abbiamo tutti fatto e quindi siamo tutti responsabili.

Quando parlo di funzionamento del Ministero e dei fondi per fare operare il Ministero, mi riferisco ad un piano che ponga anche un problema di scelta, che è anche un problema di responsabilità politica.

D'altra parte, siamo qui per assumerci la nostra responsabilità politica. Noi possiamo discutere di problemi degnissimi, di cui nessuno può contestare la necessità e l'opportunità, ma quando ci troviamo dinanzi all'urto sempre esistente del bisogno infinito da una parte e delle limitate possibilità dall'altra, il problema di scelta s'impone anche non volendolo. L'unica cosa è vedere se questa scelta viene determinata da una mente politica che possa dire ad un certo momento: accantoniamo un po' questi problemi degnissimi, ma, accantonati questi, scegliamo questi altri. È troppo facile urtare contro l'infinità del bisogno, bisogno che non finirà mai, perché nell'animo dell'uomo vi è questa spinta a stare sempre meglio.

Noi, insomma, dobbiamo poter dire: in questo bilancio, con questo indirizzo politico, non possiamo affrontare tutti i problemi, perché se li affrontassimo avremmo l'impossibilità di risolverli. Tanto più che qui vengono spesso portati problemi, se non per speculazione, che non sarebbe degna del Parlamento, ma certamente allo scopo di muovere facile accusa al Governo. E ciò si appalesa chiaro quando si afferma, come ha fatto l'onorevole Gianquinto, che occorrono miliardi e miliardi per sistemare chilometri di litorale, senza dire che bisogna rinunciare a tutta una politica edilizia, di viabilità minore e di ricostruzione, che, poi, forse in altra sede, si va sbandierando onde poter dire dell'incapacità che il Governo ha avuto nel risolvere quei problemi di fondo del nostro paese.

Dunque, problema di scelta, problema di possibilità, problema che non venga in urto con quello del bisogno.

Ho cercato, onorevole ministro, dal mio punto di vista, che forse può essere sbagliato, di vedere quali sono i bisogni della popolazione italiana, della Repubblica italiana, non della mia zona o della sua o di quella dell'onorevole sottosegretario. A mio avviso, sono tre i problemi di fondo (lasciamo stare quelli egregiamente accennati dall'onorevole relatore e che ognuno di noi conosce): il problema dell'edilizia, quello della viabilità minore e il problema della ricostruzione, sul quale bisognerà dire finalmente una parola chiara e definitiva.

Problema dell'edilizia. Se ne è tanto parlato, ed ella vedrà, signor ministro, quanti ordini del giorno capiteranno sul suo tavolo prima ancora che si chiuda questa discussione; ed ella dovrà rispondere qualche cosa un po' a tutti: « sì », oppure « non posso », oppure « accetto come raccomandazione », ecc. Tutte cose che conosciamo bene.

Il problema dell'edilizia non è, non dico risolto, ma non è posto chiaramente, come indirizzo politico, davanti alla nostra mente di uomini chiamati a compiere il dovere di legislatori e davanti all'opinione pubblica. Vi sono bellissime leggi. Non voglio accennare a questioni di leggi attuali. Mi limito a citare un caso (e non lo cito per dire subito che li occorre intervenire): due domeniche fa ho avuto occasione di recarmi, insieme con i ministri Campilli e Andreotti, a Velletri, in una ex caserma dove vivono 120-130 famiglie. Vi era in quella caserma una vecchia chiesa che è stata divisa in *box*. Ho avuto la sensazione della miseria: miseria economica, ma

soprattutto morale! Vedevo negli occhi di quelle donne e di quelle madri una specie di ribellione, non al ministro attuale dei lavori pubblici, ma al sistema politico che governa l'Italia. Abbiamo lì uomini che crescono contro la democrazia, ragazzi che crescono contro il sistema della libertà! Facile preda a qualsiasi uomo che si presenti loro a promettere chissà che cosa!

Se avessimo potuto dire che vi è un piano, che vi è qualcosa di sistematico che interviene! E se avessimo potuto dire a quelle famiglie, fra 2-3 anni certamente sarà finita la vostra sofferenza!

Onorevole Romita, primo atto della sua attività di ministro fu quella legge che già in Commissione avemmo a discutere col ministro Merlin: la legge per il risanamento delle zone malsane. Ma dove sta più questa legge? Mi perdoni il tono, onorevole ministro: forse è risentimento, forse è la passione per una questione così sentita che potrà fare apparire in me un tono un po' più accorato di quanto io voglia avere. Però penso che quella legge sia pressoché, non dico inoperante, ma pronta solo per poter intervenire nei casi di bisogno e di necessità; per cui l'indirizzo politico, in vista del quale il Parlamento la votò, è andato perduto. Noi votammo quella legge per un'opera di bonifica da farsi, perché servisse a bonificare delle zone particolarmente colpite e bisognose. Gli avvenimenti, che spesso superano la volontà degli uomini, i fatti che travolgono anche le buone volontà hanno operato in modo da determinare in particolare momento un abbandono di quella legge. Ed essa, essendo la più snella e la più a portata di mano per la applicabilità da parte dell'esecutivo, è servita ove si sono presentati casi di intemperie e di miserie.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Purtroppo è così. Ma è una fortuna l'esistenza di quella legge: è stata utile per Salerno, per Vasto, per Zambana.

CERVONE. Io non dico che non si dovesse intervenire! Ma, se è venuto a mancare lo scopo per cui noi volemmo quella legge — e i fatti ci hanno dimostrato la necessità di intervenire — e se esiste ancora il problema (qui è il problema che io pongo, onorevole ministro), occorrerà fare uno sforzo verso il Ministero del tesoro perché questo problema, che non si può più rimandare, venga risolto con un piano organico. Lo si faccia con la legge n. 640 del 9 agosto 1955 o con un nuovo provvedimento; l'importante è riuscire a fare qualche cosa di molto concreto in questo settore della casa. La sua iniziativa per fare dei

piani organici ed a carattere urbanistico in alcuni grossi centri è ottima, signor ministro. Non si può più continuare con gli interventi a 10-15 milioni, ma occorre stabilire dei piani definitivi. Naturalmente sarebbe auspicabile provvedere per tutti i comuni, ma per lo meno lo si faccia in quelli dove il problema della casa è più grave e più urgente. E di questi centri ve ne sono sia al nord (soprattutto sulle colline e nei paesi di montagna), sia nel meridione. Il problema della casa è ovunque sentitissimo e merita una azione radicale ed energica.

Ella, onorevole Romita, ha già fatto qualche cosa di molto meritorio in questo campo. Ella, fra l'altro, è riuscito a portare al varo in Commissione la legge che ho menzionato più sopra. Veda ora di non farla morire, perché, in questo caso, noi avremmo preso in giro noi stessi e tutto il popolo italiano. Un altro passo avanti è costituito dal disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri, per la concessione di un altro miliardo sulla legge n. 715. Questo favorirà indubbiamente l'iniziativa privata.

Al di là però di tutte queste leggi particolari, noi dobbiamo avere un piano organico, perché la casa per noi non è soltanto un bene materiale. Io non intendo fare voli pindarici o fare la mozione degli affetti, come ognuno di noi saprebbe fare trattandosi della casa. Certo per noi cattolici la casa è qualche cosa che va al di là del suo valore materiale, perché significa la salvezza e la integrità della famiglia, la quale famiglia poi è alla base dello Stato.

Noi crediamo a questi principi e dobbiamo perciò batterci su questa questione.

Ieri sera l'onorevole Di Bella ha fatto un magnifico intervento sulla viabilità maggiore ed ha detto anche cose interessanti (necessità dell'allargamento delle autostrade, di illuminarle, di dirigerne il traffico addirittura a mezzo di elicotteri). Io invece voglio trattare, come secondo argomento, quello della viabilità minore. Se potessimo fare quanto l'onorevole Di Bella ha chiesto saremmo naturalmente tutti contenti e in primo luogo lo sarebbe il ministro, che, oltretutto, si farebbe una buona fama. Ma tutto ciò urta contro le possibilità del nostro bilancio. Io invece intendo parlare del problema della viabilità minore e mi auguro che anche il signor ministro...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*.
Ne parlerò senz'altro.

CERVONE. Gliene sarò grato, signor ministro. So che ne ha già parlato al Senato.

Si tratta di un problema sul quale vale la pena di insistere. Effettivamente, infatti, la viabilità minore è in una situazione veramente grave. Si sono fatti degli studi e delle proposte, se ne è discusso in sede parlamentare e in sede di Governo, ma vorrei che il problema della viabilità minore fosse posto nel dovuto rilievo, anche perché ormai la viabilità maggiore e i problemi ad essa connessi stanno avendo la loro soluzione. Facciamo sì che le nostre amministrazioni comunali e provinciali e i consorzi di bonifica possano alleggerirsi del carico di determinate strade. Qui si tratta di un problema di classificazione: so che di esso si occupa un progetto che dovrebbe essere presentato al Consiglio dei ministri. Vi è anche un problema di finanziamento, che — a quanto mi si dice — verrebbe ugualmente risolto. Si tratterebbe di un onere di 250 miliardi, di cui il 75 per cento a carico dello Stato e il 25 per cento a carico degli enti locali.

Onorevole ministro, se risolverà questi problemi, la faranno sindaco onorario di tutti i comuni d'Italia!

La stessa consulta nazionale degli enti locali della democrazia cristiana si preoccupò di questi problemi e nell'apposita commissione di studio ognuno di noi poté portare il suo contributo. Qui non si tratta di scelte topografiche, perché è un male che affligge tutto il paese.

Nel 1938, mentre mi trovavo a Marsiglia, lessi su un giornale socialista una critica contro il regime del tempo, in cui si diceva che non era vero che in Italia tutte le strade erano sistemate, perché spingendosi a sinistra o a destra delle vie nazionali vi erano strade impraticabili. Non vorrei che questo si dicesse anche a noi; non vorrei cioè che si dicesse che facciamo belle autostrade, ma lasciamo impraticabili le strade che allacciano i comuni.

Anche la ricostruzione pone un problema di scelta. Ogni anno diminuiscono i fondi a disposizione della ricostruzione delle opere pubbliche danneggiate dalla guerra. Quest'anno si è avuta una ulteriore riduzione di 2 miliardi. Se questo significasse che i danni alle opere pubbliche vanno scomparendo, ne saremmo tutti contenti; ma disgraziatamente non è così. Sarebbe bene, con l'accordo del Ministero del tesoro, stanziare una certa somma e distribuirla equamente a tutti i provveditorati alle opere pubbliche, evitando alcune ingiustizie nell'assegnazione di questi fondi, ingiustizie che io ebbi modo di denunciare l'anno scorso.

Ho il dovere di richiamare l'attenzione del ministro su un settore specifico dei danni di guerra. Al Senato fu presentato dal senatore De Luca un ordine del giorno in riferimento al capitolo n. 219 del bilancio dei lavori pubblici. Su questo capitolo sono stanziati 6 miliardi e 70 milioni per contributi trentennali da dare ai cittadini privati danneggiati dalla guerra che ricostruiscono. Quando questa somma sarà portata a conoscenza degli interessati certamente essi ne saranno contenti. Conseguentemente molte domande perverranno al genio civile e ai provveditorati alle opere pubbliche. Però, in una nota a detto capitolo 219, si dice che per quest'anno sono disponibili solo 300 milioni.

Intanto la prima cosa da osservare è questa: che in bilancio figurano 6 miliardi, ma il ministro ha una disponibilità di appena 300 milioni; di qui lo scontento che si verificherà in coloro che, avanzando la domanda di contributo, si vedranno rispondere che non è possibile evadere la loro richiesta.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
D'ONOFRIO

CERVONE. La cosa che mi sembra più delicata non è l'aspetto politico. Quei fondi si prelevano dalla legge n. 968 del 27 dicembre 1953. Sono dunque dei fondi che devono andare a pagare dei debiti contratti nel 1944 o nel 1945, secondo quanto è detto nella nota al capitolo n. 219, quando in quella legge non vi è scritto che questo si debba fare. Quella legge è stata approvata non per saldare debiti precedenti, ma per rimborsare delle somme, e ciò dal momento in cui è stata approvata. Ora, capisco che dal 1953 in avanti si possa usufruire dei fondi stanziati in quella legge, fondi che serviranno a pagare i debiti contratti da quella data in poi, ma il resto no.

A questo riguardo presenterò un ordine del giorno. Ella, onorevole ministro, molto cortesemente, al senatore De Luca rispose che era in corso una intesa tra i Ministeri dei lavori pubblici e del bilancio affinché la ripartizione della somma fosse effettuata conformemente alla legge n. 968. Mi auguro che voglia anche a questo ramo del Parlamento confermare le stesse cose.

Come presidente dell'Associazione nazionale sinistrati di guerra, avevo il dovere di portare qui la voce dell'ultima riunione del comitato di presidenza centrale dei danneggiati e sinistrati di guerra. Essi vogliono che si paghino, sì, i loro danni di guerra,

ma non a scapito dei fondi che sono stati loro assegnati; altrimenti non si risolverà il problema.

È inutile parlare di altri problemi. Mi sembra che se noi poniamo la nostra attenzione su questi tre problemi (quello della casa, quello della viabilità minore, quello di un certo riordinamento nel settore della ricostruzione), avremo ben speso il nostro anno di vita politica.

Anche in questo campo, occorre fare una scelta, la stessa scelta che si fa per il piano regolatore del credito. A mio avviso, noi non dovremo dire all'edilizia che può andare a cercare i fondi dove crede; ma occorrerebbe dire che l'edilizia fa capo a un consorzio di banche. Vi sono banche che sono sotto la tutela dell'I. R. I., nelle quali quindi lo Stato è direttamente interessato.

Inoltre, si è parlato di un'iniziativa di carattere internazionale in questo campo: si è detto di paesi ricchi che avrebbero concesso il credito in questa materia ai paesi più poveri. Io non so se ella, onorevole ministro, potrà darci notizie sull'affluenza del credito straniero nel campo dell'edilizia.

Quanto al capitale privato, occorre incrementare sempre più la legge n. 715, a favore della quale è stato fatto recentemente lo stanziamento di un miliardo.

Quanto ai reinvestimenti, ricorderò che è pendente di fronte alla Commissione competente la proposta di legge Caiati, Castelli Avolio e Cervone per il riscatto delle case dell'« Incis ». La proposta ha lo scopo di permettere agli assegnatari l'acquisto della casa, affinché le somme ricavate siano reinvestite in altre opere edilizie. Questo è lo scopo specifico della proposta di legge. Non è una dichiarazione di fallimento dello Stato che, attraverso i suoi organi, svende i suoi beni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io sono favorevole, ma la questione va studiata bene.

CERVONE. Evidentemente va studiata bene, anche per non commettere un atto di ingiustizia verso coloro che pagano le tasse. Occorre vendere al giusto prezzo, e il prezzo lo debbono stabilire i tecnici.

Quanto al credito agli enti locali, lasciamo che esso faccia capo alla Cassa depositi e prestiti, mentre le cooperative possono rivolgersi benissimo ad altri organismi. Per le opere igieniche, ospedaliere e simili, esistono enti appositi (come l'« Inail »), ai quali bisogna rivolgersi per tali opere.

E così la politica dei lavori pubblici per settori deve far capo direttamente ai settori

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

interessati. Poi vi sono settori particolarmente depressi, come l'Italia meridionale e le isole; questi è necessario che facciano capo allo Stato. Al riguardo desidero dire che la Cassa per il Mezzogiorno (non dirò mai una parola contro quest'ente, come non la potrà dire mai chi onestamente riconosca i grandi servizi che esso sta rendendo all'Italia meridionale), quando avrà esaurito i suoi compiti, dovrà affidare l'attuazione delle opere pubbliche al Ministero dei lavori pubblici. Io penso che in questo modo si dia un giusto indirizzo a questo ente.

Da quanto sono venuto dicendo scaturisce un terzo ordine di problemi: l'adeguamento e l'ammodernamento dell'amministrazione centrale e degli uffici periferici. Devo dare atto, onorevole ministro, del nuovo capitolato d'appalto che è stato approvato e che indubbiamente potrà evitare certi inconvenienti che fino ad oggi si sono verificati. Devo dare anche atto della politica di decentramento che si sta attuando, che pure è molto importante, perché molte volte, in Italia (non sono antiregionalista), si confonde il regionalismo con il decentramento: decentramento indubbiamente voluto dalle ultime disposizioni emanate e che favorisce lo sviluppo della politica dei lavori pubblici, come è avvenuto in occasione di quella opportuna circolare sui danni di guerra diramata dal Ministero dei lavori pubblici. Era tanto attesa questa circolare, perché effettivamente si era creata una specie di confusione fra i vari uffici del genio civile e i provveditorati alle opere pubbliche. Ora, questa circolare ha chiarito tutto e ha rappresentato indubbiamente un concreto apporto per lo snellimento delle pratiche. Ma l'opera deve continuare e deve essere incoraggiata.

Occorre anche rivedere la questione degli appaltatori per portare un po' di chiarezza in questa materia. È necessario continuare nella politica di decentramento non soltanto degli organi dipendenti direttamente, ma anche di quelli collaterali.

Recentemente nella nostra Commissione ha avuto luogo una profonda discussione sulla questione della Corte dei conti. Ci siamo trovati un po' a dissertare sulla nostra autorità di parlamentari e sulla nostra possibilità di parlamentari di legiferare non chiedendo pareri ad alcuno; e, in particolare, si è discusso sui rapporti tra Parlamento e Corte dei conti. La Commissione, concludendo su di una parte del problema, ne ha rinviata l'altra parte ad un più approfondito studio. Perché, onorevoli colleghi, non vorrei usare

una frase irriverente verso la Corte dei conti, ma questo organo, qualche volta, si trasforma eccessivamente in rupe Tarpea...

MATTEUCCI. In Inghilterra non esiste la Corte dei conti...

CERVONE. Evidentemente, siamo noi che dobbiamo fare le leggi, ma poi per l'applicazione...

MATTEUCCI. Noi dobbiamo fare le leggi e controllare poi l'esecutivo.

CERVONE. Su un'altra questione vorrei richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici: i testi unici che accompagnano l'attività di moltissimi settori dell'attività del Ministero. Ora, questi testi unici non sono aggiornati, sono anche superati e, quindi, è necessario revisionarli e adattarli ai tempi, e, quello che è molto importante, bisogna adeguarli ai principi del decentramento, alle strutture e alla funzionalità del Ministero.

Io sono partito in questo mio intervento, onorevole ministro, dalla necessità di far sì che il Ministero dei lavori pubblici sia difeso, sia unitario nella sua politica e sia adeguato nelle sue strutture. Però, senza far torto a nessuno, vorrei porre una domanda alla coscienza di ognuno di noi: quanto abbiamo fatto anche noi perché il Ministero dei lavori pubblici cadesse un po' dal cuore degli italiani, appesantendo molte volte le procedure, temporeggiando eccessivamente su tutto? Un po' tutti noi abbiamo collaborato con questa volontà di evasione, per cui quando vi è da fare qualche cosa si dice: non diamo l'incarico al Ministero dei lavori pubblici perché là tutto muore; cerchiamo di trovare un organo adatto.

È proprio contro questa mentalità che dobbiamo lottare facendo appello a tutti noi perché non si giudichi superficialmente tutta una politica, non si giudichino superficialmente dei valorosi impiegati e funzionari dello Stato. E questo appello lo dobbiamo rivolgere al ministro preposto a così delicato settore e a tutti i dipendenti del Ministero perché, allo scopo di salvare il Ministero dei lavori pubblici nelle sue strutture, tutti collaborino servendo fedelmente la popolazione italiana. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Francesco Giorgio Bettiol. Ne ha facoltà.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il mio intervento poggerà, vorrei dire, esclusivamente sul settore idroelettrico; cosicché esso completa la interessantissima

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

discussione che è avvenuta in questi giorni sul problema degli idrocarburi.

La relazione che accompagna il bilancio del Ministero dei lavori pubblici — debbo riconoscerlo — è stata fatta con molta diligenza da parte del collega onorevole Pasini, riporta dati interessanti, è un elaborato di indiscutibile valore.

Però, mi consenta il relatore di fare, su di essa, una osservazione: per quanto riguarda il problema idroelettrico a me pare che la relazione rifletta più il pensiero personale di un deputato della maggioranza che non quello della maggioranza della Commissione. Io vorrei che venisse compreso nei termini esatti il senso del mio rilievo avendo presente le precedenti relazioni, quella dell'anno scorso dell'onorevole Cervone e quella dell'onorevole Terranova, alle quali io aderisco con maggiore entusiasmo.

PASINI, *Relatore*. Non ho difficoltà a dichiarare che in Commissione non se ne è potuto parlare per la limitatezza del tempo; quindi, ovviamente, nella relazione ho dovuto esprimere il mio pensiero personale.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Ovviamente il relatore di maggioranza dovrebbe esporre i concetti della maggioranza della Commissione, sui quali noi potremmo esprimere le nostre osservazioni e le nostre critiche che — riteniamo — debbono essere accolte come elementi costruttivi per correggere una determinata politica che riteniamo lesiva degli interessi generali del nostro paese.

Concludendo al Senato il dibattito sul bilancio dei lavori pubblici, ella, onorevole ministro Romita, ha richiamato l'attenzione sull'insoddisfacente — sono le sue parole — livello di produzione dell'energia elettrica, sottolineando che l'inadeguatezza degli impianti relativi costituisce uno dei pericoli più gravi che incombono sull'economia del nostro paese. Ciò deve far riflettere seriamente perché ci troviamo di fronte (ce lo auguriamo caldamente) ad una situazione di mercato in continua espansione e ad uno strumento che già oggi nelle rilevazioni fatte dal ministro, che condividiamo perché questa è la situazione reale che purtroppo esiste nel paese, ed ancor più nel prossimo domani si dimostrerà inadeguato a soddisfare i crescenti bisogni dell'economia del nostro paese.

Potrebbe avvenire che, mentre paese e Parlamento imboccano la strada che porta ad un maggiore impiego dell'energia convenzionale per la sua funzione produttiva, umana o

sociale, vengano a mancare proprio le condizioni essenziali perché questa politica possa realizzarsi.

Il problema poi assume un maggior rilievo quando accertiamo che nel campo della produzione della energia elettrica (e mi riferisco particolarmente al campo della produzione dell'energia idroelettrica, della distribuzione e della fissazione dei prezzi), il Governo manca di una propria politica. Non si adombri il ministro se in Parlamento facciamo continuamente questo rilievo circa l'assenza di una politica organica in uno dei settori che riteniamo più importanti per la vita economica del nostro paese, in quanto si intrecciano, alle volte confondendosi ed altre offendendosi reciprocamente, concetti, direttive, interessi dei vari ministeri ed enti interessati, per cui, data la molteplicità delle lingue che si parlano, riesce difficile potersi intendere per disciplinare razionalmente una fonte così importante per lo sviluppo della nostra economia e per soddisfare le crescenti esigenze della vita moderna.

In questo settore hanno giurisdizione il Ministero dei lavori pubblici, il cui compito è di accordare le concessioni per l'utilizzo delle acque pubbliche, per la costruzione e l'esercizio degli impianti e delle linee; il Ministero dell'industria per gli impianti termici e le altre forme di energia; il C. I. P. tratta la materia delle tariffe, mentre interferiscono e svolgono compiti analoghi l'I.R.I. (che dipende dal Consiglio dei ministri) e l'E. N. I., che riceve direttive da un comitato interministeriale presieduto dal ministro dell'industria; ed oggi si aggiunge, molto opportunamente, il nuovo Ministero del demanio e delle partecipazioni statali.

Come si rileva, ci troviamo in presenza di una vera babilonia, mentre sarebbe più agevole ed assai utile, trattandosi di un settore così importante per il pubblico interesse, raggruppare in un unico organismo le competenze oggi distribuite tra i vari ministeri in maniera così caotica. In questo modo sarebbe più facile dar corso ad una politica organica di sviluppo della produzione, di controllo e di razionale impiego dell'energia elettrica. Anni fa si era detto, in attesa di meglio disciplinare questa materia, di costituire un apposito comitato della elettricità, per il coordinamento, la disciplina ed il controllo di questo settore così importante.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho già predisposto il relativo disegno di legge.
BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Lo so, perché al Senato ella ha riconosciuto

l'esigenza di costituire questo comitato. La ringrazio della assicurazione che ripete in quest'aula. Invece non ne fa cenno — me lo consenta l'onorevole Pasini — la relazione, la quale è troppo presa dal fatto di dimostrare l'assurdità di ogni interferenza nel campo degli idroelettrici « in un paese come il nostro » — afferma il relatore — « la cui economia è sorretta dalla libera iniziativa ». Mi pare che con questa affermazione egli faccia rilevare un suo intimo stato di preoccupazione.

PASINI, *Relatore* Questo concetto è nella Costituzione

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Vedremo se l'iniziativa che noi suggeriamo è in contrasto con la Costituzione.

Il discorso su questa materia sarebbe troppo lungo, mentre io desidero affrontare il problema della produzione elettrica nelle sue linee generali, in una prospettiva di sviluppo economico verso la quale il Governo è impegnato ispirandosi allo schema Vanoni.

Per quanto riguarda il comitato, onorevole ministro, ella deve darmi atto che il compagno Riccardo Lombardi presentò, in data 27 ottobre 1953, la proposta di legge n. 306, con la quale si prevede appunto la costituzione di un comitato nazionale dell'energia. Ella ha dato assicurazione di aver già preparato a tal riguardo un disegno di legge: gliene do atto ed elogio questa sua iniziativa, la quale risponde ad una necessità da noi tutti avvertita.

Ora, il Governo si assumerebbe una pesante responsabilità se dovesse trascurare questo settore il quale condiziona lo sviluppo della nostra economia. E la responsabilità diventa ancora più grave nel momento in cui il Ministero dei lavori pubblici, per bocca del suo più autorevole e responsabile esponente, annuncia l'insoddisfatto livello della produzione elettrica e sottolinea anche l'inadeguatezza degli impianti relativi.

Quello che noi rileviamo è che il Ministero non interviene per eliminare questo pericolo che incombe sull'economia del nostro paese. Mi auguro però che nel suo intervento l'onorevole ministro possa tranquillizzarci su questo problema. Noi riteniamo urgente un intervento del Governo, ma non attraverso patetici richiami agli industriali idroelettrici (e noi sappiamo l'accoglienza che gli idroelettrici riservano a questi richiami anche se fatti con senso di responsabilità dal Governo), bensì dando corso coraggiosamente alla realizzazione degli impianti relativi, dal momento che l'onorevole ministro ha dichiarato di essere già pronto per un piano organico.

Desidereremmo sapere che cosa si attende per realizzare questo piano organico, dal momento che ella, onorevole ministro, giustamente teme che l'Italia possa trovarsi nel 1961 senza energia, e ciò proprio nel momento in cui, come tutti prevediamo e ci auguriamo, il nostro paese sarà nelle migliori condizioni per realizzare una espansione economica. Vuole forse il Governo lasciare insoluto questo problema ed esporre gli interessi della collettività alla mercé degli industriali idroelettrici così poco sensibili agli interessi generali del paese e preoccupati solo di incrementare i propri profitti?

Il discorso sarebbe diverso se in Italia esistesse una situazione analoga a quella di altri paesi dove agisce un'azienda unica nazionale. È evidente che le nostre necessità troverebbero il loro soddisfacimento attraverso l'espansione dell'attività da parte di questa azienda di Stato. Purtroppo in Italia noi ci troviamo di fronte a mille società, delle quali solo cinque o sei controllano l'80 per cento della produzione del nostro paese.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il 75 per cento.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Grazie della correzione. Ella è certamente più documentato ed aggiornato del sottoscritto. Ma la differenza non è di tale entità che sposti il problema.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È una conferma che le ho dato.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Grazie. È anche certo che il Governo non può, a nostro giudizio, puramente e semplicemente prendere atto di questa situazione deficitaria, ma deve intervenire, sicuro che la sua azione non potrà mortificare quella che può e deve essere la necessaria e complementare iniziativa privata. Io non voglio stare qui ad esaminare il problema delle tariffe e della cassa conguaglio, perché la Camera avrà modo di occuparsene quanto prima. È certo però che la mancata costruzione degli impianti ha precisi fini politici, dato che, ad esempio, le aziende elettriche municipalizzate hanno potuto impostare in questi anni notevoli programmi di nuove costruzioni. Questo proprio in conseguenza dei benefici consentiti dall'attuale sistema tariffario basato sui contributi di integrazione. Che la resistenza a dare l'avvio alla costruzione di nuovi impianti derivi dalla deliberata volontà dei gruppi monopolistici italiani, è dimostrato dal fatto che nel 1954 sono stati impostati complessivamente nuovi impianti per 650 mila chilowatt, potenza media nominale, e che

nel momento in cui si esercitava da parte di questi gruppi monopolistici italiani la maggior pressione in senso politico verso il Governo sono stati impostati impianti solo per 225 mila chilowatt, mentre soltanto nei primi tre mesi del 1956 sono stati impostati nuovi impianti per circa 480 mila chilowatt. Quindi che si tratti di una manovra politica degli industriali elettrici appare a tutti in modo più che evidente.

A queste azioni, a queste manovre che noi possiamo definire di ricatto vero e proprio occorre che il Governo sappia rispondere adeguatamente con una sua maggiore iniziativa, e ciò anche per allontanare il sospetto che il Governo si lasci influenzare e guidare da motivi e valutazioni di interesse privatistico.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo è da escludere.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Devono quindi venir definite in questo campo le singole responsabilità che scaturiscono da rapporti politici tra il Governo ed il monopolio industriale idroelettrico. Noi abbiamo esaminato con molta attenzione il discorso che ha pronunciato recentemente al suo insediamento il nuovo presidente dell'I. R. I.; discorso che riteniamo molto interessante nelle sue enunciazioni così come riteniamo interessanti i fatti che le hanno seguite e che dimostrano la volontà del nuovo presidente di incamminarsi fuori dalla tradizionale strada dell'I. R. I. per realizzare una politica di espansione della produzione industriale. La domanda che io pongo è questa: si intende investire anche il settore degli impianti elettrici? Penso che la risposta sarà affermativa, in quanto l'I. R. I. possiede già una sua attrezzatura per la produzione idroelettrica ed elettrica. Ed è qui che mi permetto di suggerire a lei, onorevole ministro, di non indugiare per la realizzazione di quel piano organico — che, ripeto, ella afferma essere già pronto — per la costruzione di nuovi impianti, impegnando a questo riguardo proprio le aziende I.R. I., cioè quelle aziende con partecipazione statale, ed interessando anche le aziende pubbliche con le quali evidentemente va definito il problema del credito e del finanziamento.

Sono costretto ad avanzare anche un'altra domanda: il Governo ha tanta libertà di iniziativa e tanta possibilità di movimento da respingere ogni posizione di soggezione nei confronti del monopolio elettrico? È una domanda che noi non vorremmo assolutamente suonasse sospetto nei confronti dei

responsabili del Ministero dei lavori pubblici. Ma d'altra parte vorremmo essere anche tranquillizzati per quanto riguarda i rapporti politici che purtroppo ogni tanto affiorano su determinati fatti che avvengono nel nostro paese.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La risposta è decisamente favorevole.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Non ritengo neppure, onorevole ministro, che questa domanda sia oziosa, perché scaturisce da una condizione di umiliazione in cui è venuto a trovarsi ella...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io?

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO... per la mancata applicazione della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sui sovracanon. Tale legge stabilisce a carico degli industriali idroelettrici un sovracanone di 1.300 lire per ogni chilowatt di potenza media nominale. Ma su questa legge mi intratterò più avanti, in quanto è il secondo elemento che voglio affrontare, ritenendo questa la sede più opportuna per discutere di un problema che interessa 8 milioni di montanari e centinaia di migliaia di popolazioni del piano, e che trova noi stessi, quando lo dobbiamo discutere, in uno stato di profonda amarezza.

Per il momento voglio ritornare a quelli che io definisco i rapporti politici tra il Governo ed il monopolio idroelettrico per denunciare l'azione ricattatoria da quest'ultimo esercitata quando chiede lo sblocco delle tariffe come prima condizione per dar corso alle nuove costruzioni.

Questo lo si legge in chiare lettere e lo si ricava anche — ed è questa la cosa più dolorosa — dalla relazione dell'onorevole Pardini. Sembra che le due cose non si possano assolutamente separare, che sia impossibile dar corso allo sviluppo delle costruzioni idroelettriche in Italia se non si preleva dalle disgraziate economie degli utenti italiani la somma necessaria; quando sappiamo che l'industria idroelettrica ha abbondanti capitali per poter sviluppare questi impianti.

I prezzi di vendita dell'energia, onorevole ministro, sono bloccati, ma solo teoricamente; e lo dimostrerò. In realtà la legge non si rispetta, il blocco è così artificioso e fittizio che non trova assolutamente rispetto nella realtà della situazione. Basterà esaminare le stesse cifre fornite dalle aziende interessate che non possono assolutamente essere accolte per vere.

Dalle notizie fornite dall'«Anidel», che dobbiamo accogliere con molta circospezione, risulta con tutta evidenza che le società

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

elettriche hanno violato in modo massiccio il blocco dei prezzi.

Il Governo ha la capacità di rilevare questi fatti ed ha strumenti efficienti per poter intervenire e correggere queste violazioni della legge...

PASINI, *Relatore*. Vi è una sentenza della magistratura che dice non esservi stata violazione.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Alla magistratura devo il massimo rispetto e devo inchinarmi al suo giudizio, però come uomo politico ho il dovere di portare avanti le mie preoccupazioni e perplessità anche per quanto riguarda un giudizio della magistratura. Non voglio interferire in questo settore, me ne guardo bene.

Nel 1950 un gruppo di aziende (anche questa notizia è nota in quanto trasmessa attraverso tutta la stampa: ne hanno parlato *L'Espresso* ed altri giornali) ha venduto complessivamente agli utenti 11 miliardi e mezzo di chilowattora ricavando 101 miliardi di lire; nel 1954 (ella lo avrà appreso anche al convegno straordinario dell'U.C.E.M. attraverso la relazione del professor Oberto) sono stati venduti 17 miliardi di chilowattora con un incasso di 182 miliardi di lire.

Ora, mentre l'aumento della produzione dal 1950 al 1954 è del 48 per cento, i ricavi sono aumentati per lo stesso periodo dell'80 per cento. Il che dimostra chiaramente che vi è stata aperta violazione del blocco delle tariffe. Ed è su questo problema, onorevole Pasini...

PASINI, *Relatore*. Io su questo concordo con lei, ma il problema è diverso. Il problema è di qualità di energia, ed è qui che il Parlamento deve intervenire per una legislazione non equivoca.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Parlo di energia idroelettrica.

PASINI, *Relatore*. Si tratta della qualità.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Ma ella, onorevole Pasini, fa intravedere il suo pensiero dichiarando che è evidente la stretta connessione che esiste fra il problema tariffario e la costruzione di nuovi impianti. Che cosa significa tutto questo? Che occorre rispondere alle esigenze avanzate da questi industriali idroelettrici nel senso di consentire ad essi di reperire i mezzi necessari per la costruzione di nuovi impianti attraverso l'aumento delle tariffe?

Questo è ciò che si comprende dalla sua relazione.

PASINI, *Relatore*. Se mi permette, vorrei fare una precisazione. Il problema che ella

tratta io l'ho affrontato e messo chiaramente in evidenza là dove dico che bisogna impedire gli eventuali abusi quanto a qualità di energia erogata. Proprio questo è il punto.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. L'ho letto. Faccio un apprezzamento. Ho sempre individuato in questa Camera il portavoce degli interessi degli industriali idroelettrici nel collega onorevole Faletti, il quale apertamente si è qualificato in questo senso; ma devo anche rilevare che il collega Faletti trova oggi altri amici in questa Camera.

Ora le esigenze fondamentali della collettività e della nostra economia non possono venire soddisfatte nell'ambito di una soluzione che offra agli elettrici la piena libertà di fare il proprio tornaconto, ma bensì attraverso un chiaro e sempre più severo controllo pubblico mediante leggi appropriate e rispettate, nelle quali siano equamente distribuiti obblighi e doveri dell'industria elettrica e della utenza. Purtroppo, la prima — dobbiamo riconoscerlo — ha una posizione di assoluto privilegio nel nostro paese, per i mezzi potenti di cui dispone e dei quali si serve sempre per costringere l'utente ad accogliere onerose condizioni tariffarie.

Non credo sia necessario scendere alla specificazione. Purtroppo avremmo centinaia di migliaia di casi da denunciare. Se vogliamo convincerci ancora di più, onorevole ministro, della mancanza di una base seria nella pretesa delle società idroelettriche di reperire i fondi attraverso lo sblocco delle tariffe, possiamo partire dai dati che ci offrono gli stessi industriali idroelettrici.

Se confrontiamo gli esercizi 1952 e 1954 e rileviamo il valore degli impianti per le dodici aziende elettriche (i cui dati sono stati elaborati dal C. I. P. e messi a disposizione dei membri della Commissione a fine gennaio di quest'anno), risulta che siamo passati, per quanto riguarda i valori delle costruzioni, da 940 miliardi a 1.053 miliardi, con un aumento di 113 miliardi di lire di nuovi impianti.

Esaminando i mezzi coi quali le società elettriche hanno potuto far fronte a queste necessità finanziarie, possiamo osservare che nello stesso periodo il capitale sociale versato è passato da 64 miliardi a 119 miliardi, con un aumento di 55 miliardi. Sono dati, ripeto, forniti da un organo ministeriale.

A sua volta, il fondo ammortamenti e rinnovi è passato da 315 a 376 miliardi, con un aumento di quasi 62 miliardi. Perciò, di contro all'investimento di 113 miliardi per nuovi impianti, si sono avute delle disponibilità finanziarie per capitali versati e fondi di

ammortamento per 117 miliardi. Abbiamo quindi la prova che si sono potute finanziare le nuove costruzioni con mezzi ordinari ed è rimasta ancora una disponibilità di 4 miliardi.

Da questi dati si desume che nell'attuale situazione del mercato italiano non esistono difficoltà di carattere finanziario per la costruzione dei nuovi impianti, evidentemente a condizione che i mezzi finanziari di cui dispongono alcune delle grandi società elettriche non vengano dirottati (questo problema merita tutta l'attenzione del Governo quando si chiede da parte degli industriali lo sblocco delle tariffe) in attività di natura diversa, essendo ingiusto — a nostro giudizio — che la collettività debba sopportare le spese di una politica espansionistica dell'industria idroelettrica che a volte (questo avviene e ne abbiamo la prova) valica gli stessi confini nazionali.

Per quanto riguarda la legge n. 959 (e qui siamo alle dolenti note), dire che il sovraccanone di lire 1.300 per chilowatt di potenza concessa pregiudica la costruzione di nuovi impianti è semplicemente ridicolo se si tien conto che queste 1.300 lire, che sembrano una cifra vistosa, incidono di appena 0,20 centesimi sui profitti dell'industria idroelettrica. Ed è ancora più delittuoso il rifiuto dell'industriale idroelettrico di adempiere al disposto della legge sulle acque, essendo a tutti nota la politica di rapina e di inaudita sopraffazione che il medesimo ha sempre svolto nei confronti delle indifese nostre genti di montagna.

Anche qui, onorevole ministro, le esemplificazioni non hanno ragion d'essere perché il Governo è largamente documentato su tutte le violazioni e i soprusi consumati dagli idroelettrici. Da 30 anni ai comuni rivieraschi (che oggi si trovano inseriti nei perimetri dei bacini imbriferi montani) sono stati riconosciuti diritti precisi, in base a leggi apposite, che l'industriale idroelettrico ha solo in minimissima parte rispettato, riuscendo sempre con ricatti e corruzioni ad evadere ai propri obblighi. Porterò qualche esempio.

Gli articoli 52 e 53 della legge n. 1775 del testo unico sulle acque (le cui origini sono più lontane nel tempo, perché mi pare che risalga al 1919) sono rimasti, nella maggior parte dei casi, una inoperante formulazione giuridica.

Quanti miliardi sono stati sottratti alla montagna attraverso gli artifici messi in atto dalle società idroelettriche? Impossibile poterlo accertare, ma certo si tratta di centinaia di miliardi, e ciò non può non impressionare noi uomini politici e spingerci ad appurare come mai una cosa siffatta sia

ancora possibile nel nostro paese. È per questo che io invito il ministro ad esaminare a fondo il problema per trovare i rimedi ed anche per accertare le responsabilità. E la prima fra tutte le responsabilità è, a mio giudizio, quella di una classe dirigente dominata dal grande monopolio industriale idroelettrico, avido di guadagno a tutti i costi, anche calpestando l'interesse dei montanari già così gravemente danneggiati per effetto della realizzazione degli impianti idroelettrici.

Non meno grave, però, è la responsabilità dei governi che ispirano le loro iniziative proprio a quella classe dirigente e che non riescono — o non vogliono — mettere un poco di ordine in un settore di così vitale importanza per il paese e per il suo avvenire, e riportare alla legalità questi capitani di industria che non vogliono rispettare la legge, applicando, poi, nei confronti dei recalcitranti e con tutto il rigore, le necessarie sanzioni previste dalla nostra legislazione.

Sia detto subito, signor ministro, che io ritengo la legge n. 959 relativa ai sovraccanoni (anche se su di essa è stata fatta molta accademia) perfetta costituzionalmente e quindi applicabile e di pronta esecuzione. Una cosa però non abbiamo capito, ed è il difforme criterio di applicazione da zona a zona. Infatti il perimetro è fissato a quota 500 nella Lombardia e a quota 300 nel Veneto, pur avendo le due regioni identiche caratteristiche. E ciò è stato fatto senza tener conto dei suggerimenti della unione nazionale fra i comuni montani — presieduta, come è noto, dal collega Giraud, — né delle mozioni e degli ordini del giorno votati in Parlamento. Il risultato di questa difformità di criterio è l'esclusione del 30 per cento delle industrie idroelettriche dagli obblighi stabiliti dalla legge, e la sottrazione di circa 1 miliardo e mezzo ai comuni montani che si trovano nei bacini imbriferi.

Naturalmente, non voglio dire che la cosa sia avvenuta per deliberato proposito del ministro dei lavori pubblici, ma insomma questo è il risultato a cui siamo pervenuti e questo il danno arrecato alla montagna, nonostante, ripeto, le sollecitazioni e le proposte avanzate per evitare il danno medesimo.

Francamente, pare impossibile che questi strani criteri di applicazione delle leggi ed anche dei regolamenti e dei disciplinari avvengano sempre per il settore idroelettrico. Infatti è sempre accaduto che le leggi, i regolamenti ed i disciplinari siano stati congegnati in modo da lasciare aperto uno spiraglio proprio perché l'industriale possa in-

serivisi per ostacolarne l'applicazione o per chiederne l'applicazione a proprio vantaggio. Per esempio, si guardi agli articoli 52 e 53 della legge n. 1775. Quando io dico che l'articolo 52, su oltre duemila comuni rivieraschi italiani, ha avuto applicazione solo nella misura dell'1 per cento, e parzialmente nella misura del 14-15 per cento, dimostro con quanta abilità l'industriale idroelettrico sia riuscito ad evadere agli obblighi della legge; ma dimostro anche come il meccanismo della legge sia tale per cui è consentito a questo industriale di svolgere la propria opera di ostruzionismo all'applicazione della legge stessa.

Nasce in noi il sospetto che, quando si formulano queste leggi che interessano l'industria idroelettrica...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta di proposte di legge di iniziativa parlamentare.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. L'industriale idroelettrico è sempre presente sia nelle nostre Commissioni sia nell'Assemblea per suggerire e per guidare la elaborazione di questi strumenti legislativi, per cui risultano in essi sempre delle parti deboli. Dirò dopo come sarebbe stato doveroso rimediare a queste lacune, dove queste fossero state rilevate. Questo è un appunto che la riguarda, onorevole ministro, perché ella aveva gli strumenti necessari (l'ufficio legislativo e l'Avvocatura dello Stato) per esaminare se questa legge n. 959 era perfetta e per ovviare in tempo utile ad alcune sue imperfezioni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se io accettassi la sua tesi, significherebbe dare partita vinta agli industriali idroelettrici.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Lo so, oggi è tardi. Ma nel momento in cui il Parlamento esaminava la legge n. 959, il Governo avrebbe dovuto esprimere il suo parere. Oggi — sono d'accordo con il ministro — è consigliabile camminare per la strada imboccata e portare a termine l'azione con assoluta decisione, in modo da mettere in ginocchio questi prepotenti industriali idroelettrici che irridono al Ministero, al Parlamento e alla Costituzione, la quale impone il rispetto e l'applicazione delle leggi.

Noi pertanto respingiamo ogni criterio che si basi sulla incostituzionalità della legge, che tenderebbe solo a scagionare dalle loro precise responsabilità gli industriali idroelettrici, e chiediamo al Governo che cessi al più presto questo sconcio.

Noi insistiamo formalmente, in questa sede, sulla nostra richiesta di un'azione energica da parte del Governo verso le società idroelettriche inadempienti, e lo invitiamo ad applicare nei loro confronti — anche se il ministro ha espresso parere contrario — il disposto della lettera d) dell'articolo 55 della legge n. 1775, più tardi ripreso nella legge 18 ottobre 1942, n. 1434, dichiarando la decadenza del diritto di utilizzare le acque pubbliche per quei concessionari che oggi si rifiutano anche a seguito delle ingiunzioni del ministro di provvedere al versamento dei sovracanon.

Si dice a questo proposito: la legge n. 1775, articolo 55, parla di abituale negligenza e inosservanza delle leggi e dei regolamenti. Io credo che ella, onorevole ministro, non possa limitare il suo esame alla sola legge n. 959. Occorre risalire molto più indietro, cioè al momento in cui si stabilisce un rapporto fra l'industriale idroelettrico e lo Stato, per rilevare se vi è stata negligenza. Basta un po' di buona volontà per mettere le mani in una materia in cui sono così numerose le violazioni da parte degli industriali idroelettrici. Per la creazione degli impianti vengono espropriate terre comunali e di proprietà dei coltivatori diretti (boschi, pascoli, case) in un modo brutale e ricattatorio, coinvolgendo anche spesso nella responsabilità gli uffici periferici del genio civile. Dico coinvolgendo anche la responsabilità, perché i montanari non intravedono negli uffici dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici la necessaria azione di difesa delle nostre popolazioni, ma piuttosto lo strumento a disposizione dell'industria idroelettrica. Infatti a Valsella di Cadore e a Rocca di Arsiè (e potrei citare molti altri casi) per quanto riguarda gli espropri, gli idroelettrici, consenzienti gli organi dello Stato, non hanno mai operato secondo il disposto della legge del 1865, rifiutandosi di pagare gli immobili espropriati secondo il loro valore derivante da una libera contrattazione in un libero mercato.

Per esempio, nel comune di Forno di Zoldo 45 ettari di bosco sono stati pagati a 10 lire il metro quadro, e a nulla è servita la nostra denuncia. Nel comune di Erto (provincia dell'onorevole Garlato) la terra è stata ceduta a due lire il metro quadrato. Sono questi i valori di un libero mercato?

Ed è tanto radicata nei montanari la convinzione dell'onnipotenza degli industriali idroelettrici, come anche la ferma persuasione che essi agiscano sempre al coperto della

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

responsabilità degli organi governativi, che essi sono sempre costretti a cedere.

Né io penso siano da considerarsi adempienti quelle società idroelettriche che, approfittando di particolari situazioni, sono riuscite a strappare, senza offrire un solo centesimo di compenso, la rinuncia da parte dei comuni alla validità dei benefici previsti dagli articoli 52 e 53 (specialmente dall'articolo 52).

Questo è avvenuto nel ventennio fascista nei confronti dei comuni di Auronzo e di Santo Stefano di Comelico, in sede di istruttoria formale per la concessione delle acque alla S. A. D. E..

Che interesse aveva il podestà a rinunciare a far valere una legge che consente al comune di godere di determinati benefici? Qui nasce legittimo il sospetto che quel podestà potesse sì avere un suo personale tornaconto, ma in questo caso la popolazione è stata defraudata dei propri diritti.

E non è anche questo un problema da doversi esaminare? Quanti sono i casi di questo genere, in cui vi è stata violazione o abituale negligenza da parte delle società? Per questo diventa incomprensibile la posizione del suo Ministero e la sua, onorevole ministro, che dopo il convegno dell'U. N. C. E. M. ha dichiarato che, allo stato attuale, non sussistono gli estremi della violazione della legge del 18 ottobre 1942, in quanto non può sostenersi che si sia verificata da parte degli idroelettrici l'abituale negligenza e l'inosservanza delle leggi e dei regolamenti, e quindi anche dei disciplinari di concessione perché penso che questi facciano parte dei regolamenti.

Dire questo, altro non significa che riconoscere legittima la posizione assunta dalle concessionarie, le quali rifiutano di pagare i sovracanonici in attesa che il loro caso sia risolto attraverso la strada del contenzioso. Il problema, onorevole ministro, non è di attendere che si definisca da parte della magistratura la legittimità di tale pagamento, quanto invece di dare pronta ed energica applicazione alla legge. E questo è un preciso dovere del Governo.

È per questo che il problema diventa di una scelta politica: o per la legge (e quindi accanto ai montanari, per la piena validità dei loro diritti), o per l'arbitrio (e allora accanto agli industriali idroelettrici, perché continuino a negare l'applicazione della legge).

Io penso - e il mio giudizio è confortato dal parere di valorosi cultori del diritto - che ricorrano gli estremi precisi per applicare, nei confronti degli inadempienti, le

sanzioni previste dalla lettera d) della legge 18 ottobre 1942.

Una domanda vorrei porre al Governo: come mai esso, che è così zelante nel respingere la nostra richiesta di applicazione delle sanzioni previste dalla lettera d) della suddetta legge, non fa la minima indagine per ricavare gli elementi utili per legittimare un suo intervento in questo senso? Questo potrebbe farlo rivolgendosi magari alla stessa Avvocatura dello Stato, chiamata sovente in causa dalle inadempienze operate dagli industriali idroelettrici. Troverebbe materia abbondante a questo riguardo.

Ho già detto altra volta che per il Governo si tratta solo di scegliere fra le tante violazioni consumate dalle concessionarie idroelettriche. Del resto, anche nel campo tariffario, esaminando le numerose interrogazioni presentate alla Camera e al Senato e le denunce pubbliche, ella potrà accertare, onorevole ministro, tutti gli arbitrî commessi dalle società a danno degli utenti.

Abbiamo voluto fare una inchiesta nelle province di Sondrio, di Udine e di Belluno, e devo dirle che abbiamo accertato qualche cosa di più di una semplice negligenza, e cioè reati veri e propri: il dispregio più assoluto delle leggi e dei disciplinari di concessione. Ci consenta però di dirle che non siamo noi tenuti a fornirle la prova delle inadempienze degli industriali idroelettrici, come non siamo d'accordo che queste inadempienze si debbano circoscrivere alla sola legge n. 959, ma occorre risalire al momento in cui si stabilisce un rapporto fra Stato e concessionarie idroelettriche.

Ripeto ancora le nostre preoccupazioni, che abbiamo già avanzato in sede del convegno dell'U. N. C. E. M.: questo Governo si sente così fragile nei confronti di queste Società da far nascere il sospetto che la sua stessa esistenza sia condizionata alla loro benevolenza?

Badi, onorevole ministro, questi interrogativi sono più che pertinenti, ove si pensi alla recente convocazione disposta dal Presidente del Consiglio, onorevole Segni, degli idroelettrici. Di che cosa si è parlato? Non sta a me dirlo, però è certo che della legge sui sovracanonici e delle inadempienze degli industriali idroelettrici, del diritto dei montanari a entrare in possesso dei sovracanonici stabiliti per legge (credito che l'onorevole Segni ha definito privilegiato), non se ne è parlato affatto in quella riunione. E non può non destare una profonda preoccupazione la reticenza dell'onorevole Segni di parlare

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

agli idroelettrici del problema dei sovraccanoni, tanto più che lo stesso onorevole Segni era stato investito del problema dalla stessa U. N. C. I. ed era stato anche ampiamente documentato sulle inadempienze degli industriali nei confronti della legge n. 959.

Si deve credere che il Presidente del Consiglio sia tanto ingenuo da pensare che gli industriali si trovino in difficoltà per pagare i 4 miliardi e mezzo che debbono all'anno alle popolazioni raggruppate nei bacini imbriferi montani? Eppure l'onorevole Segni sa che gli industriali idroelettrici hanno avuto, nel 1955, un ricavo che supera largamente i 300 miliardi, cui si deve aggiungere anche il contributo dato dallo Stato, contributo integrativo per le nuove costruzioni, che non è cosa di poco conto, se noi vediamo che per quanto riguarda le tre società cui si è fatto cenno più volte, negli anni 1953, 1954 e 1955 alla Edison sono stati pagati 13 miliardi e 350 milioni come contributo integrativo, alla S. M. E. sono stati pagati 5 miliardi e 357 milioni, alla Terni sono stati pagati 6 miliardi e 945 milioni; in totale ben 25 miliardi e 652 milioni. Ieri ho sentito dire che il prezzo medio del chilowattore in Italia si aggira sulle 8-9 lire. Ebbene, devo osservare che non è esatto: il prezzo del chilowattore è di lire 12,50, comprensivo anche del contributo che lo Stato dà ad integrazione per la costruzione di nuovi impianti...

PASINI, *Relatore*. Non fa parte dei ricavi, onorevole Bettiol. È materia di impianti, non è questione di esercizio.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Questo contributo è dato per ogni chilowattore, e quindi l'industriale idroelettrico realizza un introito annuo di decine di miliardi, che vanno ad aggiungersi al prezzo praticato, il quale può essere sì di 8 o di 9 lire, ma se è integrato dal contributo governativo raggiunge lire 12,50.

Se noi aggiungiamo a questi i 300 e più miliardi che l'industria idroelettrica realizza in questo settore, il margine netto dei profitti supera i 200 miliardi all'anno.

Ma questo margine già così vistoso ancora non basta per soddisfare la sete di profitto degli industriali idroelettrici, sete che non ha limiti. Ed è così che nasce e si sviluppa quella sporca speculazione sul sangue delle nostre popolazioni attraverso il rifiuto che alcune società oppongono al pagamento di un modestissimo contributo a favore della montagna, la quale è stata spogliata e defraudata per anni delle sue naturali ricchezze per la realizzazione degli impianti. Ella deve darvi atto,

onorevole ministro, che la montagna è stata danneggiata gravemente nella sua tradizionale economia, quando per la costruzione degli impianti non si sono addirittura distrutti presupposti essenziali di questa economia. Le cose che sto dicendo possono anche dar fastidio al Governo e al ministro dei lavori pubblici.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non a me!

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. So che altre volte ella ha dovuto rimproverarmi, forse per l'eccessivo calore con il quale io denunciavo queste cose.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non rimprovero: penso solo che certe dichiarazioni non dovrebbe farle.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Per quanto riguarda i problemi della montagna, non basta dire che il deputato in questa sede e fuori di qui non dovrebbe fare determinate dichiarazioni. Quello che conta è di accertare se le dichiarazioni che egli ha fatto sono esatte o meno. Qui è il problema! Occorre rispondere. Talvolta, forse con eccessivo calore, forse con asprezza, ho mosso dei rilievi ma il problema resta nei suoi termini esatti.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono le sue interpretazioni che mi fanno tacere.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Chi veramente ha motivo di infastidirsi sono i montanari, che non riescono ad entrare in possesso dei loro diritti. E di questa situazione non possiamo farne colpa se non alla debole ed insufficiente azione governativa. Ormai, non si tratta più di cose di poco conto. Noi abbiamo maturato un credito di oltre 14 miliardi, ai quali va aggiunta la quota degli interessi. Non è giusto che una parte della società paghi e un'altra parte goda dei vantaggi derivanti da un'azione delittuosa che si sta consumando nei confronti della montagna. Si tratta di un credito, ripeto, di 14 miliardi che noi abbiamo già maturato, mentre secondo la dichiarazione fatta dallo stesso onorevole ministro Romita le società avrebbero versato ad oggi circa 4 miliardi e 600 milioni: appena un terzo di quello che è il nostro credito, che il Presidente del Consiglio ha dichiarato privilegiato. L'U. N. C. E. M. col suo presidente, il collega onorevole Graudo, ha svolto fin dalla sua costituzione, in maniera unitaria, una energica azione per la pronta attuazione della legge sulle acque. Da oltre due anni — ecco come si costituiscono, onorevole ministro,

le maggioranze, e non occasionali, su determinati problemi che interessano tutta la popolazione del nostro paese — comunisti, democristiani e uomini di altre correnti politiche, in comunità di intenti, svolgono una azione meritoria per la rinascita delle popolazioni montane. Debbo dare atto che quest'azione unitaria è stata possibile anche per il senso di responsabilità, per il tatto, per l'equilibrio dimostrati dal collega Giraud.

Il 17 marzo scorso abbiamo tenuto a Roma un convegno straordinario per discutere della legge n. 959. Erano presenti con noi 500 sindaci e presidenti di consorzi in rappresentanza di 3.300 comuni dei bacini imbriferi montani. Molti sono stati gli interventi sulla relazione del professor Roberto, e alla fine l'assemblea ha votato all'unanimità un ordine del giorno, di cui leggo, tralasciando le premesse, il dispositivo; ordine del giorno che ella, onorevole ministro, ha accolto: « chiede che il ministro predetto (dei lavori pubblici) persista energicamente nell'azione intrapresa sino agli atti esecutivi per assicurare la più sollecita riscossione totale dei sovraccanoni dovuti, che agisca anche in sede politica verso quei concessionari, e segnatamente l'I. R. I. e le ferrovie dello Stato, che persistono nel non ottemperare alla legge, provvedendo, ove occorra, all'applicazione dell'articolo 55, lettera b), della legge del 1933, n. 1775; chiede ancora che il ministro dei lavori pubblici provveda immediatamente al riparto delle quote riscosse agli aventi diritto secondo i criteri della legge ». Su questa impostazione ella, onorevole ministro — dato che al convegno ha voluto, con alto senso di responsabilità, essere presente — ha fatto delle precise dichiarazioni che noi abbiamo accolto con molto favore.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*.
Le ho mantenute.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Vedremo dopo come le ha mantenute. Non anticipi la sua risposta, altrimenti mi toglie di mano ogni possibilità di continuare. In quell'occasione — tralascio anche qui tutte le considerazioni, riferendo soltanto i suoi impegni — ella disse: « Ho fatto presente all'Avvocatura generale dello Stato il mio fermo e deciso intendimento di dare piena e rapida applicazione alla legge, e allo scopo di adottare una definitiva decisione le ho chiesto di pronunciarsi recisamente sul quesito proposto nonché sulla convenienza o meno di ripartire intanto, e pur di fronte alle richiamate circostanze giudiziarie, le somme finora introitate. L'Avvocatura generale dello Stato, in data

14 marzo ultimo scorso, ha risposto alla mia lettera del 10 marzo con parere favorevole, sia per quanto riguarda la possibilità di proseguire il procedimento esecutivo per quelle ingiunzioni per le quali non è intervenuta decisione di sospensiva, sia per quanto riguarda la possibilità di ripartire le somme finora introitate. In conseguenza ho dato disposizione perché venga iniziata l'esecuzione forzata sui beni dei debitori per tutti quei casi in cui essa è consentita. Contemporaneamente ho dato pure disposizione affinché si dia inizio al complesso lavoro della ripartizione delle somme finora introitate ».

Qual è la situazione oggi? Onorevole ministro, posso riassumerla in questi termini: 1°) il ministro dei lavori pubblici ha lodevolmente — l'ho detto già altre volte — fatto notificare 416 ingiunzioni di pagamento; 2°) contro una parte di queste ingiunzioni gli idroelettrici hanno fatto regolare opposizione; 3°) solo per una parte di queste opposizioni la magistratura si è pronunciata per la sospensione degli atti esecutivi.

Non mi risulta, onorevole ministro, malgrado il suo solenne impegno che ha riconfermato poco fa, che sia stata iniziata l'esecuzione forzata sui beni dei debitori in tutti quei casi ove questa esecuzione sia consentita, laddove non vi è stato intervento da parte del tribunale. Perché questo? Questa legge ha avuto i natali il 27 dicembre 1953. Da anni stiamo dibattendoci (lo dissi nei convegni di Aosta, Clusone e Sondrio) per aiutar lei ad uscire da uno stato di umiliazione, umiliazione in cui lo Stato, se non il Governo, viene a trovarsi di fronte alle inadempienze degli industriali idroelettrici.

Ella deve darci la prova che nelle stesse forme con cui si agisce nei confronti degli altri cittadini il Governo agisce anche nei confronti degli industriali idroelettrici. Da parte nostra si eleva istintivo il rilievo: come mai si è così pronti e solleciti nel portare a termine la procedura coatta quando si tratta di piccoli e medi contribuenti, che il più delle volte sono forzatamente morosi o inadempienti per la situazione economica del nostro paese o per la povertà stessa delle loro economie, mentre non si agisce con eguale fermezza nei confronti del capitale industriale monopolistico? Quali oscuri fili impediscono al Governo di applicare uniformemente la legge nella Repubblica democratica italiana?

Ella mi dirà: applicherò la legge, disporrò le sanzioni. Ma noi continuiamo a denunciare questi fatti, ella a darci assicurazioni, gli

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

industriali idroelettrici a fare i loro comodi e a non pagare, le nostre popolazioni a morire di fame, a non riuscire a dar esecuzione ai loro piani economici, mentre l'autorità dello Stato esce fortemente umiliata. A questi preoccupanti interrogativi il Governo ha certamente l'obbligo di dare una risposta che tranquillizzi le nostre coscienze, non di comunisti ma di montanari, profondamente turbate da questa situazione. La risposta è tanto più necessaria se sarà accompagnata da un'efficace azione contro gli idroelettrici per costringerli a versare i miliardi che debbono ai 3.786 comuni dei bacini imbriferi montani.

Occorre subito dar corso (ed al riguardo esiste un suo preciso impegno) alla distribuzione dei 4 miliardi e 600 milioni depositati presso la Banca d'Italia. E questo senza attendere — in proposito si commette un altro errore, non so se a caso o per disegno prestabilito — la costituzione dei consorzi, dato che la loro costituzione è facoltativa e diventa obbligatoria solo nel caso in cui si esprima favorevolmente per essi la volontà dei tre quinti dei comuni interessati. Occorre provvedere al riparto avendo presente, secondo il disposto della legge, il bisogno ed il danno che il comune ha sofferto dalla installazione dell'impianto idroelettrico. Questo procedimento doveva essere messo in atto fin dal 30 giugno 1955. Ella ha un modo veramente strano di interpretare e di applicare la legge quando afferma — e lo ha fatto pubblicamente — che a norma della legge n. 999 non è consentito (lo ha ripetuto al Senato) provvedere alla completa ripartizione dei fondi, dovendo ovviamente rimanere esclusi da tale ripartizione i comuni non ancora costituiti in consorzi. Ma questo è falso, e par detto apposta per consentire agli industriali idroelettrici di non pagare, in attesa che si costituiscano i consorzi provinciali nei bacini imbriferi montani. Secondo i dati che ella ha fornito, 29 consorzi sarebbero stati definiti su 81 previsti. Ripeto che fin dal 30 giugno 1955 al Ministero incombeva l'obbligo di fare un riparto per comune, perché fino a quella data era consentito costituire i consorzi. Trascorsa quella data, per adempiere al disposto della legge il Ministero, in assenza di un accordo amichevole, aveva l'obbligo di disporre per il riparto avendo presenti i danni ed i bisogni di questi comuni.

Ora, questo modo di interpretazione della legge (che poi si allontana anche dal testo della legge stessa; qui non si tratta di in-

terpretarla ma di eseguirla così come essa è formulata) ci pare risponda a un tentativo di pressione per la formazione dei consorzi unici che la maggioranza dei comuni non vuole ritenendoli dei carrozzoni veri e propri nei quali ogni corruzione è possibile e nei quali l'opera di discriminazione si può anche verificare. Noi legislatori abbiamo stabilito che i consorzi diventano obbligatori solo nei casi in cui tre quinti dei comuni interessati manifestano questa volontà. E voi perché volete costringere i comuni a consorzarsi, sotto la minaccia di non distribuire nulla? I comuni devono essere lasciati liberi di decidere, e noi comunisti coi compagni socialisti saremo ad aiutarli quando manifestino la volontà e l'orientamento di dar vita a consorzi di valle e di zona, a comunità montane, meglio rispondenti alle tradizioni ed agli interessi delle nostre genti montanare. Mi pare che anche il suo dicastero, onorevole ministro, stia provvedendo al decentramento per delega di sue determinate attribuzioni, così come avviene per quello dell'agricoltura. Occorre favorire la costituzione di questi consorzi di valle o di zona perché, anche voi lo riconoscete, questi organismi sono meglio rispondenti alle tradizioni, alle finalità ed agli interessi di quelle popolazioni montanare.

Io so che la nuova fatica a cui sono chiamati gli uffici del Ministero dei lavori pubblici non troverà troppi entusiasmi, specialmente nel valoroso presidente della IV sezione acque, l'ingener Frosini, e nel dottor Gasperini, anch'egli valente funzionario del suo dicastero, ai quali questa legge ha dato tanti grattacapi. Però occorre che ciò sia fatto al più presto, per non dare la sensazione che anche questo ritardo (ecco i fili invisibili che noi intravediamo) sia un altro elemento offerto agli idroelettrici per menare il can per l'aia. Su questo problema, onorevole ministro, non basta più avanzare delle promesse, ma occorre dimostrare con i fatti la volontà di dare pronta attuazione alla legge procedendo al riparto per comune e disponendo la immediata distribuzione dei 4 miliardi e 600 milioni.

Qui possono nascere delle difficoltà di carattere tecnico, lo riconosco, in quanto nello stesso bacino può darsi che una società abbia pagato ed un'altra no. Distribuite allora i fondi a titolo di acconto: è un modo anche questo di poter adempiere alla promessa che ella ha solennemente fatto in seno al convegno dell'U. N. C. E. M.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*.
Dove è possibile stiamo pagando. Che in-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

teresse ho io a tenere i denari alla Banca d'Italia?

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Non dico che ella abbia interesse, anzi sono d'accordo che ella non ne ha. Però questo elemento costituisce una remora all'azione dei comuni per costringere gli industriali idroelettrici a pagare, e consente una manovra dilatoria da parte di questi ultimi. Effettivamente la situazione è tale che essi possono eccepire: dove sono gli strumenti? A chi dobbiamo pagare? Non esistono infatti i consorzi, né il Ministero ha provveduto a stabilire *pro capite* quanto spetta ai comuni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Paghino alla Banca d'Italia. Se vogliono, sanno dove possono pagare.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. In secondo luogo noi domandiamo che si proceda alla esecuzione forzata sui beni dei debitori in quei casi in cui la magistratura non si è pronunciata per la sospensione degli atti esecutivi.

Per ultimo chiediamo al ministro dei lavori pubblici di avvalersi del disposto della lettera *d*) della legge 18 ottobre 1942, n. 1434, dichiarando decaduti dal diritto di utilizzare le acque pubbliche quei concessionari che si sono resi responsabili di negligenze o di inosservanza delle leggi e dei regolamenti in vigore. Ciò a prescindere dai procedimenti in corso sul terreno giudiziario.

Onorevoli colleghi, onorevole ministro, il problema che io ho esposto e che attiene alla legge n. 959 interessa circa 8 milioni di montanari e molte centinaia di migliaia di cittadini dei comuni rivieraschi. Questo problema, di natura prevalentemente economico-finanziaria, è diventato, per molti aspetti, squisitamente politico in quanto investe precise responsabilità di Governo.

Nell'esperlo io ho dovuto frenarmi, perché è talmente grande l'amarrezza della nostra gente, di cui noi siamo i portavoce, che non so come riusciamo a contenere ancora in una esposizione pacata ed equilibrata la nostra protesta. Ho cercato di esporlo con la massima obiettività, spinto dal dovere di informare la Camera e l'opinione pubblica italiana della delittuosa azione svolta dagli idroelettrici i quali, dopo aver rapinato la montagna per lungo e per largo, oggi negano alla stessa quel parziale minimo indennizzo che noi abbiamo deciso approvando all'unanimità al Senato ed alla Camera la legge 27 dicembre 1953, n. 959.

Il problema, onorevoli colleghi ed onorevole ministro, diventa politico perché il Governo di fronte alle sacrosante esigenze di

giustizia delle nostre genti di montagna vessate ed umiliate per anni dall'industria monopolistica idroelettrica, non sa, non riesce o — per essere più cattivo — non vuole imboccare la strada che imponga ad essa, come è per gli altri cittadini, l'imperio della legge.

Noi non vorremmo pensare che il Governo ha fatto la propria scelta e che da questa scelta escano ancora una volta sacrificate e danneggiate le nostre popolazioni, oltre che offeso l'ordinamento giuridico dello Stato.

Affermiamo queste cose di così estrema gravità, onorevoli colleghi, perché ci risulta che tra le inadempienti alla legge n. 959 sui sovracanoni figurano alcune aziende pubbliche e le stesse aziende a partecipazione statale, cioè dell'I. R. I. Ed è perciò che noi, interpreti del pensiero e della volontà degli abitanti dei 3.786 comuni beneficiari della legge n. 959, chiediamo al Governo di uscire da questa situazione e di abbandonare la politica così piena di equivoci per fornire al paese la prova che esso non può essere e non sarà al servizio del grande, potente capitale idroelettrico, ma solo e sempre per curare e difendere gli interessi generali del nostro popolo. (*Applausi a sinistra*).

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

MATTEUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, quest'aula veramente così poco affollata non mi sembra «sorda e grigia», anzi assolata, e riduce queste discussioni sui bilanci ad un colloquio fra noi e il ministro, ciò che potrebbe molto più proficuamente farsi in Commissione. D'altronde io credo che il nostro sia rimasto l'unico Parlamento nel mondo a discutere i bilanci in questo modo. Tutto cambia, ma in Italia cambiare qualcosa non è facile. Noi siamo qui ancora a lavorare con un regolamento che, *grosso modo*, è quello che regolava i lavori del Parlamento subalpino. Io spero che questo problema sia messo allo studio, che la Presidenza effettivamente senta l'opportunità di far discutere in aula soltanto — come avviene negli altri parlamenti — i bilanci dei bilanci, quelli finanziari; e il resto, quelli dei vari settori, siano discussi molto più proficuamente in Commissione.

Ed eccoci, onorevole ministro, anche quest'anno a discutere del bilancio dei lavori pubblici. Io, veramente, vorrei ripetere quello che ieri sera ha detto l'onorevole Macrelli: che, se riportassi qui e rilegessi il mio discorso tenuto nel settembre del 1948 (il primo sui lavori pubblici), lo potrei rifare tale e quale senza levare una virgola, perché oggi ci

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

troviamo dinanzi ad uno stesso bilancio, con le stesse caratteristiche, e dovremmo ripetere le stesse critiche. È una cosa veramente difficile, onorevole ministro, essere originali. Voi fate sempre le stesse cose e noi dobbiamo dire sempre le stesse cose.

Qual è la critica fondamentale che abbiamo mosso e seguitiamo a muovere al Governo? Quella di non avere una politica dei lavori pubblici.

In questo settore, come, del resto, in tutti gli altri, tutti i governi che si sono succeduti hanno agito sotto il segno della improvvisazione e dell'empirismo. Non si può dire che ella, personalmente, onorevole ministro (io non voglio farla arrabbiare), non abbia visto i molti problemi che ci stanno di fronte. Ella è uno dei nostri, è un tecnico, un ingegnere, un ingegnere piemontese, cioè ha due qualità precipue per poter meglio apprezzare le necessità del paese in questo settore. Non le manca il senso del concreto: è un uomo, insomma, del mestiere, anche se le capita qualche volta di fare delle sortite nel campo della politica pura. Stia attento, perché la politica pura è piena di trabocchetti, e quindi è facile perdere l'orientamento.

CAMANGI. Allora, attenti all'unificazione!

MATTEUCCI. Si pensa, ad esempio, di marciare per la dritta via e poi la si smarrisce e ci si ritrova fra la compagnia malvagia ed empia.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella sta perdendo la giusta via in questo momento.

MATTEUCI. Dicevo, dunque, che questo bilancio, del resto come tutti gli altri passati, porta il segno inconfondibile della mancanza di una politica organica e razionale dei lavori pubblici in Italia.

Quale dovrebbe essere, secondo noi, questa politica? Cioè, cosa intendiamo dire quando parliamo di una razionale, organica, coerente ed efficiente politica dei lavori pubblici? Intendiamo dire questo: che occorre improntare in una visione completa e unitaria i maggiori problemi del settore, farne un inventario che contemperi il criterio della socialità con quello della economicità, tracciare le linee di graduale esecuzione in rapporto ai mezzi che si hanno a disposizione.

Ma voi non potete avere questa politica perché vi mancano gli stessi presupposti politici: vi mancano un piano e un strumento adeguato per poterlo realizzare. Per uscire fuori dalla improvvisazione e dall'empirismo, cioè per elaborare un piano organico

e razionale di lavori pubblici ed eseguirlo poi gradualmente secondo le esigenze e le necessità del nostro paese, vi occorrono, ancora, altre due cose che voi non avete: una chiara e consapevole politica degli investimenti e una chiara e consapevole politica dei consumi. Ed è vano illudersi, onorevole ministro, di applicare lo schema decennale di sviluppo del compianto onorevole Vanoni senza avere la coscienza di manovrare queste due leve — investimento e consumi — in sede strutturale e non in sede congiunturale.

Lo stesso onorevole relatore, il collega Pasini, al quale mi sia consentito — anche se su alcuni punti dissento — di complimentarmi per la sua relazione chiara, profonda e così ricca di dati, pur essendo uno strenuo difensore dell'iniziativa privata, ritiene che, quando le condizioni di mercato siano alterate, sia necessario l'intervento riequilibratore dello Stato.

A proposito dell'iniziativa privata (non parlo per lei, onorevole ministro, che queste cose sa quanto me), io vorrei però chiarire che noi socialisti non siamo contro l'iniziativa privata *tout court*. Noi sappiamo benissimo quanto lo sviluppo della società deve all'iniziativa privata e, per essa, alla moderna borghesia. Se non erro fu proprio Carlo Marx che scrisse: « La borghesia ha esercitato nella storia un'altissima funzione rivoluzionaria: essa sola ha dimostrato col fatto di cosa sia capace l'attività umana ». Ma noi sappiamo anche (e vi arriveremo poi) che, ad un certo grado di sviluppo, le forze di produzione create dall'iniziativa privata per un processo di concentrazione economica (di cui un esempio è il discorso del collega che mi ha preceduto), turbano l'equilibrio del gioco concorrenziale e da forze di progresso si trasformano in forze di regresso.

È evidente, quindi, che in un paese come l'Italia, in cui le condizioni di sviluppo delle varie regioni sono talmente diverse e contrastanti, per cui, mentre in alcune zone si sono sviluppati complessi monopolistici che costituiscono oggi delle insuperabili strozzature, dall'altra parte vi sono zone talmente arretrate da non essersi ancora completamente liberate dai residui feudalistici, è evidente — dicevo — che in un paese come l'Italia si pongano dei problemi di economia transizionale.

Quindi, noi non neghiamo che l'iniziativa privata abbia ancora molto da fare in Italia, ma insistiamo che questo non esime e non può esimere lo Stato, e per esso il Governo, dalla necessità di intervenire per scrostare

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

l'apparato produttivo da fenomeni strutturali e congiunturali, da speculazioni parassitarie, da distorsioni e strozzature e soprattutto di avere una chiara politica degli investimenti e dei consumi.

Chi legga attentamente e cerchi di comprendere, anche al di là di quello che letteralmente vi è scritto, l'ultima relazione del governatore della Banca d'Italia, resta veramente perplesso di quanto sta avvenendo nel nostro paese sia e soprattutto per il modo come vengono indirizzati gli investimenti sia per una manifesta tendenza alla distorsione dei consumi. Si ha la fondata sensazione che noi investiamo male e poco in beni strumentali e di base e che i consumi si stiano indirizzando verso una più larga spesa in articoli durevoli di uso domestico, in mezzi privati di trasporto, oltre che verso un aumento progressivo del consumo dei tabacchi e delle spese per i pubblici spettacoli.

Intendiamoci bene, tutto questo sarebbe un segno confortevole in una economia solida e che avesse dei larghi margini. Ma da noi, con una disoccupazione costante di 2 milioni di unità e un sottoconsumo nei generi di prima necessità, come carne, zucchero, scarpe, tessuti, tutto ciò ci lascia veramente perplessi e impone al Parlamento e al Governo di studiare prima e provvedere poi a raddrizzare questa inquietante situazione che, lasciata in balia di se stessa, aggraverebbe, invece di contribuire a risolverli, i gravi problemi che ci stanno di fronte. I quali sono poi i problemi stessi della esistenza e dello sviluppo pacifico e civile del nostro popolo.

Come si può e si deve fare, secondo noi, per correggere una siffatta situazione?

Noi non crediamo che sia oggi possibile attuare in Italia, dati i rapporti di forza e il grado di sviluppo della nostra nazione, una politica di completa pianificazione, ma siamo convinti che, con gli stessi strumenti legislativi che già possiede il Governo, con l'Ispettorato del credito, e la possibilità di influire sul costo del denaro, con una congrua e adeguata politica degli investimenti pubblici e con appropriati indirizzi delle aziende di Stato e parastatali, vi sia la fondata possibilità di orientare una seria politica di investimenti che si ripercuota anche sui consumi.

Del resto, lo stesso schema Vanoni cerca di indirizzare l'incremento del reddito verso investimenti sempre più produttivi, in modo da arrivare a quello cui tutti tendiamo, a una politica di pieno impiego.

E venendo all'esame di un settore di nostra competenza, il settore dell'edilizia,

dobbiamo lamentare anche qui una distorsione: che si è speso molto e male. L'onorevole relatore rivolge un inno alla iniziativa privata che ha investito nella edilizia per abitazioni, nell'anno decorso, 600 miliardi contro i 100 miliardi, o poco meno, investiti direttamente o indirettamente dallo Stato. Ora noi non abbiamo nessun timore di affermare che investire nella edilizia per abitazioni il 5,4 per cento del reddito globale nazionale e il 24 per cento del totale degli investimenti è troppo. Occorre diminuire il totale degli investimenti in questo settore di lavoro e indirizzare il residuo pressoché totalmente verso l'edilizia popolare, economica e popolarissima.

Si è domandato l'onorevole relatore come sono stati impiegati i 700 miliardi spesi nel 1955 per la costruzione di case di abitazione civile? I 100 miliardi investiti direttamente o indirettamente dallo Stato lo sappiamo: essi sono andati alla edilizia economica, popolare e popolarissima. Ma i 600 miliardi dell'iniziativa privata come sono stati impiegati? Si ha il fondato motivo di ritenere che essi siano stati impiegati, se non totalmente, per la maggior parte nell'edilizia extra lusso, di lusso e di semi-lusso i cui costi vanno, onorevole ministro, da 6 milioni a vano a 1 milione e mezzo; con l'aggravante di avere più che saturato il mercato, e con il risultato quindi di aver costruito case che in gran parte rimangono vuote per mancanza di mezzi da parte di coloro che avrebbero desiderio e bisogno di usufruirne.

Come è potuto avvenire ciò? L'ispettorato del credito cosa ha fatto per arginare una tale distorsione di investimenti, che non ferisce soltanto il senso della moralità e della giustizia sociale, ma porta a una vera e propria diminuzione della sostanza economica della nazione? È vero che il governatore della Banca d'Italia, sentendo il peso che grava sulle sue spalle per queste gravi distorsioni, si è affrettato ad affermare che «una indagine compiuta dall'ufficio studi della Banca d'Italia per gli anni 1954-55 ha consentito di valutare in circa la metà del fabbisogno complessivo l'ammontare dei fondi non provenienti dallo Stato, da enti parastatali o dal credito, ma da privati, e quindi direttamente investiti dai privati in costruzioni per nuove abitazioni».

Ebbene, ci consenta il dottor Menichella, malgrado la stima che noi abbiamo per la sua competenza, di essere scettici sulla valutazione del suo ufficio studi e di non ritenere che 350 miliardi nel 1955 si siano

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

potuti investire nell'edilizia da privati senza ricorrere al credito.

Comunque, onorevole ministro, noi diciamo basta per le costruzioni di case di lusso ed extralusso. Questa mi sembra una necessità improrogabile. Quando avremo riassorbiti tutti i disoccupati, quando avremo assicurato un minimo vitale a tutti gli italiani, ci si potrà permettere anche questi lussi. Per ora, secondo noi, occorre diminuire la percentuale d'investimento nell'edilizia delle abitazioni, con l'intesa di concentrare tutto il rimanente sull'edilizia economica, popolare e popolarissima e di indirizzare il resto verso investimenti più produttivi che aumentino la sostanza economica della nazione.

Un altro esempio del danno che produce l'inconsiderata azione dell'iniziativa privata lasciata in balia di se stessa l'abbiamo avuto proprio in questi giorni discutendosi la legge sugli idrocarburi. Molti oratori hanno deplorato l'eccessivo investimento fatto nelle costruzioni in Italia delle raffinerie, per un totale di produzione di circa 28 milioni di tonnellate di greggio, con il risultato che oggi gli impianti lavorano appena al 50 per cento.

Tutto ciò ci porta a una conclusione che esula forse, anzi certamente senza forse, onorevole ministro, dalla sua specifica competenza e responsabilità, ma investe la responsabilità collegiale del Governo su quello che è necessario per poter governare una nazione moderna, cioè avere una chiara e organica visione dell'impiego del reddito non consumato. E questo è maggiormente necessario in un paese povero di capitali come l'Italia, che ha bisogno di mettere in movimento una politica economica di graduale espansione per la quale, se è necessario un audace impiego anche delle riserve, si postula però una intelligente e razionale politica degli investimenti e del contenimento dei consumi voluttuari, se non si vuol cadere nella spirale inflazionistica, che ovviamente ridurrebbe a zero tutti gli investimenti stessi. E questo vale per tutto il complesso delle forme di attività della nazione, ivi compresi i lavori pubblici. Ma voi, onorevole ministro, a tutt'oggi questa politica non l'avete ed allora siete costretti ad andare avanti alla giornata. Secondo le più urgenti necessità, ogni tanto ella, onorevole ministro, riesce a carpire al Tesoro qualche miliardo, ora per le strade, ora per i fiumi, ora per l'edilizia, e così si tira avanti. È evidente però che con questo metodo i problemi non si risolvono perché i bisogni e le necessità in questa febbrile e tumultuosa

vita moderna insorgono con una maggiore velocità dei mezzi che attualmente abbiamo a disposizione per sodisfarli.

Ecco la ragione per cui ci troviamo qui di nuovo a discutere questo bilancio dei lavori pubblici che ha tutte le caratteristiche di tutti i vecchi bilanci ai quali, da oltre sette anni, siamo costretti a rinnovare sempre le stesse nostre critiche.

E vediamo il bilancio. La somma in bilancio è di 192 miliardi 936 milioni. Se deduciamo da questi 20 miliardi e 518 milioni di spese generali, 59 miliardi e 945 milioni per annualità (vedo qui l'onorevole Pella che non ha mai voluto prendersi sul suo bilancio del tesoro questo che è un debito dello Stato e non vi è nessuna ragione che faccia carico al Ministero dei lavori pubblici)...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche lui è un responsabile.

PELLA. Tutti i denari sono i denari del tesoro.

MATTEUCCI. ... e se aggiungiamo le spese ordinarie ricorrenti per altri 5 miliardi e 251 milioni, abbiamo un totale di spese fisse di 85 miliardi e 716 milioni; per cui rimangono spendibili per opere 107 miliardi e 207 milioni: poco più di quello che ha disponibile la Cassa per il Mezzogiorno.

È vero che queste cifre non sono omogenee, che vi sono erogazioni in conto contributi a pagamento differito della legge n. 589, di quella n. 408 e della legge sull'edilizia scolastica, che agiscono con il moltiplicatore e danno la possibilità di eseguire i lavori intorno a 22 volte; ma il meccanismo che queste leggi a pagamento differito mettono in moto è arrugginito, soprattutto per la difficoltà da parte della Cassa depositi e prestiti di provvedere il risconto dei contributi e di far dare la concessione dei mutui.

Onorevole ministro, nella mia qualità di sindaco ho voluto personalmente seguire una pratica per un edificio scolastico. In un convegno ho enumerato queste pratiche: è una cosa veramente ridicola.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Le pratiche adesso sono snellite.

MATTEUCCI. Speriamo sia così. Finora alla periferia questo snellimento non si vede; speriamo che con le norme sul decentramento si possano avere delle agevolazioni o una procedura molto più spedita.

Questo meccanismo messo in moto dalla legge sui pagamenti differiti è ancora complesso e ritarda enormemente l'esecuzione delle opere. D'altronde, dallo stesso andamento dei residui passivi si desume che sono

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

proprio le annualità che concorrono in una maniera cospicua a costituire i residui passivi stessi.

Comunque rimane la nostra critica ai bilanci dei lavori pubblici, dato che non rispondono alle necessità del paese. Occorre snellire i servizi e costituire un organismo snello (ecco: oltre il piano, lo strumento), capace, nel quale si possano concentrare tutte le attività che lo Stato svolge (e in questo io sono d'accordo con l'onorevole Cervone). Ma bisogna costruirlo questo organismo snello e capace di poter utilizzare i mezzi che il Parlamento mette a disposizione dello Stato.

Infatti, come è avvenuta questa specie di disintegrazione del Ministero dei lavori pubblici? È opinione comune, in Parlamento e anche nel Consiglio dei ministri, che si è soliti dire: quando il Ministero dei lavori pubblici ha fatto 40-50 miliardi di lavori all'anno è più che sufficiente; il resto lo faccia la Cassa per il Mezzogiorno, lo faccia l'I. N. A.-Casa, lo facciano altri enti. E così facciamo la moltiplicazione dei pani e dei pesci. In Italia poi, allorché un ente viene costituito, nessuno riesce più ad abolirlo. Tanto è vero che si parla ora di rendere permanente (e non so se questa voce sia attendibile) la Cassa per il Mezzogiorno.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Permanente no.

MATTEUCCI. Ora, bisogna creare effettivamente questo organismo serio e capace, che risponda ad una adeguata politica dei lavori pubblici, e che non costi quello che oggi costa il Ministero dei lavori pubblici in proporzione al lavoro che esplica: 20 miliardi di spese generali per fare 40-50 miliardi di lavori sono troppi, signor ministro.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella non tiene conto delle mie precedenti confutazioni!

MATTEUCCI. Non ne ho tenuto conto perché non sono convincenti. Ella tiene conto dei residui passivi, del fatto che al Ministero dei lavori pubblici si addossano tutti i carichi degli altri ministeri. Su quest'ultima considerazione siamo d'accordo: si istituiscono enti speciali (come i cantieri di lavoro) e poi si ricorre al Ministero dei lavori pubblici. Ma tutto questo denota appunto la confusione e il caos che regnano nei singoli settori del Governo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È pacifico che le spese generali non sono soltanto per il mio Ministero, ma anche per altre attività.

MATTEUCCI. Attività che potrebbe essere molto sveltita e diminuita da una adeguata legislazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se dipendesse da me!

MATTEUCCI. Dipende da noi tutti, dipende dalla nostra volontà di arrivare a questo, perché snellire i servizi vuol dire diminuire i costi, vuol dire diminuire le spese inattive che non si riproducono poi nel ciclo economico della nazione.

Vorrei ora trattare brevemente alcuni problemi, cominciando da quello dell'energia elettrica, sul quale si è già intrattenuto con grande capacità il collega che mi ha preceduto.

Vorrei fare alcune osservazioni di fondo, che non mi trovano concorde con la valutazione che ha fatto il relatore. Vi è qui effettivamente una divergenza completa fra noi e la maggioranza.

Il relatore — non so se personalmente o a nome della maggioranza — si mostra contrario alla nazionalizzazione. Noi siamo invece per la nazionalizzazione. Noi crediamo che questo servizio pubblico così importante oggi sia maturo per essere nazionalizzato e non so come si possa sostenere che la questione non sia matura. Non vi è paese civile dell'Europa occidentale (diciamo sempre di voler difendere questa benedetta civiltà occidentale, ma almeno prendiamo da essa quello che vi è di buono) che non abbia nazionalizzato l'industria idroelettrica. L'ultimo paese è stato la Francia, tre anni or sono. Perfino l'Inghilterra ha costituito l'Ente nazionale dell'elettricità. Noi riteniamo che un servizio pubblico di così grande importanza e che influisce così direttamente sull'apparato produttivo, e quindi sul problema dei costi, non può essere lasciato alla mercé dell'iniziativa privata. E non mi convince neppure il ragionamento dell'onorevole Pasini, secondo il quale per attuare la nazionalizzazione si andrebbe incontro a una spesa di 2.300 miliardi e che non sarebbe opportuno sostenere questa spesa quando, per la legge Bonomi, entro 60 anni potremo entrare in possesso, gratuitamente, di tutti gli impianti. In realtà, devo osservare che da questa somma andrebbero detratti gli importi che sono stati accantonati per l'ammortizzamento degli impianti. Inoltre, si dovrebbe tener conto anche dei ricavi cui l'utilizzazione degli impianti darebbe luogo, dopo l'espropriazione per ammortizzare il resto.

Comunque, questa è una discussione puramente accademica, perché i rapporti di forze sono quelli che sono: noi che vogliamo la

nazionalizzazione siamo la minoranza, voi che non la volete siete la maggioranza. Il problema, dunque, rimane quello che è. Tuttavia, dobbiamo ragionare sulla questione, perché è inutile, onorevole Pasini, che nelle condizioni in cui noi ci troviamo lo Stato abbia non dico la volontà, ma la possibilità per intervenire a correggere gli abusi che si commettono. Quando il potere economico è concentrato in così poche mani, anche lo Stato ha difficoltà a difendersi. Lo ha dimostrato il collega Bettiol Francesco Giorgio, anche se non posso convenire su tutto quanto egli ha detto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Bene, bene.

MATTEUCCI. Egli molte volte è preso dalla passione, perché vive la vita della sua montagna e ha potuto vedere come questi baroni dell'elettricità hanno portato via le terre ai contadini, anche se è vero che ogni qual volta che si costruisce una centrale idroelettrica è un beneficio che si fa alla civiltà aumentando il potenziale economico della nazione. Ma, onorevoli colleghi, bisogna rispettare quelli che sono i legittimi interessi delle popolazioni di montagna, che vedono il loro fondo valle, le loro terre migliori allagate. Bisogna che questi sacrifici siano compensati adeguatamente. Io che vivo in una regione in cui vi sono molti di questi bacini e so come sono state espropriate queste popolazioni, devo dire che esse sono state trattate male. Lo Stato ha il sacrosanto dovere di tutelare, nei limiti della legge, i diritti della popolazione...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo sta facendo.

MATTEUCCI. È evidente che non basta ancora, perché noi vediamo come le cose stanno andando anche se il Governo mostra buona volontà. Quando, ripeto, il potere economico è concentrato così fortemente in poche mani la legge non viene osservata e queste forze economiche riescono talvolta a prevalere su quelle dello Stato. Ma, è vero o non è vero che il provvedimento del C.I.P. del gennaio 1955, numero 348, non è stato applicato? Quando, recentemente, si sono costruiti nuovi impianti, le industrie produttrici di energia elettrica, soprattutto quelle distributrici di energia elettrica, hanno ricattato, diciamo pure la parola, il Governo dicendo che non avrebbero messo in cantiere nuovi impianti se non si fossero aumentate le tariffe.

PASINI, *Relatore*. Mi consenta un'osservazione. Ella ha perfettamente ragione, e

io vorrei condividere fino in fondo questa sua argomentazione, se non fosse che le aziende elettriche della Finelettrica e quelle municipalizzate commettono gli stessi, identici abusi delle aziende private. L'E. N. I., che distribuisce il metano nella padana, lo fa pagare ad un prezzo che certamente nessuno speculatore privato si sognerebbe di imporre. Questo sposta il problema: significa che non è un problema di statizzare o meno queste industrie; il problema è di fare delle leggi chiare e inequivoche, in modo che gli organismi, siano essi di Stato o privati, siano costretti all'osservanza delle leggi.

MATTEUCCI. Onorevole Pasini, non si può porre così il problema. Se vi sono degli utili e dei sovraprofiti congiunturali, nel caso si tratti di aziende pubbliche per lo meno tali profitti vanno alla collettività e non ai privati. Se le aziende statali, parastatali o municipalizzate agiscono secondo gli stessi criteri delle aziende private, bisogna richiamarle al rispetto, prima di tutte le altre, della legge comune. Secondo noi, non è questo, ripeto, il modo di porre il problema. Quando si formano delle enormi concentrazioni economiche, non si hanno fattori di progresso, ma di regresso.

Vi è anche un'altra questione nella produzione e nella distribuzione dell'energia elettrica, onorevole ministro. Occorre che ella tenga presente anche le singole divergenze esistenti nell'interno del gruppo monopolistico. Vi sono due gruppi: quello dei distributori, che sono anche produttori, e quello dei produttori. Vi è una scalata da parte dei distributori e dei produttori contro le aziende solo produttrici, che sono poi — strano caso — quasi soltanto quelle dell'I. R. I.

In questi ultimi tempi i distributori di energie si sono adoperati con ogni mezzo per ottenere che le provvidenze previste dal provvedimento n. 348 a favore della produzione di nuova energia fossero trasformate in provvidenze a favore della distribuzione; vogliono cioè — ed ella lo sa — dislocare la Cassa di conguaglio, la quale era stata istituita apposta per venire incontro e dare un locupletamento giusto a quelli che eseguivano nuovi impianti, i quali, naturalmente, per il costo venivano ad avere una produzione di energia elettrica superiore a quelli che sfruttavano i vecchi impianti che erano già ammortizzati, per lo meno in parte.

In altri termini, la tesi che i distributori sostengono nei confronti del Governo è questa: dateci il mezzo per aumentare gli

introiti della distribuzione attraverso l'aumento delle quote fisse e spingendo l'unificazione verso l'aumento dei prezzi, e allora noi elettrici riprenderemo la costruzione di nuovi impianti. Questa mi sembra che sia la posizione dei distributori e dei produttori di energia elettrica. Si tratta evidentemente di un ricatto che il Governo non può assolutamente subire. Questo ricatto si fonderebbe sull'assurdo che per stimolare la costruzione di nuovi impianti occorre avvantaggiare non i produttori, ma i distributori.

La realtà è un'altra: continua ed aumenta sempre più la lotta dei distributori per conservare ed accentuare il loro monopolio sulle disponibilità di energia nel nostro paese. I soli produttori di energia debbono essere eliminati nella lotta, con il risultato di rendere antieconomica la loro esistenza. Conosciamo la lotta che si sta conducendo per la Terni. La Terni qualche anno fa, solo mercè l'intervento dell'allora ministro dell'industria Villabruna, poté avere un aumento del prezzo di vendita ai distributori. Si pensi che fino a due anni or sono la Terni, il cui 85 per cento è in mano dello Stato, doveva vendere (annuente il C. I. P.) a 2,70 il chilowattora i tre quarti della sua produzione mentre poi i distributori, la S. M. E. e la Romana di elettricità e la Valdarno, la rivendevano a 42 lire!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Domandi alla Terni cosa ho fatto in suo favore.

MATTEUCCI. So che è intervenuto come intervenne l'onorevole Villabruna: così si è potuto correggere questo sconcio, questo svaligiamento dell'industria statale o parastatale a favore dell'industria privata.

Onorevole ministro, non so se la questione sia di sua competenza, ma ho il dovere di parlarne. Quando si vuole mettere in esecuzione una data politica, bisogna anche scegliere gli uomini che debbono eseguirla. Si vuole rinnovare l'I. R. I. di cui fa parte la Finelettrica. Si è cominciato con il mandare a riposo l'ingegnere Cenzato: credo sia stata un'operazione abbastanza utile. Si vuole mandare a riposo ora il direttore generale dell'I. R. I., ingegnere Ferrari: altra operazione utile. Si tratta di un uomo di grande ingegno, ma tutti sappiamo a quali interessi è legato. Lo si vuole sostituire, si dice, con il direttore generale della Finelettrica, ingegnere Bianchi, uomo legato agli stessi interessi ma assai meno capace dell'ingegnere Ferrari. Dalla padella si cadrebbe nella brace.

Mi dispiace fare questioni personalistiche, ma poiché sono in gioco interessi formidabili dello Stato, non possiamo consentire che nell'I. R. I. si trovino persone sospette di avere legami con interessi privatistici. Per questo rinnovo qui, come ho già fatto sulla stampa la mia protesta se dovesse essere scelto questo uomo che non ha neanche capacità. È stato soltanto ingegnere dell'azienda municipale di Spoleto (100 chilowattora installati), ma non ha diretto o riorganizzato alcuna azienda. Dio solo sa come è divenuto direttore generale della Finelettrica mentre era semplice dirigente ai contratti della Romana di elettricità. Elevo la mia formale protesta perché è qualcosa di veramente scandaloso voler designare questo piccolo uomo a direttore generale dell'I. R. I.

Desidero ora, onorevole ministro, parlarle brevemente dell'impianto della Corbara Baschi, l'impianto del Tevere. Vorrei che su questo impianto, per cui le concessioni sono in parti eguali fra l'«Acea» e la Terni, non si venisse ad inserire una società privata. Lasciamo le concessioni a queste due società, di cui una è la Terni che è per l'85 per cento di proprietà dello Stato e l'altra è l'«Acea» che è l'azienda municipalizzata del comune di Roma. Altra raccomandazione è quella che, prima che si possa mettere in esecuzione l'impianto della Corbara Baschi, si tenga presente che vi sono 200 famiglie di mezzadri che potranno avere i loro fondi invasi dalle acque. Quindi, prima di dare inizio ai lavori e di allagare quelle zone, bisogna provvedere a sistemare queste famiglie. È una questione di carattere umano e anche di carattere sociale.

Il mio gruppo presenterà poi un ordine del giorno in merito all'applicazione della legge n. 959, con il quale si chiede l'immediata erogazione dei fondi che il Ministero ha già a disposizione, di procedere giudiziarmente nei limiti della legge contro le ditte recalcitranti e di applicare la lettera d) dell'articolo 55 della legge n. 1775 nei confronti delle società concessionarie che risultino inadempienti verso la legge e i regolamenti in vigore.

Circa l'edilizia popolare, i provvedimenti legislativi in complesso hanno funzionato. Se è vero che abbiamo speso molto per l'edilizia in genere e se è vero che abbiamo speso poco per l'edilizia popolare e popolarissima, dobbiamo però riconoscere che gli strumenti legislativi in essere (I. N. A.-Casa, legge Tupini, legge Aldisio, legge Romita sulle case malsane) hanno dato in complesso dei buoni risultati.

Non sappiamo se tutto questo ha portato veramente ad una riduzione dell'indice gene-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

rale di affollamento, come ha costatato il nostro relatore; però non si è eliminato il problema più grave, cioè i tuguri e l'indice di affollamento nelle classi più disagiate. La statistica, onorevole ministro, è una strana scienza. Con questi indici medi, che ad un certo punto fanno scomparire le punte, si può dire di essa quello che diceva l'indimenticabile Trilussa: se tu mangi due polli ed io nessuno risulta dalla statistica che ne abbiamo mangiato uno ciascuno. Ora è noto che l'indice di affollamento specie in alcune città meridionali è di 6-7 persone a vano.

Questo ci porta a concentrare i nostri sforzi sull'edilizia per la costruzione di case popolari e popolarissime. Per quanto riguarda il funzionamento della legge 2 luglio 1949, n. 408, debbo fare alcune osservazioni. L'anno scorso fu votato all'unanimità un mio ordine del giorno con il quale si ristabiliva il riparto dei tre anni di contributi in ragione del 60 per cento all'Istituto delle case popolari, all'«Incis» e ad altri enti ed il 40 per cento alle cooperative edilizie. Non mi risulta che questa ripartizione sia stata fatta nei limiti fissati dall'ordine del giorno. Ma io debbo fare in proposito anche un'altra osservazione: la Costituzione demanda a lei, onorevole ministro, la ripartizione di questi fondi. Ella si potrà servire dei funzionari, di tutti gli esperti che vuole, ma ella non può costituire una commissione parlamentare e chiamare a farne parte solo parlamentari della maggioranza. Il Parlamento è una unità, e se ella vuole interpellarlo deve rivolgersi a tutti i suoi settori (ed io deploro che anche il presidente della nostra Commissione faccia parte di quest'altra commissione). È vero che il Governo è l'espressione di una maggioranza, ma i ministri quando stanno al Governo sono i rappresentanti di tutto il Parlamento e di tutto il popolo italiano. Io sono il sindaco di Rieti, di tutta la città, e non soltanto dei socialisti reatini. Ella è il ministro dei lavori pubblici di tutto il popolo italiano, non della maggioranza.

Ora, se ella, nella sua competenza, distribuisce i fondi secondo quello che meglio crede, avvalendosi dei suoi funzionari ed esperti, ne risponde di fronte al Parlamento; ma non può creare una commissione parlamentare (quella che chiamano dei saggi) in una forma che è incostituzionale. Ella ha i suoi onori, abbia anche i suoi oneri e porti da sé le sue croci. Altrimenti, se vuole interpellare il Parlamento, deve interpellarlo in tutti i settori. Mi risulterebbe poi che queste distribuzioni non vengono fatte con equanimità di colore politico.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Errori sì, ma ingiustizie no.

MATTEUCCI. Anche su questo punto la mia parte presenterà un ordine del giorno ed ascolterà quello che ella ci risponderà.

Concludo. Noi abbiamo posto, per conto del nostro gruppo, alcuni interrogativi. Il nostro comportamento dipenderà dalle risposte che ella darà. Per ciò che invece riguarda il problema di fondo da me posto all'inizio di queste mie osservazioni, esso non può essere risolto se non creando i necessari presupposti politici, e questo voi non potete fare se non spostando l'asse della vostra politica generale, operando quella scelta che a tutt'oggi vi rifiutate di fare. Occorre che vi rendiate conto che non potete fare una politica di espansione produttivistica e di riassorbimento della disoccupazione senza correlativamente fare una politica antimonopolistica. E questa, onorevole ministro, non si può fare senza la collaborazione e l'apporto delle classi lavoratrici, che diano al Governo la forza e l'impulso per il rinnovo delle nostre vecchie strutture economico-sociali e giuridiche e per poter in tal modo, senza scosse e lacerazioni, condurre il popolo italiano sulla via del suo progresso pacifico e civile. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 16.

(*La seduta, sospesa alle 13,30, è ripresa alle 16*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

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

MAGNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho chiesto di intervenire in questo dibattito per soffermarmi sull'importante e grave problema stradale, in particolare sulla questione della viabilità minore di cui tanto si è scritto e si è parlato, soprattutto in questi ultimi tempi. Noi della estrema sinistra, onorevole ministro, non siamo soli nel rilevare la grave insufficienza dei mezzi messi a disposizione del bilancio dei lavori pubblici, le cui competenze, purtroppo, vanno sempre più restringendosi, né siamo soli nel denunciare la inadeguatezza dei mezzi destinati ad opere di costruzioni e sistemazioni stradali.

Basta dare uno sguardo ai resoconti delle discussioni e alle risoluzioni approvate nei numerosi convegni e congressi di tecnici e di amministratori, di esponenti di organizzazioni e di enti vari, che si sono tenuti negli ultimi tempi nel nostro paese; basta dare uno

sguardo alle riviste specializzate e alle diverse pubblicazioni periodiche che si interessano ai problemi dell'economia, della politica e dell'amministrazione; basta prestare attenzione a ciò che in più occasioni è stato detto in quest'aula e al Senato sul problema della viabilità, per notare quanto diffusa sia la insoddisfazione e quanto vive siano le preoccupazioni, per la scarsa rispondenza ai reali bisogni del nostro paese dei programmi e dei provvedimenti adottati o annunciati in direzione del problema stradale.

Gli uomini vicini al Governo che si sono occupati di questo problema, anche quando hanno voluto rivolgere un elogio al ministro Romita per la legge sulle autostrade e per alcuni altri provvedimenti di questi ultimi tempi, anche quando hanno voluto esaltare l'attività di ricostruzione dell'« Anas », il contributo della Cassa per il Mezzogiorno e della legge Tupini in favore della soluzione del problema stradale, non hanno potuto fare a meno di manifestare delle insoddisfazioni e di riconoscere che è necessario affrontare la grave situazione con maggiore decisione e con più coraggio.

Io non dico, onorevole ministro, che non si sia fatto nulla. È vero che la seconda guerra mondiale arrecò alle nostre strade danni notevoli, per riparare i quali dal 1945 al 1950 sulla rete statale si son dovuti spendere circa 70 miliardi di lire nella pavimentazione di oltre 7 mila chilometri di strade, nella ricostruzione di numerosi ponti e in altre opere diverse. È vero che la Cassa per il Mezzogiorno, a tutto il 30 giugno 1955, ha costruito 2654 chilometri di strade ordinarie, turistiche e di bonifica, ed ha sistemato 9500 chilometri di strade ordinarie e turistiche; è vero anche che diversi altri lavori sono stati eseguiti. Dal 1945 al 1952 sono stati complessivamente riparati dallo Stato e da altri enti 35.405 chilometri di strade, di cui 8.800 statali, e sono stati costruiti *ex novo* 17.110 chilometri di strade, di cui 7 mila statali.

Tutto questo, che a prima vista può sembrare soddisfacente, in effetti costituisce un bilancio insufficiente, se messo in relazione con il grave stato della nostra rete stradale, con l'aumento notevole del parco motoristico, con l'incessante sviluppo del traffico, con le moderne esigenze della produzione, degli scambi e dell'economia in generale del nostro paese, con la entità e gravità degli incidenti stradali. Quello che si è fatto, onorevole ministro, e ciò che si preannuncia per l'immediato futuro non è sufficiente rispetto a ciò che lo Stato ha il dovere di fare in relazione

a quanto annualmente incassa attraverso le tasse e le imposte che gravano sulla circolazione e rispetto a quanto vien fatto in altri paesi civili dell'Europa e del resto del mondo.

Negli ultimi 20 anni, il traffico dei viaggiatori su strada è aumentato di quasi 4 volte; dal 1928 al 1954 i veicoli in circolazione in Italia sono passati in complesso da 3.963.777 a 11.797.753, e cioè: le autovetture da 144.174 a 740 mila; gli autobus da 6.794 a 16.753; i motocicli, motoleggere e bicikli a motore da 66.072 a 2.090.000; le biciclette da 3 milioni a 8 milioni; gli autocarri da 41.337 a 321 mila; i rimorchi, motocarri e motofurgoncini da 5 mila a 130 mila. I carri a trazione animale, d'altra parte, non sono diminuiti di molto, come può sembrare, passando da 700 mila a 500 mila.

Un ulteriore aumento registrano le statistiche nel 1955, essendo passate le autovetture da 740 mila a 879.313, gli autocarri da 321 mila a 330.980, e così via.

Calcoli attendibili fanno prevedere che nel 1962 l'Italia potrà avere qualcosa come 1 milione 400.000 autovetture, 460 mila autocarri, 25 mila autobus, 3.300.000 autoveicoli, ecc.; cioè un complesso di veicoli quasi doppio rispetto all'attuale. Infatti, oggi il settore è tutt'altro che saturo nel nostro paese, dove nell'agosto 1955 si registrava appena un'autovettura ogni 65 abitanti rispetto a una ogni 20 abitanti in Inghilterra, a una ogni 25 in Francia, a una ogni 27 nel Belgio, a una ogni 28 in Svizzera, e così via.

Va inoltre considerato che in nessun paese il movimento degli autotreni è intenso come in Italia, ove il traffico merci su strada è passato, dal 1938 al 1954, da 4,5 miliardi di tonnellate-chilometro a 29,5 miliardi. E si badi che i nostri autotreni sono più larghi di quelli di altri paesi, il che rende più disagiata il traffico e accresce la necessità di miglioramento della nostra rete stradale.

Il rapporto fra trasporti su strada e trasporti su ferrovia è, in Italia più che altrove, favorevole ai primi, tanto per le merci quanto per i viaggiatori. Ciò si rileva anche dai dati relativi al movimento dei turisti. Risulta infatti che, dei 9.327.517 turisti entrati in Italia nel 1953, vennero 225.354 per via mare, 303.495 per via aerea, 2.492.921 a mezzo ferrovia e ben 6.306.742 con l'automobile. Questi dati bastano a farci comprendere gli obblighi che ci si presentano nel campo delle opere stradali. Ma è opportuno considerare anche l'entità e la gravità degli incidenti su strada. Il quadro è veramente impressionante: nel 1935 si ebbero 3.364 morti e 45.369 feriti; nel

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

1953 i morti furono 4.880 e i feriti 90.281, in 114.571 incidenti; nel 1954 vi furono 5.281 morti e 98.766 feriti, in 126.232 incidenti. Sicché, come se fossimo impegnati in una guerra senza fine, noi registriamo, sulle strade d'Italia, una ventina di morti e quasi 300 feriti in media al giorno. Anzi ora apprendiamo che nel 1955 il numero dei morti è notevolmente aumentato rispetto al 1954. E si badi che la gravità degli incidenti stradali non è tanto in relazione con l'intensità del traffico, quanto con le condizioni della strada: larghezza, stato di manutenzione, condizioni del fondo, grado di pericolosità delle curve, stato della segnaletica, passaggi a livello, ecc. Ciò è dimostrato dal fatto che nel Mezzogiorno il numero dei morti in rapporto alla circolazione è maggiore che nel nord e lo stesso fenomeno si registra in altri paesi, ove gli incidenti gravi, riferiti alla circolazione, sono appunto maggiori sulle strade con minor traffico, che sono poi quelle meno buone e più abbandonate. Nel 1954, si ebbero per ogni mille autoveicoli in circolazione oltre 2 morti nel Mezzogiorno d'Italia e 1 morto e mezzo nel nord.

Questi dati e questi rilievi contribuiscono a meglio far vedere in che misura e in che direzione è necessario operare. La nostra rete stradale è ancora scarsamente sviluppata e, quello che è peggio, per la maggior parte inadatta, in cattive condizioni e persino priva di ogni opera di manutenzione.

Se non erro, signor ministro, noi abbiamo in Italia 24.811 chilometri di strade di prima classe, 41.988 chilometri di strade provinciali e 106.031 chilometri di strade comunali, oltre a una vasta rete di strade di bonifica, non classificate e vicinali. Si calcola che le strade di bonifica e quelle non classificate abbiano una lunghezza di circa 50 mila chilometri e che le strade vicinali abbiano una lunghezza non inferiore ai 300 mila chilometri.

Quali sono le condizioni di queste strade? Accanto alle autostrade ed alle strade statali gestite dall'«Anas», in buona parte suscettibili ancora di lavori di ampliamento e miglioramento, vi è la grande rete delle strade minori che sono, prevalentemente, in pessimo stato.

Vaste regioni sono ancora con una rete stradale scarsamente sviluppata ed impraticabile, prive ancora di tanti tronchi ritenuti indispensabili, la cui mancanza arreca danni enormi alla produzione ed alla economia, oltre che grave disagio ad intere popolazioni.

Nel Mezzogiorno, ancora qualche anno fa, la rete delle strade statali, provinciali e comunali, era in totale di 43.507 chilometri.

Nonostante i lavori della Cassa per il Mezzogiorno, e gli altri interventi citati, quasi tutte le strade comunali sono ancora non depolverizzate, tanto nel nord quanto nel sud, e nelle peggiori condizioni. Le strade provinciali sono bitumate nel Mezzogiorno solo per il 64,5 per cento della loro lunghezza complessiva e qui perfino le strade statali sono a *macadam* per altri 1.600 chilometri. E si badi che i 55 miliardi programmati dalla Cassa per il Mezzogiorno fino al 1962 per sistemazioni stradali sono tutti già esauriti e che con ciò che rimane dei 60 miliardi di lire destinati dalla stessa Cassa alle nuove costruzioni stradali si potranno costruire fino a tutto il 1962 altre poche centinaia di chilometri di strade, essendo stati programmati in totale 2.600 chilometri di strade provinciali, dei quali 1.741 chilometri erano già ultimati o in costruzione alla fine del primo quinquennio della Cassa stessa.

Nella mia provincia, ossia nella provincia di Foggia, vi sono 1.200 chilometri di strade provinciali; di questi, pur avendo la Cassa per il Mezzogiorno ultimato i suoi interventi programmati fino a tutto l'anno 1962, 600 chilometri attendono ancora di essere depolverizzati. Vi sono poi 1.200 chilometri di strade di bonifica, larghe da metri 4 e mezzo a metri 5 e mezzo, che non conoscono opere di manutenzione e sono senza segnaletica, nonché chilometri e chilometri di strade comunali che hanno perduto anche il fondo stradale e delle quali nessuno si preoccupa.

Secondo le segnalazioni dei provveditori alle opere pubbliche, la rete delle strade provinciali e comunali del nostro paese, alla fine del 1954, presentava le seguenti necessità.

Strade da costruire: 1°) Italia settentrionale: chilometri 4.261 per una spesa di lire 112 miliardi 302 milioni; 2°) centro d'Italia: chilometri 3.384 per una spesa totale di lire 47 miliardi 152 milioni; 3°) mezzogiorno d'Italia: chilometri 9.695 per una spesa di lire 196 miliardi 116 milioni. In totale, chilometri 17.340 per una spesa complessiva di 355 miliardi 570 milioni di lire.

Strade da sistemare: 1°) Italia settentrionale (parlo sempre di strade provinciali e comunali): chilometri 14.272 per una spesa di lire 133.730 milioni; 2°) Italia centrale: chilometri 8.793 per una spesa di lire 61.563 milioni; 3°) Mezzogiorno d'Italia: chilometri 17.870 per una spesa di lire 119.865 milioni di lire. In totale, chilometri 40.935 per una spesa complessiva di 315 miliardi 158 milioni.

Si badi, onorevoli colleghi, che mentre le strade provinciali considerate sono tutte

quelle che non ancora risultavano sistemate al 31 dicembre 1954, le strade comunali sono solo quelle che, a giudizio dei provveditori alle opere pubbliche, presentavano alla stessa data bisogno urgente di lavori di sistemazione.

Secondo questi dati, comunque, per l'ampliamento e la sistemazione delle reti stradali provinciali e comunali, occorre una spesa non inferiore a 670 miliardi di lire. Bisognerà aggiungere la spesa relativa alla sistemazione delle strade di bonifica e di quelle non classificate che, come abbiamo detto, hanno una lunghezza di circa 50 mila chilometri, nonché la spesa relativa alla manutenzione di tutte queste strade, tenendo presente che già attualmente i comuni e le province spendono per lavori manutentori circa 27 miliardi di lire all'anno. L'ingegner Grassini, relatore al VI congresso dei trasporti svoltosi a Milano dal 25 al 27 febbraio di quest'anno, ha calcolato in 692 miliardi il totale delle spese occorrenti per l'ampliamento, la sistemazione e la manutenzione delle strade minori.

Quali sono, onorevole ministro, i provvedimenti adottati o annunciati capaci di farci sperare in un effettivo sviluppo e miglioramento della rete stradale italiana? Il provvedimento più notevole di cui maggiormente parla e più si vanta il nostro Governo è rappresentato dalla legge per la costruzione di autostrade e strade, approvata l'anno scorso, che mette a disposizione 120 miliardi di lire in 10 anni, dei quali 100 miliardi per le autostrade e 20 miliardi, ossia 2 miliardi all'anno, per i lavori di miglioramento della rete statale meridionale.

Non voglio qui rifare le critiche che la mia parte ebbe ad esprimere in sede di discussione della legge nella VII Commissione della Camera. Ella sa che noi rilevammo la insufficienza degli stanziamenti, la inadeguatezza di quella legge sia rispetto alle necessità della nostra rete stradale che rispetto alle promesse ed ai piani che l'avevano partorita; rilevammo altri inconvenienti intorno ai quali si accese in più ambienti una viva polemica che è tutt'altro che spenta.

La legge Romita non solo non realizza neppure entro il 1965 il programma delle grandi strade di comunicazione, ma, dando appena 2 miliardi all'anno al Mezzogiorno, non arreca un contributo rilevante al miglioramento della rete stradale del sud.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Due miliardi in più del bilancio.

MAGNO. Lo so. Ma questa legge doveva rappresentare il coronamento degli studi, dei programmi e degli impegni assunti in

questi ultimi anni, soprattutto dal 1952 in poi. L'8 ottobre 1952 il ministro dei lavori pubblici dell'epoca Aldisio, parlando qui alla Camera, disse che, dopo due anni di studi attenti, egli aveva formulato un piano generale di opere stradali, e che tale piano in dodici anni avrebbe permesso di realizzare nuove autostrade per 1800 chilometri, l'ampliamento di autostrade per 426 chilometri, l'ampliamento di strade nazionali a 3 vie su unica sede per 6757 chilometri, opere varie di correzione e di ammodernamento sulle rimanenti strade, piste ciclabili per 3 miliardi di lire; egli annunciò una spesa complessiva di 1000 miliardi di lire circa, in 12 anni.

Alla conferenza di Stresa svoltasi proprio in quell'autunno, il direttore generale dell'«Anas» espose un piano generale di costruzione di autostrade e di sistemazioni di strade esistenti, comportante una spesa di 900 miliardi di lire in 10 anni.

Ella, onorevole ministro, assunta la carica di ministro dei lavori pubblici, dichiarò di ritenere indispensabile, per l'adattamento della rete alle esigenze moderne, la realizzazione di lavori per un valore di 1400 miliardi di lire.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho detto che il programma generale di autostrade era quello da lei indicato. Però, quello che stiamo attuando è il primo piano.

MAGNO. Io sto mettendo in risalto la sproporzione che vi è tra la portata della legge sulle autostrade e strade del 1955 e tutti questi piani che dovevano essere realizzati nel corso di dieci o al massimo di dodici anni.

Vale la pena anche di fare il confronto con lo schema Vanoni. Tale schema prevede per il decennio 1955-64 investimenti in opere stradali per 1150 miliardi di lire, così ripartiti: per costruzione e raddoppio di autostrade, 400 miliardi; per ampliamento delle strade statali, 350 miliardi; per sistemazione di strade da classificarsi statali, 70 miliardi; per costruzione di piste ciclabili, 10 miliardi; per sistemazione di strade provinciali, 250 miliardi; per nuove strade comunali, 70 miliardi.

La legge del 1955 sulle autostrade e sulle strade, rinvia ad oltre l'anno 1965 la soluzione di problemi stradali di grande importanza: quello della costruzione dell'autostrada adriatica fino a Lecce, intorno a cui tanto si sta parlando e si sta sviluppando l'agitazione delle amministrazioni e delle popolazioni interessate; come il problema della camionale Roma-Molise-Puglie. Quest'ultima strada servirebbe al collegamento diretto della Puglia

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

e del Molise con Roma, cui è legato il progresso economico e civile di otto province dell'Italia centro meridionale, con oltre 6 milioni di abitanti. Anche la realizzazione di quest'opera di grande importanza è stata rinviata a oltre il 1965.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Chi lo dice?

MAGNO. È quanto ci risulta. Vorremmo che non fosse così, ma le cose stanno ora a tal punto che non possiamo non pensare, con amarezza, che si tenta di rinviare a dopo il 1965 la soluzione di questo problema.

Si tratta di una strada che dovrebbe avere una lunghezza di 680 chilometri, e pertanto accorciare notevolmente le distanze fra Roma e le due regioni meridionali e costituire una via di grande traffico.

Da anni, onorevole ministro, le popolazioni e le amministrazioni interessate agitano questo problema. Sono le stesse popolazioni e le stesse amministrazioni che dall'unità di Italia in poi lottarono invano per decenni nella speranza di avere una ferrovia sullo stesso itinerario.

Per affrontare e risolvere il problema stradale del nostro paese, nella sua interezza e complessità, occorrono provvedimenti di portata ben diversa. In Italia il problema è più grave che altrove, ma noi vi dedichiamo minore attenzione e minori sforzi di altri. Abbiamo da prendere esempio non solo dalla Germania, dalla Francia, dalla Svizzera e da altri paesi europei a noi vicini...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La Francia fa meno di noi.

MAGNO. ... ma anche dalla Spagna e dall'Egitto. Nella Germania occidentale si sono stanziati per il solo esercizio 1955-56, per costruzioni stradali, 118 miliardi di lire circa; e questo stanziamento è stato elevato nell'esercizio successivo.

L'Egitto ha deciso di spendere annualmente 135 miliardi di lire italiane per la costruzione di strade primarie e secondarie. Nella maggior parte dei paesi europei si investe in opere stradali, in media, l'uno per cento del reddito nazionale. Se ciò avvenisse in Italia, noi spenderemmo 130 miliardi di lire l'anno: invece l'Italia è fra i paesi europei che spendono meno, venendo dopo l'Inghilterra, l'Austria, la Francia, la Svezia, ecc.

È necessario, onorevole ministro, dare al paese una rete stradale sviluppata, più moderna, capace di soddisfare le nuove esigenze, che crescono giorno per giorno, e di migliorare i collegamenti fra il nord e il sud,

fra il Tirreno e l'Adriatico; una rete stradale capace di avvicinare fra loro le regioni, le province e i comuni. È necessario sviluppare e migliorare, accanto alla rete statale, la rete delle strade minori: delle strade provinciali, comunali, di bonifica e non classificate.

Si dice che lo Stato non ha i mezzi per attuare un programma adeguato, nel corso di pochi anni. Questa è l'unica risposta che si sappia dare

Ebbene, onorevoli colleghi, noi non possiamo continuare a sacrificare, di fronte alla ostinata volontà di conservare ad ogni costo un bilancio statale non rispondente agli interessi del paese, le necessità più vive e urgenti della nazione. Le opere stradali rappresentano investimenti produttivi.

La Cassa per il Mezzogiorno ha calcolato che la somma di 55 miliardi di lire da essa investita in opere stradali, produce un reddito del 16 per cento. Nel VI Congresso italiano dei trasporti, tenutosi recentemente a Milano alla presenza anche di rappresentanti del Governo, si è calcolato in 300 miliardi di lire l'anno il risparmio sul costo globale dei trasporti che si potrebbe ottenere dal 1964 in poi con il miglioramento della rete stradale del nostro paese.

Nelle casse dello Stato entrano ogni anno centinaia di miliardi di lire attraverso le imposte e le tasse che gravano sulla circolazione e sui veicoli. Il gettito complessivo di tali proventi è passato da 117 miliardi di lire nel 1950, a 203 miliardi nel 1953, a 252 miliardi di lire nel 1954; per il 1956 si prevede un'entrata di 300 miliardi di lire. Si calcola che nel decennio 1954-1964 si potrà avere complessivamente un maggiore gettito di 2.470 miliardi di lire. Basterebbe destinare alle opere stradali questa maggiore entrata fiscale, ossia il maggior gettito che si prevede in questo decennio, per potere seriamente affrontare e risolvere il problema stradale del nostro paese: per dare maggiori possibilità al Ministero dei lavori pubblici e più mezzi all'«Anas», per mettere le province in grado di costruire nuove strade e di migliorare e curare quelle esistenti (provinciali e comunali, di bonifica e non classificate).

PASINI, *Relatore*. Onorevole Magno, ritiene che debba essere considerata una imposta *ad hoc* l'imposta doganale sul carburante? Deve essere destinata solo alle strade?

MAGNO. Non si può porre il problema in questi termini. Mi riferisco a tutto ciò che lo Stato incassa attraverso le imposte e tasse che gravano sulla circolazione, comprese quelle

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

sui carburanti che si consumano sulle nostre strade.

Onorevoli colleghi, del problema del passaggio alle province di tutta la viabilità minore si discute da anni; però, siamo ancora in alto mare e, più il tempo passa, più la situazione si aggrava. Fra il 1952 e il 1953, il ministro dei lavori pubblici dell'epoca studiò il problema e giunse alla conclusione che bisognava trasferire alle province 60 mila chilometri di strade comunali. Quel progetto non andò in porto, e pare che ora il ministro Romita sia venuto nella determinazione di proporre il passaggio allo Stato di 10 mila chilometri di strade provinciali ed alle province di 60 mila chilometri di altre strade minori.

Io non solo muovo delle critiche al Governo che finora non ha saputo e non ha voluto affrontare il problema, ma dico di essere contrario ai suoi nuovi proponimenti e favorevole invece alla proposta di legge Camangi, che prevede il passaggio di tutte le strade minori alle amministrazioni provinciali.

È ora, onorevole ministro, di affrontare e risolvere questo problema e di affrontarlo e risolverlo radicalmente e interamente. Le amministrazioni provinciali possono essere messe in grado di assolvere a questo compito, sempre che, attraverso ad una giusta partecipazione alle entrate fiscali, abbiano mezzi adeguati.

Devono sapere gli onorevoli colleghi, che, nel 1954, dalle entrate statali per tasse di circolazione sugli autoveicoli, le amministrazioni provinciali ebbero appena 6 miliardi e 208 milioni di lire. Dalla tassa di circolazione sui veicoli a trazione animale e dai contributi di miglioria ed utenza esse realizzarono altri 775 milioni di lire. Quindi, le province ed i comuni sono stati finora tenuti nella impossibilità, non solo di costruire nuove strade, ma anche di provvedere alla sistemazione ed alla cura di quelle esistenti. Ognuno sa quali sono le condizioni dei bilanci degli enti locali e come sia difficile per tali enti ottenere mutui dalla Cassa depositi e prestiti.

Nel 1953, secondo i dati che io ho raccolto, solo i comuni presentavano una situazione debitoria di 296 miliardi e 600 milioni di lire. Essa è andata aggravandosi negli anni successivi. La situazione della Cassa depositi e prestiti, fu molto bene illustrata, in quest'aula, dall'onorevole collega Raffaelli, nella scorsa primavera. Egli rilevò che la Cassa depositi e prestiti, venendo meno ai suoi fini istituzionali, invece di concedere ai comuni ed alle province i mutui richiesti, è andata

umentando sempre più la sua esposizione creditizia verso il tesoro dello Stato, che dal 1948 al 1955 è raddoppiata.

Mi piacerebbe conoscere, onorevole ministro, quanti dei mutui richiesti dagli enti locali a tutto il 1955 alla Cassa depositi e prestiti, e non accolti, ammontanti complessivamente a 530 miliardi di lire, si riferiscono ad opere stradali progettate dai comuni e dalle province. È ora, onorevoli colleghi, di porre fine a tutto questo stato di cose. Lo Stato deve adeguatamente intervenire affinché tutto il problema stradale sia affrontato, affinché le province siano messe in grado di sviluppare, migliorare e gestire tutta la viabilità minore.

Ma il problema stradale, onorevoli colleghi, non finisce qui. Vi è nel nostro paese una rete imponente di strade vicinali, che rappresentano l'integrazione della rete delle strade di cui ho finora parlato e che certamente è di molto superiore per lunghezza a quelle delle strade comunali e provinciali messe insieme. Vi sono poi le vie interne dei centri abitati, che in molti comuni, soprattutto nel Mezzogiorno, hanno urgente bisogno di lavori che i bilanci comunali assolutamente non possono affrontare. Le strade vicinali sono quelle che interessano quasi sempre più da vicino le masse contadine e l'agricoltura del nostro paese. La strada vicinale non può essere ancora la difficile e angusta strada di campagna, il tratturo o il sentiero praticato con difficoltà da animali da soma e da carretti. Oggi essa deve necessariamente essere accessibile alle vetture, agli autocarri, ai trattori e alle macchine agricole. Ed è errato continuare a pensare che la strada vicinale riguardi solo i proprietari frontisti, in quanto essa serve anche agli interessi della collettività, perché è attraverso ad essa che la produzione agricola affluisce al mercato e all'industria.

Le strade vicinali sono insufficienti, onorevoli colleghi, e si trovano in condizioni di gravissimo abbandono; molte di esse hanno perduto il fondo stradale, trasformandosi in tratturi a fondo naturale di difficile percorrenza in estate, in pozzanghere durante i mesi dell'inverno. Gli enti locali, anche quando hanno fatto ricorso ad ogni possibile espediente, non hanno potuto prendere che provvedimenti sporadici e insufficienti.

Nel 1948, con apposita legge, venne stanziata la somma di un miliardo di lire, erogabile sotto forma di contributi, nella misura del 40 per cento della spesa, per lavori di sistemazione delle strade vicinali.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

È facile comprendere l'irrisorietà di questo provvedimento, ma pare che il miliardo non sia stato neppure interamente speso.

Le strade vicinali sono ancora regolate da un decreto luogotenenziale del 1918, il quale, se in quell'epoca apportò un certo beneficio, è da considerarsi ora completamente superato dai tempi. È necessaria una regolamentazione organica, completa e precisa, che dia innanzitutto una definizione delle strade vicinali, stabilisca norme precise per la ripartizione delle spese di sistemazione e manutenzione, indichi il sistema di tassazione, regoli i rapporti fra gli utenti, fissi le norme per la costruzione di nuove strade, disciplini il servizio di vigilanza, aggiorni gli interventi e gli aiuti finanziari da parte degli enti locali e dello Stato.

Onorevoli colleghi, concludo esortandovi a considerare la gravità del problema della rete stradale del nostro paese e a comprendere che, per poter affrontare e risolvere questo problema, come tanti altri gravi problemi del nostro paese, è necessario abbandonare la politica finora seguita ed imboccare una via completamente nuova.

Non è vero che non si possa fare di più, che non si possa fare quanto da tutti è ritenuto necessario ed urgente. I mezzi per fare tutto quanto occorre non mancheranno quando si avrà veramente il coraggio di affrontare questo ed altri problemi, e vi sono già nel Parlamento e nel paese forze sufficienti per ingaggiare e portare a termine vittoriosamente la battaglia per il progresso e la civiltà.

Obblighiamo i miliardari italiani, se non troviamo i mezzi, a pagare allo Stato più di quanto hanno pagato finora, combattiamo seriamente le evasioni fiscali, che sottraggono all'erario centinaia di miliardi all'anno, riduciamo le spese militari, tragico lusso che il popolo italiano non può ulteriormente sopportare. Noi potremo dare alla nazione più strade e più case, più scuole e più ospedali, più lavoro e più tranquillità, una vita più civile e più degna di essere vissuta. (*Applausi a sinistra*).

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

« Ammontare dei mutui per il completamento, raddoppio o adeguamento di auto-

strade statali che l'A.N.A.S. è autorizzata a contrarre in applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463 ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

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

CAMANGI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho molto esitato prima di iscrivermi a parlare sul bilancio dei lavori pubblici. Tra le molte ragioni della mia esitazione non posso non confessare subito lo squallore cui ormai è ridotta la discussione di tutti i bilanci (questa è forse l'unica consolazione per noi appassionati a questa particolare materia) e quindi anche di quello dei lavori pubblici.

A questo proposito, a titolo di suggerimento e di contributo a quegli studi che si vanno facendo e che forse sarebbe necessario accelerare circa le modifiche al nostro regolamento in ordine alla discussione dei bilanci, vorrei permettermi di dire soltanto questo, per quanto riguarda particolarmente il bilancio dei lavori pubblici. Sarebbe forse utile e renderebbe la discussione più razionale, organica ed interessante, se si prendesse l'abitudine — per lo meno per questo bilancio — di far precedere la discussione generale da una introduzione del ministro. Io arriverei non dico a capovolgere la prassi, ma a modificarla radicalmente, perché mi sembra che sarebbe certamente utile che il ministro, introducendo la discussione del bilancio, dicesse alla Camera — sia pure sommariamente — le ragioni dell'impostazione di questo bilancio ed i vari motivi delle modifiche, delle aggiunte, delle sottrazioni che troviamo contabilmente ogni anno nel bilancio stesso.

Né mi si risponda che tutto ciò è nella cosiddetta nota preliminare che precede lo stato di previsione. Tutti sappiamo in che consiste questa nota preliminare. Anzitutto essa è redatta con uno stile eccessivamente ragionieristico che pochi di noi riescono a seguire e non entra nel merito il più delle volte, se non molto formalmente e sibillantemente. Né mi si dica che possono valere ad illuminarci quelle note in fondo alle pagine del bilancio, che il più delle volte (sia detto con tutto il rispetto per chi le redige) non dicono assolutamente nulla. Perciò sarebbe bene che il ministro dei lavori pubblici

esponesse preliminarmente le linee della sua politica.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sarebbe utile per tutti i bilanci.

CAMANGI. Mi occupo di questo specifico settore per il quale trovo particolarmente fondato il mio modesto suggerimento. Se la discussione del bilancio fosse preceduta dalla relazione del ministro, indubbiamente essa ne acquisterebbe in snellezza e utilità. Il ministro potrebbe benissimo spiegarci perché un capitolo è stato aumentato mentre un altro è stato diminuito.

Purtroppo, la discussione dei bilanci continua nel modo consueto e quindi io mi devo inserire in quella ormai sparutissima schiera di eroi — specialmente quando il dibattito si svolge in una giornata morta, chiamiamola così, come quella di oggi — che partecipano alla discussione. Ma cercherò di evitare il più possibile di seguire troppo pedissequamente la prassi, e quindi mi risparmierò di fare quelle che potrebbero essere definite ormai le inutili recriminazioni, fra le quali (e lo faccio rapidamente, più a titolo esemplificativo che per entrare nel merito) potrei includere subito la strana riduzione degli stanziamenti al provveditorato del Lazio, che ha subito una diminuzione di 865 milioni. Eppure il Lazio non è stato soddisfatto ancora del debito derivante dalla ricostruzione dei danni bellici, comprendendo questa regione quelle tali province (Frosinone con Cassino, Latina con la linea del Garigliano, e Roma con Anzio e Civitavecchia) che dalla guerra hanno avuto ferite non ancora purtroppo totalmente rimarginate.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella che è stato al Governo sa che di questo non è responsabile il ministro dei lavori pubblici.

CAMANGI. D'accordo; anzi tengo a dichiarare, anche riferendomi ad un amichevole rilievo che lei mi ha fatto questa mattina, che le critiche che andrò facendo non sono dirette, probabilmente per il 90 per cento, all'attuale ministro dei lavori pubblici, ma un po' a tutto un andamento di cose, di cui evidentemente (ed io lo posso dire con maggiore cognizione di causa) non sempre il ministro dei lavori pubblici è il maggiore responsabile.

La riduzione di 865 milioni al provveditorato del Lazio, regione così martoriata dalla guerra, non trova giustificazione alcuna, nemmeno formale, in quanto una nota a piè di pagina dice: « Variazione che si propone in dipendenza dell'autorizzazione della spesa di cui all'articolo 3 del disegno di legge relativo

all'approvazione del presente stato di previsione ». Insomma, quando nella seconda colonna dello stato di previsione, quella intestata « Variazioni che si propongono », io leggo « Spese in dipendenza di danni bellici, capitolo n. 179, riduzione di 450 milioni », per capire le ragioni di questa diminuzione vado a leggere la nota in fondo alla pagina. Ma, purtroppo, in questa nota la spiegazione non c'è: vi è solo un giro di parole che non mi dice niente e che non spiega niente.

Ma, a prescindere da questo lato formale, fra le inutili recriminazioni che potrei fare, se volessi mettermi sul binario consueto della discussione dei bilanci, io avrei il dovere di fare subito questa e di muoverne molte altre. Dovrei fare uno dei tanti, soliti monotoni rilievi, ormai diventati inutili, e che del resto ha fatto qualche altro collega che mi ha preceduto nella discussione, circa la impostazione del bilancio: le annualità. Stamattina ne ho sentito parlare non ricordo se dal collega Bettiol o dal collega Matteucci. Vi sono circa 60 miliardi ormai di servizio di pagamento di annualità maturate in conseguenza di impegni assunti negli esercizi precedenti. Ma è possibile che il Ministero dei lavori pubblici continui ogni anno di più ad aggravare, apparentemente, dal punto di vista numerico, il suo bilancio, e sostanzialmente, dal punto di vista dell'attività sua, il proprio lavoro con questo servizio di pagamento di debiti? Tutto questo è anche sovente fonte di giudizi poco esatti che il Parlamento, e soprattutto il paese, che non ha la possibilità di approfondire, è costretto a dare. Non si deve andare a dire che il Ministero dei lavori pubblici ha quest'anno un bilancio di 191 miliardi quando, di questi, 60 sono pagamento di debiti assunti negli esercizi precedenti. Così facendo si dà quanto meno una impressione inesatta e deformata della realtà del bilancio. E quindi faccio anch'io, così, per scarico di coscienza, questo rilievo, che ormai è diventato monotono e che dobbiamo rassegnarci a considerare inutile, visto che ogni anno si ripete senza che abbia alcun effetto su chi di dovere.

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

CAMANGI. E potrei fare anch'io, stando sempre sul consueto binario, uno dei tanti voti platonici che ho sentito ripetere anche stamane sulle competenze del Ministero dei lavori pubblici, sul progressivo sgretolamento dell'organizzazione e delle competenze di questo vecchio glorioso Ministero attraverso tutta una serie di iniziative (qualcuno le

chiama rapine) più o meno estemporanee di enti ed uffici che dovrebbero fare (e certamente non sempre fanno) alla stessa maniera ed in maniera migliore quello che invece è il mestiere del Ministero dei lavori pubblici. E da questo consegue, onorevole ministro, qualche volta un danno anche direi emergente: gli uffici del genio civile che restano senza far niente o quasi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.*
No, no!

CAMANGI. Ci sono purtroppo uffici del genio civile che sono ormai per quattro quinti al servizio degli altri enti...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.*
Ecco!

CAMANGI. ... e per un quinto al servizio della propria attività istituzionale. Ora anche questa è cosa che, a prescindere dall'aspetto morale, funzionalmente è deplorabile e da evitare. Ma anche questo è diventato un voto platonico che facciamo tutti noi che siamo vicini ed appassionati a questo genere di problemi, voto che si ripete ogni anno senza che cominci a spuntare lontanamente la speranza che a questo malanno si ponga rimedio.

E potrei finire anch'io, come sempre, nella scia della prassi ormai consueta, con le piccole richieste locali. Me ne astengo per ragioni ovvie, anche di buon gusto. Non voglio mancare di riguardo al mio collega Macrelli, non foss'altro perché è assente, ma io lo ammiro per la costanza e la tenacia con le quali egli ogni anno prende diligentemente, volenterosamente la parola in occasione del bilancio dei lavori pubblici, e spezza ogni anno una o più lance per la sua Cesena, per la sua terra di Romagna; poi presenta un ordine del giorno che il ministro regolarmente accetta come raccomandazione. Il giorno dopo tutto è finito, tutto passa agli atti per ricominciare alla stessa maniera l'anno venturo. Ho preso ad esempio il mio amico Macrelli per non mancare di riguardo agli altri, in quanto sono convinto che egli, benché assente, non me ne vorrà.

Cercherò, dicevo, di fare il possibile per non tediare i pochi cortesissimi colleghi che mi ascoltano con un intervento ricalcato su orme ormai consuete. Questo è il motivo per cui, come ho già accennato, ho esitato molto prima di iscrivermi a parlare su questo bilancio; d'altra parte ho finito per convincermi che, purtroppo, finché le cose non cambieranno, questa è l'unica occasione che si offre a chi di noi desidera o sente la necessità di sottoporre all'attenzione del Parlamento e quindi del paese un problema spe-

cifico, che egli ritiene tanto importante da meritare questa discussione. Il problema specifico al quale io dedicherò brevissime considerazioni è quello delle strade.

Mi dispiace non aver ascoltato fin dall'inizio l'intervento del collega che mi ha preceduto, ma dalle ultime battute che ho potuto ascoltare temo che ripeterò moltissime delle cose che egli ha già detto. I colleghi mi vorranno scusare; d'altra parte questa coincidenza di argomenti e di considerazioni che vengono ripetuti a così breve distanza di tempo sta proprio a confermare l'importanza, l'urgenza e la necessità di porre all'attenzione del Parlamento questo importantissimo problema. Bisognerebbe veramente che il Parlamento italiano affrontasse non incidentalmente, così come stiamo facendo ora, e soprattutto non in queste condizioni, un problema così fondamentale ed importante per la vita e lo sviluppo del nostro paese; dovrebbe trovare finalmente il modo di svolgere in proposito un esame ed una discussione veramente completi e approfonditi per fissare una precisa e definitiva direttiva in materia, per indicare ed approvare delle linee, dei modi, dei tempi di attuazione di un programma, anche per dare al paese — perché è il paese che attende da noi questo segno di vita — la sensazione che il Parlamento è veramente lo specchio dei problemi che il paese stesso sente e soffre, è sintonizzato con il paese, è il ricevitore pronto e sensibile dei voti, delle discussioni che nel paese avvengono, e che non sono fatte così alla spicciolata, episodicamente o attraverso lo *ius murmurandi*, ma nel corso di manifestazioni solenni ed autorevoli di organi competenti e seri, come i congressi della strada, le conferenze del traffico, i congressi delle associazioni delle province, dei comuni. Sono anni ormai che nel paese si levano voci autorevoli attorno a questi gravi e importanti problemi della strada in occasioni veramente solenni che devono richiamare l'attenzione del paese e del Governo, occasioni nelle quali il Governo non deve mancare di essere presente per sentire, per ascoltare e per eventualmente illuminare e rispondere alle richieste, ai voti e alle critiche, anche se qualche volta, onorevole ministro, in qualcuno di questi congressi il Governo debba andarci in veste di imputato. Il ministro non deve fare l'imputato in genere soltanto di fronte al Parlamento. Non è male che lo faccia qualche volta, e forse con maggiore soddisfazione, in riunioni di questa natura in cui le discussioni, essendo spoglie della passione politica, sono più

obiettive, più serene e forse anche più efficaci e producenti.

Dicevo, è necessario che il Parlamento finalmente affronti questo che è, a mio giudizio, e non soltanto, per fortuna, solo a mio giudizio, uno dei problemi fondamentali ed essenziali della vita del nostro paese.

Ma per fare ciò, quali strumenti procedurali abbiamo? Mi son posto anch'io questo problema. Parlarne incidentalmente in queste condizioni, in occasione del bilancio, o trovare invece un'altra forma, un altro strumento parlamentare per affrontare veramente e a fondo un problema di questo genere? Purtroppo non ho trovato tale strumento procedurale. Si potrebbe ricorrere forse all'istituto della mozione, ma quando la discuteremmo? Non facciamoci illusioni e non mi faccio illusioni: probabilmente non lo discuteremmo mai, dato l'enorme lavoro di cui è carico il Parlamento. Ed ecco allora perché mi sono rassegnato a discuterne in occasione del bilancio.

Possiamo dire veramente (ed in ciò, onorevole ministro, credo che possiamo abolire gli steccati fra opposizione, maggioranza, Governo e Parlamento) che in Italia abbiamo una politica stradale nel senso vero, serio e concreto della espressione? Possiamo dire veramente (è un esame di coscienza che dobbiamo fare senza avere l'aria di criticare nessuno, se volete) di avere una visione completa ed integrale di questo grande problema e delle possibili sue soluzioni? Possiamo dire di avere mai esaminato ed approfondito questo problema nel quadro della vita civile, sociale ed economica, considerando le strade come uno strumento essenziale della vita economica, sociale, commerciale, agricola e turistica del paese? Tutta la vita del paese si fonda sulla esistenza efficiente di questo fondamentale strumento. Direi che gli stessi rapporti internazionali per certi aspetti sono anch'essi subordinati alla esistenza efficiente di questo importante strumento della vita collettiva. Possiamo dire — dicevo — di avere mai affrontato in maniera completa ed esauriente questo problema? Evidentemente non lo abbiamo mai fatto e questo mio intervento non vuole avere la pretesa di farlo in questa occasione e in queste condizioni, ma vuole essere soltanto un altro richiamo soprattutto al Parlamento e anche al Governo perché si arrivi effettivamente e finalmente ad affrontare questo problema nei termini che ho accennato. Quindi, l'esame che farò sarà rapidissimo e sommario, come deve essere rapido e sommario solo un richiamo dell'attenzione dei colleghi sul problema.

Cominciamo dalle strade di grande comunicazione, o statali, per intenderci con la classifica vigente.

E diamo un'occhiata al bilancio dell'«Anas», un'occhiata direi panoramica, riassuntiva, complessiva, per vedere se almeno in questo bilancio, che particolarmente e specificamente si riferisce alle strade più importanti, riusciamo a trovare un riflesso dell'importanza e della entità di questo problema, se riusciamo a trovare in questo bilancio almeno l'indicazione di un indirizzo, il sintomo della volontà di andare incontro quanto meno alla soluzione di questo grosso problema.

Ebbene, questo esame, sia pure molto sommario, ci lascia sconsolati. Il bilancio dell'«Anas» porta quest'anno un aumento apparente (dico apparente perché tale è a mio giudizio, e lo dimostrerò), un aumento — dicevo — di circa 11 miliardi (esattamente, 11 miliardi 219 milioni). Ma, se si tiene conto che vi sono in questo bilancio 674 milioni di aumento per stipendi al personale, che vi sono 5 milioni (poca cosa, ma vi sono anch'essi) per l'aumento delle locazioni dei locali degli uffici, che vi sono 150 milioni dipendenti dalle opere da eseguire in conseguenza delle alluvioni nel salernitano e che, infine, vi sono 12 miliardi 275 milioni che rappresentano la quota di questo esercizio per la legge sulle autostrade, voi vedete, onorevoli colleghi, che gli 11 miliardi 219 milioni si risolvono (evidentemente, se non si considera come un aumento rispondente ad un certo indirizzo, a certe determinate esigenze la quota per le autostrade, che è cosa a sé stante), questo aumento di 11 miliardi 219 milioni — dicevo — si trasforma in una diminuzione di 1 miliardo 875 milioni. E, se vogliamo essere scrupolosi, come ho cercato di essere, e teniamo conto che vi è la cessazione di un capitolo, quello della Genova-Savona per un miliardo e mezzo, restiamo ancora al di sotto, rispetto all'anno passato, di 385 milioni, che non sono molti e (a seconda dei punti di vista) non sono neanche pochi, ma che comunque sono una diminuzione, che comunque stanno a dimostrare che non vi è quel tale sintomo, quella tale indicazione, quel tale segno di uno slancio e di un avviamento verso la considerazione che la importanza del problema meriterebbe.

E allora, onorevole ministro, vien fatto di pensare che forse è vero quello che abbiamo letto tempo fa in una autorevole pubblicazione e a firma di un autorevole funzionario, per cui nel sud d'Italia le strade trasferite all'«Anas» non sono ancora affi-

date a dei cantonieri perché l'« Anas ». non ha i fondi per pagare i cantonieri, e dobbiamo concludere che è forse vero questo rilievo, che è molto grave; e dobbiamo concludere che nel bilancio dell'« Anas » quest'anno non vi è — come era invece da aspettarsi — una sola lira per rimediare ai danni del gravissimo maltempo di quest'inverno che ha ridotto le strade statali nelle condizioni che tutti abbiamo avuto occasione di constatare. Non ne faccio carico a lei, onorevole ministro...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho pronto un disegno di legge di 10 miliardi per questo scopo.

CAMANGI. Le do atto di questa ottima buona volontà, ma — come dicevo — la discussione dei bilanci è la discussione di una politica collegiale del Governo e noi avevamo il diritto, credo, di trovare in questo bilancio le conseguenze contabili del maltempo di questo inverno. Il disegno di legge che ella ha annunciato ora arriverà quando arriverà, sarà approvato con la sollecitudine solita del Parlamento e passerà tempo prima che diventi legge dello Stato e si possa disporre degli stanziamenti relativi, ma intanto le strade non aspettano e vanno ancora di più in rovina.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il bilancio è stato fatto prima delle intemperie.

CAMANGI. Il bilancio è stato presentato alla fine di gennaio e a quell'epoca le nostre strade avevano già avuto una tale mazzata che forse si poteva in qualche misura provvedere.

Ad ogni modo, è inutile recriminare sul quando e sul come. I rilievi che ho fatto a titolo esemplificativo dimostrano che, non soltanto non vi è nel bilancio dell'« Anas » l'indicazione in cifre di uno slancio e di un avvio a soluzione e nemmeno di una possibilità di affrontare seriamente questo problema, ma addirittura che siamo al punto di dover lamentare manchevolezze e lacune del tipo di quelle che io ho messo in rilievo.

Eppure, signor ministro, noi dovremmo anche tener fede ad accordi internazionali su questa materia. Recentemente la Camera ha ratificato la convenzione di Ginevra del 16 settembre 1950, sottoscritta da tutti i paesi europei, perfino da quelli oltrecortina, e promossa e stipulata sotto l'egida della Commissione economica dell'O. N. U. per le strade cosiddette internazionali. Quella convenzione stabilisce certe caratteristiche per le strade che divide in tre categorie: la prima della larghezza di 7 metri, la seconda della larghezza

di 7 + 7 e la terza, a carattere provvisorio, della larghezza di 10,50.

Orbene, quella convenzione, alla quale noi partecipiamo per un complesso di 6 mila chilometri di strade nazionali da adeguare alle norme e agli impegni pattuiti, è ancora lettera morta, nonostante siano passati 6 anni dalla sua sottoscrizione. Io non so che cosa il Governo intenda fare per tener fede a questo solenne impegno assunto in campo internazionale: dall'esame del bilancio dovremmo concludere che non vi è nemmeno la volontà di cominciare a fare qualche cosa in quel senso.

Né mi si dica che qualche cosa può essere rappresentato dal programma delle autostrade, perché si tratta di tutt'altra cosa (ed io non ho bisogno di dilungarmi a dimostrarlo), anche se in qualche parte le autostrade programmate o quelle di prossima costruzione coincidono con parte di quella rete internazionale che ci siamo impegnati a sistemare secondo le caratteristiche fissate nella convenzione.

A proposito delle autostrade vorrei rapidamente ripetere cose che ho già detto in ambiente più ristretto.

Non è un mistero né per il ministro né per i colleghi della VII Commissione che io non sono stato un sostenitore della legge sulle autostrade: quasi sorprendendo me stesso di questa mia ostilità o riluttanza ad accogliere questo provvedimento. Dico che ho sorpreso me stesso perché io sono quasi un maniaco delle strade e quindi avrei dovuto esultare di fronte a questa sia pur modesta possibilità che si profilava all'orizzonte. Gli è che l'entusiasmo è stato rapidamente spento in me da considerazioni che per altro ho sentito fare anche da altri colleghi e che sono state fatte anche fuori del Parlamento da persone competenti in materia, circa la priorità e quindi l'opportunità di spendere quei modesti fondi per le autostrade prima di pensare a cose più importanti e più urgenti. Ma di questo parleremo rapidamente quando accenneremo alla viabilità minore.

I colleghi della Commissione sanno che io opposi al progetto di legge delle autostrade questa obiezione riguardante la priorità, sostenendo che i pochi denari che il ministro era « eroicamente » riuscito a strappare dalle grinfie del Tesoro dovessero essere spesi, invece che per le autostrade, per altre cose più importanti ed urgenti.

Sempre in materia di autostrade, un'altra obiezione che mi permisi di fare quando si discusse del provvedimento riguarda il pro-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

blema delle concessioni. Si disse: dobbiamo procedere alla costruzione di queste autostrade ricorrendo al sistema delle concessioni, perché soltanto così noi potremo mobilitare una parte del capitale necessario in aggiunta a quello, direi, stimolante dello Stato, il quale interverrà con un contributo che non supererà — si disse allora — il 40 per cento e che effettivamente non lo ha superato. Si disse della necessità del ricorso a questo istituto, della concessione come mezzo per la mobilitazione del risparmio privato per la costruzione di queste autostrade. Ma tutti siamo forse caduti in un equivoco; non ci siamo accorti che nel momento in cui imponevamo al Governo, attraverso un articolo della legge sulle autostrade, di dare l'assoluta precedenza nelle concessioni ad enti pubblici o a società che fossero costituite prevalentemente o totalmente con capitale statale, proprio in quel momento venivamo quasi completamente a frustrare quello scopo che volevamo perseguire attraverso l'istituto della concessione.

In definitiva, che cosa si è finito per fare? Si è finito per dare all'I. R. I. o ad una società dall'I. R. I. costituita la concessione e si è mobilitato il capitale attraverso una ricerca di esso per mezzo di società statali; cosa che evidentemente ha determinato un circolo vizioso che si poteva evitare affidando direttamente all'«Anas» la costruzione dell'autostrada. Tanto più che all'«Anas» abbiamo dato la possibilità di contrarre mutui ed emettere obbligazioni.

Non vedevo, né tanto più lo vedo oggi, il perché di questo circolo vizioso. Affidando direttamente la costruzione dell'autostrada all'«Anas» la cosa sarebbe stata più semplice e più rapida e forse anche con minori inconvenienti. Perché, inconvenienti ve ne saranno. E fra questi torna al pettine il problema degli appalti.

Si disse durante la discussione: desideriamo che il concessionario, quale che sarà, faccia l'appalto e che il prezzo che verrà riconosciuto al concessionario ai fini della corresponsione del contributo sia il prezzo risultante da una libera gara, dall'esplicitarsi della libera concorrenza per cui non possa rimanere dubbio che il prezzo sia artificiosamente gonfiato.

Necessità, dicemmo, di prescrivere tassativamente l'obbligo da parte del concessionario di indire delle gare aperte a tutti quelli che ne avessero i requisiti per determinare attraverso il gioco della concorrenza il prezzo più equo e quindi il più equo contributo da parte dello Stato. Si parlò di farne

oggetto di norma tassativa nella legge. La norma non ci fu. Vi fu però un impegno dell'onorevole ministro a fare in questo senso. Ebbene, onorevole ministro, non me ne voglia e non consideri questa una critica meno che rispettosa e benevola, ma vorrei dirle che l'impegno è stato mantenuto, sì, ma all'80 per cento.

Nelle convenzioni finora stipulate, specialmente in quella più grossa, la cosiddetta «autostrada del sole», si è lasciata alla società concessionaria la possibilità di riservare a se stessa o a una impresa di suo gradimento il 20 per cento dei lavori da eseguire direttamente, e senza ricorrere quindi alla regolare gara.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Però con i prezzi della gara.

CAMANGI. Con i prezzi della gara fino a un certo punto. Non vorrei scendere in questi particolari. Ella, vecchio ingegnere, anche se ama chiamarsi qualche volta ex ingegnere, mi insegna che quella formula che nella convenzione è stata inserita, per cui il ribasso che si dovrebbe applicare a quei tali prezzi non dovrebbe essere comunque inferiore al ribasso ottenuto per lavori della stessa natura appaltati nella zona nei sei mesi precedenti, è una cosa talmente elastica e vaga che non debbo pensare che ella, competente com'è, non se ne renda perfettamente conto.

D'altra parte, non bisogna dimenticare un altro elemento: che è il concessionario che redige il progetto e che quindi fa anche l'elenco dei prezzi — il cosiddetto prezzario che deve essere esaminato dagli organi consultivi del Ministero — ma che comunque è colui il quale, predisponendo a riservarsi quella tale fetta, su quella fetta organizza le cose in maniera da non aver poi dispiaceri.

Quindi, l'impegno è stato mantenuto all'80 per cento e quel 20 per cento è qualcosa di notevole anche se sembra poco in sé.

Quel 20 per cento, per esempio, per la Milano-Napoli rappresenta circa 35 miliardi di lavori che la società concessionaria farà a suo piacimento e darà a chi crederà; 35 miliardi che, soltanto prevedendo un margine modesto del 10 per cento, si possono risolvere in 3-4 miliardi di utili.

A chi andranno questi utili? Non vogliamo fare né insinuazioni, né tanto meno processi alle intenzioni: formuliamo solo una considerazione di ordine generale.

L'onorevole Matteucci, da buon socialista (non so se più o meno socialista di lei, signor ministro)...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*.
Meno! Meno! (*Si ride*).

CAMANGI. ...questa mattina, a proposito delle nazionalizzazioni, diceva che quando si trasferisce dal privato allo Stato qualche cosa, qualche attività, naturalmente i vantaggi e gli utili si trasferiscono dal privato alla collettività. Noi potremmo ampliare il ragionamento e obiettare che quando il potere si trasferisce da certe classi dirigenti o da certe categorie o da certi strati sociali, allo Stato socialista o comunista, spesso avviene che il potere — e soprattutto i privilegi del potere — non si trasferisca alla collettività, ma a una oligarchia burocratica che qualche volta (e l'esempio è recente) ne abusa, e ampiamente.

Ma tornando ai modesti limiti delle autostrade e delle concessionarie, voglio augurarmi che quei tre miliardi e mezzo che verranno fuori indubbiamente da quei 35 miliardi di lavori a trattativa privata (chiamiamola così), vadano veramente al capitale dell'I. R. I., e non si disperdano neppure in parte in quei meandri burocratici che qualche volta diventano appunto i padroni e i privilegiati delle imprese statizzate o nazionalizzate.

Passiamo rapidamente a un altro settore della viabilità: a quella cosiddetta minore, a quella più propriamente detta ordinaria, che rappresenta il problema più sentito nel nostro paese. La prova ne è che non vi è ormai congresso, giornale, pubblicazione, voto di ente, che non gridi alta e forte la necessità di affrontare e di risolvere il problema della viabilità minore. E questo si spiega perché la viabilità ordinaria è in condizioni più gravi; è quella quindi che impone i disagi più acuti ed è, d'altra parte, quella che riveste un interesse molto più vasto anche dal punto di vista territoriale.

Questo interesse si è accentuato in questi ultimi tempi proprio in occasione della legge sulle autostrade e proprio in occasione dell'inizio di questi lavori, forse perché si è intuito che si stava commettendo ancora una volta un vecchio errore: il vecchio errore delle opere grandiose, delle opere monumentali. Sembrava che fossimo guariti da questo male e invece, perlomeno in questo settore, un pochino ne siamo ancora afflitti. Si è ripetuto il vecchio errore delle opere grandiose, delle opere monumentali, per le quali in passato accanto ai grandi edifici vi era poi il paese senza acquedotti, senza fognature, senza scuola e senza strade di accesso. Sotto un certo aspetto, si sta ripe-

tendo questo errore del passato. E, questo errore, onorevoli colleghi, inevitabilmente, — non ne faccio carico, evidentemente, all'onorevole ministro — fa cadere nella scelta dell'opera più vistosa, dell'opera, direi, di più immediato realizzo, trascurando invece le opere di realizzo a più lunga scadenza, di minore vistosità e di minore evidenza. Tra gli altri esempi potrebbe essere fatto quello delle bonifiche. Io che ho vissuto molti anni della mia vita professionale nelle bonifiche, ho dovuto constatare che sempre si attua la bonifica del piano e si lascia indietro la bonifica della montagna, capovolgendo dal punto di vista tecnico quella che dovrebbe essere la procedura regolare. Ma, evidentemente, questo avviene perché la bonifica del piano è di immediato realizzo, è più appariscente. Si mette la prima pietra e l'anno dopo si può venire ad inaugurare l'opera, magari la borgata. Si tratta, quindi, di opere che si vedono, che soddisfano e accontentano certe umane ambizioni, certe umane vanità.

Questa mattina pensavo a ciò ascoltando quanto opportunamente andava dicendo l'onorevole Gianquinto sul grave problema della erosione delle spiagge. Perché questo problema rimane sempre, fatalmente, più o meno accantonato? Ebbene, è proprio uno di quei casi in cui l'opera non ha un immediato risalto, un immediato risultato, il quale si potrà constatare soltanto a distanza di 10 o 20 anni. Dunque, si finisce con il preferire le opere più appariscenti, quelle che scherzando ho chiamato di più immediato realizzo. La pubblica opinione, forse, ha intuito tutto questo, ha intuito che anche con la migliore buona volontà da parte del Ministero dei lavori pubblici, probabilmente la destinazione a questa opera grandiosa, quale quella delle autostrade, dei pochi fondi disponibili, impedirà di affrontare e risolvere contemporaneamente altri problemi come quello della viabilità ordinaria. L'opinione pubblica ha fatto subito il conto del buon padre di famiglia e ha detto: se si spende per le autostrade, probabilmente, non vi saranno fondi disponibili per le strade provinciali e comunali e ne ha tratto alcune sconsolanti conclusioni. A questo proposito, potrei citare due casi estremi: cioè quanto ha scritto un autorevolissimo tecnico, il professor Stabilini nel *Bollettino degli ingegneri* del febbraio scorso: « Ora, però, ciò che interessa, in Italia, non è tanto quello di avere autostrade che consentano di risparmiare un'ora nel tratto Milano-Napoli, quanto quello di avere un sistema di strade che solchino tutto il territorio nazionale e sulle quali si

possa circolare con sicurezza ». Accanto a questa voce autorevole vi è un'altra voce più modesta ma altrettanto importante, e soprattutto sintomatica, quella delle montagne italiane. Nel periodico *Gente della montagna* troviamo scritto tempo fa: « Soltanto un egoismo deplorabile e controproducente ha portato a preferire le autostrade alle strade e le strade del piano a tutte le altre, comprese quelle del monte ».

Dicevo che l'opinione pubblica ha forse intuito che si stava commettendo questo errore.

Quali sono, onorevoli colleghi, i termini del problema della viabilità ordinaria? Non ve li starò a ripetere, ma i termini, sommariamente, sono quelli che più volte avete avuto occasione di ascoltare da molti di noi. Basterebbe pensare che la classifica risale al 1865 per convincersi della necessità di fare qualche cosa in questo settore. Come è più concepibile, per quanto riguarda le strade, proprio un settore in cui il progresso ha così rapidamente e notevolmente camminato, di rimanere ancorati ad una classifica che ha ormai un secolo? Allora i traffici erano veramente localizzati, si poteva quasi con assoluta esattezza stabilire un nesso preciso fra l'utente e la strada, per cui si spiega il perché delle strade comunali, delle strade vicinali, delle strade provinciali, delle strade nazionali. I mezzi di trasporto erano così modesti e i traffici così localizzati che effettivamente si poteva stabilire questo nesso fra certe strade e certi utenti e quindi se ne poteva dedurre un obbligo dell'utente alla manutenzione. Ma oggi evidentemente è superfluo osservare che tutto questo non ha più ragione di esistere e che la rete delle strade nazionali è una cosa unica, nella quale non è più possibile stabilire compartimenti, discriminazioni e distinzioni. Questo dal punto di vista formale. Ma dal punto di vista sostanziale, onorevoli colleghi, vi è l'interesse generale a circolare su tutte le strade di tutto il territorio nazionale, l'interesse che ha l'industriale lombardo di poter mandare il suo camion fino nell'ultimo paese dell'estrema punta d'Italia, l'interesse generale quindi, viceversa, del cittadino dell'estrema punta d'Italia di sapere di poter accedere in qualunque punto del resto del paese, e la necessità tecnica ormai di una manutenzione che non può più essere concepita come si poteva concepire 40 o anche soltanto 40-50 anni addietro. È inutile che io vi annoi con queste considerazioni che sono state ormai fatte e ripetute fino alla noia. Questo immenso patrimonio che va degradandosi e perdendosi ogni giorno di più è affidato nelle

mani del Governo e deve essere mantenuto e non dilapidato o distrutto attraverso la mancata manutenzione. È un patrimonio che il nostro ottimo relatore onorevole Pasini ha sommariamente calcolato in 8-10 mila miliardi, ma che probabilmente è anche più cospicuo. Bisogna considerare anche l'onere che deriva a tutte le attività del paese da questo stato pietoso e insufficiente della rete stradale ordinaria. Quando si pensi che i trasporti stradali in Italia vengono ormai valutati nell'ordine di mille miliardi all'anno, credo che non si debba fare uno sforzo per arrivare a concludere che, se lo stato deplorabile della nostra rete stradale comporta soltanto un aggravio del 10 per cento, nel costo di questi trasporti, noi dilapidiamo, oltre al patrimonio delle strutture, delle infrastrutture, come è di moda dire adesso, 100 miliardi all'anno in maggiori e inutili spese di trasporto su questa rete che è cospicua perché è dell'ordine di 100-120 mila chilometri.

E vi è il problema delle strade di bonifica, delle strade non ancora classificate, per le quali la questione è ancora più grave. Mentre per le strade comunali vi è almeno la speranza teorica di manutenzione, per quanto il più delle volte i nostri poveri comuni non hanno la possibilità di accedere a queste strade, per le strade di bonifica ed ex militari, invece, non vi è nemmeno questa speranza teorica di manutenzione perché praticamente non sono affidate a nessuno.

Di qui nacque la mia proposta di legge, alla quale si riferiva il collega che mi ha preceduto, che fu presentata nell'ormai lontano dicembre del 1953 e che suscitò un interesse, lusinghiero per me, ma sintomatico, in tutto il paese. Evidentemente, l'interesse non era verso il progetto in se stesso, che certamente è lacunoso e quindi va perfezionato, ma verso il problema che veniva con quella proposta sollevato. Così, l'Unione delle province italiane indisse addirittura un congresso straordinario a Napoli nel gennaio del 1954 per discutere esclusivamente la mia proposta di legge; l'Associazione dei comuni italiani tenne una riunione a Roma in Campidoglio nell'aprile del 1954 per discutere il provvedimento da me presentato; l'Associazione della strada tenne, come di consueto, a Bolzano, nell'aprile del 1954, il suo congresso e si occupò largamente della proposta di legge. E non sto ad elencare gli infiniti voti dei comuni, delle province, degli enti, delle varie associazioni, fra le quali quella delle bonifiche, che dimostrarono una immediata sensibilità e rispondenza alla mia proposta di legge.

Sono passati tre anni, ma l'esame di questa proposta di legge è stato sempre rinviato. Non ne voglio fare carico al nostro amatissimo presidente della Commissione dei lavori pubblici, ma la discussione è stata rinviata direi anche in ispregio un po' del regolamento il quale fissa dei termini per l'esame delle proposte di legge. È stata rinviata di tre anni questa proposta di buon accordo, aspettando sempre, onorevole ministro, un suo, sempre annunciato, progetto, che però non è ancora venuto, per quanto sia annunciato ancora adesso. E l'ottimo amico onorevole Caron, in una delle ultime riunioni della Commissione dei lavori pubblici, ha avuto la cortesia di informarci dello stato della questione e ci ha lasciati veramente un po' sconsolati perché ci ha detto la verità dura e cruda con la sincerità e l'onestà che lo distinguono e cioè che in definitiva la conclusione di questi sforzi sarebbe (uso il condizionale perché non ho elementi per dire se la cosa sia arrivata in porto e sia da considerare ormai realizzata) un abbozzo di provvedimento parziale e soprattutto diluito nel tempo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È un disegno di legge che il 4 maggio è stato presentato ai vari ministeri per il concerto.

CAMANGI. Ella mi insegna che quando un disegno di legge è mandato per il concerto ai vari ministeri sta ancora all'abbicci della sua *via crucis*, o meglio appena alla lettera *a*. Onorevole Romita, lei ne sa qualcosa a proposito di quell'altra mia proposta di legge per l'albo dei costruttori, per la quale il concerto da anni non si riesce a stabilire.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quella vi è lo sconcerto.

CAMANGI. La sua buona volontà e quella dell'onorevole sottosegretario, che è stato da lei delegato ad occuparsi specificamente della materia, non ci conforta a sperare. Un disegno di legge governativo può considerarsi maturo e cosa quasi fatta quando è già passato al Consiglio dei ministri e deve essere solo presentato al Parlamento con l'autorizzazione del Presidente della Repubblica. Quindi in questo caso siamo ancora molto lontani dalla meta.

Comunque, avendo avuto l'onorevole Caron la cortesia di informarci sommariamente del contenuto di questo schema, debbo dire che è stata una specie di doccia fredda per la Commissione lavori pubblici quando ci ha detto che in definitiva, se tutto andrà bene, se vi sarà quel concerto, se le cose arriveranno in porto, avremo un disegno di legge che contemplerà il trasferimento alle province

della metà soltanto delle strade comunali e per di più in ben 12 anni.

Onorevole ministro, discuteremo a suo tempo i dettagli del problema, ma non posso non dire subito che basterebbero questi due aspetti per lasciarci molto scettici e sconfortati in ordine ad esso. La soluzione parziale indubbiamente aggraverebbe la situazione perché resterebbero ai comuni le strade meno importanti e tra le più facili a trascurare: quindi avremo la quasi assoluta certezza che se oggi i comuni fanno poco sul totale delle loro strade, su quella metà che resterà loro finiranno col non far nulla.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma avranno maggiori mezzi.

CAMANGI. Ella conosce quanto me la vita dei comuni e sa che vi è sempre la tendenza a schivare certi problemi per affrontarne altri, più urgenti e di più immediato realizzo.

Vi è poi il secondo aspetto: la diluizione nel tempo. Questi 60 mila chilometri dovrebbero passare alle province in 12 anni. Ma tra 12 anni quel patrimonio non esisterà più ed il problema sarà giunto a tale grado di gravità che evidentemente questo piccolo palliativo non sarà servito assolutamente a nulla, se è vero, come è vero, che il traffico aumenta ogni anno — a voler essere prudenti — in misura del 15-20 per cento.

È evidente che fra 12 anni il traffico, e quindi le conseguenti proporzionali esigenze stradali, sarà talmente aumentato che avrà notevolmente distanziato nella corsa questo provvedimento, il quale fra 12 anni ci farà ritrovare in condizioni certamente più gravi di quelle nelle quali ci troviamo oggi o ci troveremo nel momento in cui partiremo, nell'attuazione del provvedimento stesso.

Ma forse la colpa è un po' di tutti noi, del presidente della Commissione, mia, sua, onorevole ministro; forse il metodo migliore era proprio quello di affrontare il problema in sede di iniziativa parlamentare.

GARLATO, *Presidente della Commissione*. L'ho posto almeno tre volte all'ordine del giorno.

CAMANGI. Forse questo era il mezzo migliore per vincere o tentare di vincere la sordità del Tesoro in questa materia. Era forse la maniera più pratica dal punto di vista tattico, perché, fra l'altro, noi avremmo potuto forse arrivare ad una soluzione parziale, ma ci saremmo arrivati come ad un minimo di ripiegamento, oltre il quale non si sarebbe potuti andare. Ma se noi partiamo già da una soluzione parziale, evidentemente noi

abbiamo già pregiudicato il problema anche dal punto di vista tattico nei confronti di questo terribile avversario che si chiama il ministro del tesoro. Ma forse siamo ancora in tempo per l'iniziativa parlamentare, ed io vorrei sottoporre alla meditazione del ministro, dei colleghi della Commissione, di tutti gli onorevoli colleghi questa opportunità. I fondi necessari li trovi il Parlamento. Di fronte ad un problema così importante una volta tanto sia il Parlamento a dettare al Tesoro le direttive. È il Parlamento che deve essere il padrone del vapore.

Una voce di sinistra. È questo che non vuole il Governo.

CAMANGI. E vi sono infine le strade vicinali, di cui ho sentito parlare dal collega Magno nell'ultima parte del suo intervento. Anch'esse sono diventate un problema serio. Sono quelle strade che si vedono poco, sono quelle che servono per accedere ai fondi, ai terreni intorno ai nostri paesi, sono quelle arterie capillari nelle quali passa la vita commerciale, agricola, industriale del nostro paese. Potevano andare forse così come sono (e come erano) 50 o 100 anni fa, quando appunto i mezzi di trasporto erano molto modesti, il ciuco e il piccolo carro leggero. Ma oggi l'automotreno deve andare dappertutto. Ho avuto occasione di vedere direttamente uno di questi casi (e sono infiniti evidentemente in Italia) gravissimi di crisi della nostra vita agricola, qui nei Castelli romani.

A Velletri esiste appunto questa rete di piccole strade vicinali che servono per arrivare in tutti i vigneti della zona; e i contadini non possono portar via i loro vini, i loro prodotti perché il camion non va in quelle strade. In queste condizioni il cosiddetto « ricaccio », come lo chiamano in gergo i contadini, diventa tanto oneroso da rendere impossibile il commercio utile di questi prodotti. È questa una delle ragioni più importanti, anche se non la sola, della crisi in cui di dibattono le popolazioni dei Castelli romani.

Le strade vicinali dovrebbero ancora essere regolate da disposizioni che risalgono al 1865, e al più tardi al 1918; ma non si fa nulla neppure su questa base, perché se è vero che la legge del 1918 è ormai superatissima, tuttavia, se si applicasse almeno quella, già sarebbe qualche cosa. Lo Stato dovrebbe versare un certo sussidio del 15 per cento per le opere di manutenzione delle strade vicinali; a loro volta i comuni dovrebbero concorrere con il 50 per cento, ma qui siamo nel regno dei sogni e della fantasia. Fatto sì è che oc-

corre occuparsi di questa importante rete che il professor Tocchetti del Politecnico di Napoli valuta sui 50 mila chilometri; e forse è una valutazione inferiore al vero. Occorre occuparsene seriamente e nel quadro generale come parte essenziale di esso; bisogna studiare le possibili soluzioni, procedere ad un censimento, cercare i mezzi finanziari necessari. E, lasciatemelo dire, il problema della copertura non deve considerarsi di difficile soluzione. L'automobilismo paga quelle somme che avete sentito ripetutamente ricordare da molti colleghi in numerose occasioni. Gli autotrasporti versano ormai fior di miliardi allo Stato, e non è più possibile formalizzarsi nella posizione del *do ut des*, in altre parole nel principio che la strada deve essere pagata dall'utente, perché l'utente, l'autotrasporto, paga già lautamente allo Stato; e questo ha l'obbligo, senza distinzione tra strade vicinali, comunali, provinciali e statali, di dare a tale utente la possibilità di usufruire di questo mezzo nel suo lavoro per concludere utilmente la sua attività.

Quindi, dicevo, quello delle strade non è più soltanto il problema della viabilità ordinaria o della viabilità minore, ma è problema globale, complessivo, pregiudiziale, direi, e condizionante tutti gli altri problemi del nostro paese, come emerge dalla considerazione che in Italia i trasporti su strada rappresentano ormai il doppio di quelli su ferrovia.

Si consideri, onorevoli colleghi, che lo Stato ogni anno per coprire il *deficit* delle ferrovie spende qualcosa come 100 miliardi, mentre per le strade non spende nemmeno quei 300 miliardi che esse stesse versano nelle casse dello Stato attraverso le imposte sul carburante e sulla circolazione. Siamo arrivati a questa strana contraddizione, a questa deformazione: che le ferrovie, le quali servono alla collettività in ragione di 1, costano 100, mentre le strade, che servono alla collettività in ragione di 2, rendono allo Stato qualcosa, per cui non solo non costano niente ma vengono il certo senso sfruttate dallo Stato come una fonte di reddito per tutte le sue altre esigenze.

Se si considera infine che siamo ancora il paese più arretrato in materia di motorizzazione, che siamo il paese con i più alti oneri fiscali sulla motorizzazione, che siamo il paese che spende meno di tutti in Europa per le strade (noi spendiamo mi pare lire 1.000-1.050-1.100 per abitante rispetto, per esempio, alle 17 mila lire che spendono gli Stati Uniti o alle 7 mila lire che spende il

Portogallo, per rimanere più vicini a casa nostra)...

PASINI, *Relatore*. L'anno scorso sono stati investiti 99 miliardi in opere stradali; non è esatto il calcolo.

CAMANGI. Onorevole relatore, non mettiamo in conto quelle tali opere eccezionali che non risolvono il problema e di cui mi sono sforzato di parlare poco fa.

Comunque, dicevo, siamo il paese più indietro in materia di motorizzazione, siamo il paese che paga di più come oneri fiscali sugli autotrasporti e quindi siamo il paese che deve inevitabilmente prevedere uno sviluppo più rapido, uno sviluppo più ampio dei trasporti e quindi un progredire sempre più rapido delle esigenze stradali.

Non voglio nemmeno occuparmi degli incidenti stradali per non fare del sentimento in questo arido esame del problema, o, se vogliamo accennare agli incidenti, accennerò solo per valutarli in termini monetari. Essi sono dell'ordine di 40-50 miliardi annui.

Ebbene, si deve concludere, onorevoli colleghi, che non si tratta più di un ordinario problema di opere pubbliche, ma di un problema di vita nazionale, di un problema della vita del paese, che va guardato, esaminato, affrontato e risolto con altri criteri, con criteri molto più coraggiosi di quelli a cui ci siamo ispirati finora.

Mi pare che nemmeno il piano Vanoni (mi riferisco al piano Vanoni anche perché ne ho sentito parlare poco fa) possa considerarsi un avvio soddisfacente verso la soluzione del problema. Il piano Vanoni prevedeva una spesa di 1.150 miliardi in dieci anni, mal distribuiti, in maniera assolutamente irrazionale, e comunque insufficienti, se è vero, come è vero, che in esso non troviamo nulla che possa riferirsi al problema gravissimo della manutenzione e troviamo invece soltanto due cifre: sistemazione di strade provinciali per 250 miliardi e 70 miliardi per costruzione di nuove strade comunali, a fronte dei quali 320 miliardi stanno quanto meno quei 670 o 700 miliardi che i nostri provveditori alle opere pubbliche hanno calcolato come assolutamente necessari per sistemare una parte, la parte più importante e più bisognosa, della viabilità minore e necessari per l'allacciamento di abitati ancora isolati e per altri allacciamenti essenziali e necessari.

Quindi, dicevo, insufficiente e non completo nemmeno questo piano, il quale, per altro, non sta trovando applicazione, perché lo stesso piano prevedeva nel quadriennio 1955-1958 una spesa di 280 miliardi, e noi

sappiamo, dall'esame dei nostri bilanci, che di questi 280 miliardi non vi è gran che al di fuori dei 40 miliardi per autostrade e di qualche altra cosa che certamente non arriva nemmeno a un terzo di questi 280 miliardi.

Comunque, dicevo, il problema è ormai maturo per essere affrontato seriamente e definitivamente. Non si tratta più di un problema di ordinaria amministrazione o di un ordinario problema di opere pubbliche: è un problema vitale per lo sviluppo e per l'avvenire del nostro paese ed è tempo, quindi, che venga affrontato non soltanto dal Ministero dei lavori pubblici, ma dal Governo e dal Parlamento della Repubblica nel loro insieme, con visione globale e responsabile, per fissare una politica organica, per decidere e iniziare un'azione di vasto respiro, con chiarezza di fini, con organicità di programmi, con certezza di mezzi e soprattutto con la più decisa volontà di arrivare alla soluzione. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

SILVESTRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, direi che è un fatto scontato, che purtroppo si ripete ogni anno con desolante regolarità, quello per il quale le discussioni che si succedono sul bilancio dei lavori pubblici non possano prescindere da alcune fondamentali considerazioni le quali, sull'economia come sul contenuto degli interventi, hanno un peso determinante: la prima, che concerne l'aspetto più rilevante del problema, è relativa alla ricorrente e sempre più accentuata limitazione dei fondi posti a disposizione dell'amministrazione dei lavori pubblici; la seconda (solo per restare nell'ambito delle questioni più importanti) è quella che attiene alla deplorabile e dannosa erosione delle competenze del Ministero.

E, se relativamente agli altri settori della pubblica amministrazione accade di dover sempre notare una più o meno ampia discordanza — a seconda dei casi — fra le opinioni espresse dagli intervenuti, io direi che è caratteristica veramente singolare di queste discussioni sul bilancio dei lavori pubblici la sostanziale concordanza dei molti giudizi e delle preoccupazioni che sono alla base della valutazione che ognuno di noi compie: dall'onorevole relatore, che, pur nel diffuso ottimismo della sua analisi non può non assumere atteggiamenti sostanzialmente critici, soprattutto in merito alla insufficienza degli stanziamenti e alla frammentarietà dell'esecuzione di opere pubbliche (frammentarietà dalla quale scaturiscono spesso situazioni di grave sperequa-

zione anche fra regione e regione del nostro paese), agli oratori dei diversi settori della Assemblea, anche di parte governativa, i quali sottolineano, da una parte la carenza di una politica dei lavori pubblici quale è richiesta dai bisogni più impellenti del popolo italiano e dalla situazione esistente nelle varie regioni, e, dall'altra, la sconcertante caparbieta (mi si consenta il termine) con la quale anno per anno si è risposto alla documentata denuncia di esigenze che si andavano sempre più aggravando con ulteriori decurtazioni: quale, ad esempio, quella alla quale accennava or ora l'onorevole Camangi, relativa al provveditorato per le opere pubbliche del Lazio, al quale, dopo la decurtazione effettuata l'anno scorso di un miliardo di lire, vengono sottratti quest'anno altri 865 milioni, senza tuttavia che un solo motivo valido possa giustificare una operazione che vien fatta non tenendo alcun conto di una realtà dalla quale, in nessun caso, si dovrebbe prescindere.

Il che, oltre a non consentire che si affrontasse decisamente il problema della elaborazione di leggi organiche, ha condizionato lo stesso valore di quei provvedimenti a carattere eccezionale dei quali si attribuisce giustamente il merito all'attuale ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita. Né inganni taluno quella che il relatore definisce la selva delle cifre di cui molti altri oratori hanno dato ampia e documentata ragione, talvolta con aspri accenti polemicici.

Trascurerò, nel corso di questo mio breve intervento, di occuparmi diffusamente delle questioni di carattere generale, sulle quali hanno recato o si apprestano a recare il contributo della loro più vasta esperienza molti autorevoli colleghi, poiché mi propongo di trattare quelle questioni che più particolarmente riguardano la situazione esistente nella mia regione e che sono condensate in un ordine del giorno a firma mia e di altri colleghi.

Mi è sembrato, tuttavia, giusto partire dalle considerazioni che testé facevo, le quali mi sembrano estremamente decisive, e la cui persistente validità è tale da rendere, a mio avviso, assai spesso vani quegli sforzi che uomini sinceramente — io spero — preoccupati del bene comune hanno posto in essere in diversi momenti.

A tale proposito mi sembra d'altronde che brevi cenni sulla situazione della regione laziale, con particolare riferimento a quella vasta zona dove a lungo e più duramente infuriò la guerra devastatrice, valgano a rendere più evidente questa insufficienza di indirizzi e di mezzi che, unita spesso ad una visione

non sempre dettata da un interesse generale cui si sapessero rendere estranei interessi politici ed egoistici, ha gravemente pesato sugli sforzi intesi a migliorare, sia pure gradualmente, le condizioni di vita delle popolazioni. Il Lazio, infatti, e la zona della battaglia di Cassino in particolare, con i suoi 50 comuni e una popolazione di circa 250 mila abitanti, è un esempio, se non l'unico, certamente fra i più significativi, non soltanto del danno rappresentato dalla mancanza di una visione realistica e di assieme del problema della ricostruzione e della rinascita economica e sociale del nostro paese, ma altresì delle perdite gravi che si possono infliggere al bilancio dello Stato con la congerie degli interventi e con la rinuncia, da parte dello Stato, a esercitare le proprie prerogative, delegandole ad altri enti i cui compiti non sono certamente quelli naturali del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE D'ONOFRIO

SILVESTRI. Infatti, per coloro che non lo sapessero, in questa zona, oltre agli enti autonomi che su scala nazionale hanno da tempo usurpato le funzioni del Ministero e le sue precise responsabilità ed hanno spesso permeato la loro attività di inframmettenze speculative ed elettoristiche, ha agito un altro ente costituito da un gruppetto di uomini di affari e da qualche uomo di paglia, la cui costituzione determinò il fatto veramente nuovo, se non unico, di una concessione con la quale lo Stato accordava ad alcuni privati, costituitisi in società cooperativa a responsabilità limitata con azione di mille lire ciascuna, così come si legge nell'atto costitutivo, la esecuzione di opere ingenti che erano e avrebbero dovuto restare di assoluta pertinenza degli organi dell'amministrazione dei lavori pubblici, alla quale in concreto mancò persino la possibilità di una seria sorveglianza della esecuzione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. A che data risale la costituzione di quella società?

SILVESTRI. Lo scopo per il quale l'ente per la ricostruzione del cassinato, il cosiddetto « Ericas », sorgeva il 17 gennaio 1948 — eccole la data, onorevole ministro — era in apparenza dei più innocui, direi dei più ispirati. Si trattava — come si può leggere nell'atto costitutivo — « di promuovere l'azione dello Stato perché con adeguate provvidenze renda attuabile la ricostruzione dei comuni compresi nella zona dalle Mainarde al mare ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

In realtà, doveva rivelarsi una stupefacente speculazione ai danni dello Stato, invano messo sull'avviso dalla Corte dei conti che, in sede consultiva, aveva espresso le sue riserve all'approvazione della convenzione.

Infatti, in base agli articoli della convenzione stipulata in data 8 marzo 1949 tra il Ministero dei lavori pubblici e l'« Ericas » e completata con un atto aggiuntivo dell'8 agosto 1950, lo Stato si impegnava a pagare alla « Ericas » 10 miliardi in trenta annualità e l'« Ericas » s'impegnava a portare a compimento in tre esercizi finanziari, dal 1949 al 1951, i lavori per la ricostruzione delle opere pubbliche distrutte dalla guerra, in 42 comuni della provincia di Frosinone, in 7 della provincia di Latina, in 3 della provincia di Caserta e in 4 della provincia di Campobasso, per un importo equivalente.

Sembra un affare assurdo se si tien conto delle 12 mila lire di capitale dell'ente e se soprattutto non si conoscono alcune interessanti clausole della convenzione.

In realtà, il Ministero dei lavori pubblici si limitò a dettare all'« Ericas » un programma di massima, lasciando poi alla cooperativa ogni libertà di redigere privatamente i progetti e di valutarli a suo piacimento. E oltre a un interesse composto e a una quota di ammortamento del 5,50 per cento, concesse ancora ai 12 azionisti un ulteriore 14 per cento a compenso delle spese di gestione e di progettazione. E mentre apparentemente l'« Ericas » avrebbe dovuto anticipare i 10 miliardi che poi avrebbe ricevuto di ritorno in 30 annualità dallo Stato, in realtà, soprattutto per i ribassi d'asta indicati dallo stesso « Ericas » nel 19,36 per cento e per altre clausole della convenzione legate alla progettazione, all'appalto e alla esecuzione delle opere, l'ente venne a realizzare utili ingentissimi, non anticipando una sola lira e diminuendo notevolmente (qui è il danno maggiore arrecato da questa speculazione alla zona della battaglia di Cassino) la mole dei lavori che avrebbero potuto essere realizzati con l'impiego controllato di una somma dell'entità di 10 miliardi.

A dimostrazione stanno fatti eloquenti e valutazioni, che d'altronde, almeno in parte, erano state anticipate nel corso della discussione che precedette l'inizio dei lavori e che fu sollevata anche in una interrogazione diretta allora da un deputato della stessa maggioranza al ministro dei lavori pubblici.

Secondo calcoli preventivi che furono fatti nel 1949, anche da organi di stampa intervenuti nella questione, i 10 miliardi che lo Stato sta pagando e continuerà a pagare alla

« Ericas » fino al 1979, per lavori di ricostruzione della zona della battaglia di Cassino, si sarebbero risolti in effettive opere per un importo che non supererebbe i 4 miliardi di lire. Infatti, sui 10 miliardi anzidetti avrebbe gravato un utile legale pari a circa 5 miliardi 200 milioni di lire, ai quali si sarebbe poi aggiunto circa un miliardo e mezzo di effettivi ribassi di asta.

In altri termini, secondo questi calcoli, che fino ad oggi non sono stati smentiti, malgrado le nostre sollecitazioni, da alcuna valutazione ufficiale, sarebbe bastato ai dodici uomini dell'« Ericas » anticipare quei quattro miliardi circa per avere, a cominciare dal 1949 sino al 1979, una rendita certa e costante di circa 300 milioni all'anno. Tuttavia nemmeno ciò fu necessario, in quanto, pur avendo percepito dall'epoca della convenzione (cioè dal 1949) gli interessi e le quote di ammortamento di capitale da parte dello Stato per un importo pari a circa 270 milioni all'anno, l'« Ericas » iniziò il lavoro soltanto nel 1951 dopo forti movimenti di protesta da parte dei lavoratori del Cassinate, movimenti che sfociarono nei grandiosi scioperi a rovescio con i quali i lavoratori imposero all'« Ericas », per primo, ed al Governo, di prendere atto delle tragiche condizioni di disoccupazione e di miseria in cui versava quella zona.

In questo modo, iniziando cioè i lavori soltanto nel 1951, l'ente senza anticipare una lira iniziava la sua attività, in parte con gli stessi soldi dello Stato e in parte con le somme anticipate da qualche istituto di credito, prevalentemente l'I.N.A., con gli interessi del 6-7 per cento.

Escludendo infine la procedura accettata dalle due parti, ogni ingerenza dello Stato nelle operazioni di appalto dei lavori e nel gioco dei ribassi d'asta operato dalle imprese appaltatrici, è facile comprendere quali altri vantaggi derivassero all'ente. Basterà per chiarire l'esempio relativo alla bitumazione e riparazione di 9 chilometri di strada fra Cassino e la celebre abbazia di Montecassino, per la cui opera, prima che fosse inclusa nei lavori affidati dal Ministero dei lavori pubblici allo « Ericas », era stato già redatto un progetto dal genio civile, progetto che prevedeva una spesa di poco più di 30 milioni di lire. Se tale progetto fosse stato realizzato, potendosi sicuramente contare sui ribassi di asta, che in casi del genere raggiungono anche il 35-40 per cento, la spesa effettiva per lo Stato non sarebbe andata oltre i 20-25 milioni di lire.

L'« Ericas » presentò un altro progetto per 80 milioni di lire: questo progetto fu appro-

vato malgrado l'esistenza del progetto precedentemente approntato dal genio civile. Il lavoro, tolto il ribasso d'asta che, come dicevamo prima, fu generalmente indicato dallo « Ericas » nel 19,36 per cento, venne così a costare allo Stato intorno ai 75 milioni di lire.

Altrettanto potrebbe dirsi, e senza commenti che sarebbero decisamente superflui, per altre opere, come ad esempio la costruzione dell'edificio scolastico di Cervaro e opere varie nel comune di Formia e in altri comuni delle province di Latina e di Frosinone.

Forse oggi, onorevoli colleghi, potrebbe sembrare eccessivo pretendere che si indaghi a fondo sui fini per i quali il Ministero dei lavori pubblici fu così generoso verso il senatore Pier Carlo Restagno e gli altri soci dell'« Ericas »; ma non vorremmo credere che ci sia taluno disposto a sostenere che una inchiesta amministrativa, di cui rinnoviamo espressamente la richiesta, non sarebbe né utile né necessaria, e per accertare le responsabilità, e per l'eventuale recupero di somme indubbiamente notevoli, e per impedire che altre imprese del genere possano ripetersi.

D'altra parte, se altri enti autonomi, più volte ricordati nel corso di questa discussione, non giunsero mai a tanto, io penso che una indagine che partendo dalla inchiesta sull'« Ericas » investisse il problema in generale delle concessioni ad altri di quanto è compito specifico della amministrazione dei lavori pubblici, potrebbe darci la misura del costo ingentissimo di queste operazioni che, oltre tutto, si realizzano anche in danno dell'apparato tecnico dell'amministrazione dei lavori pubblici attraverso l'esodo del personale verso enti i quali possono offrire maggiori vantaggi nel trattamento economico.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non si tratta di esodo. È personale aggregato a quegli uffici.

SILVESTRI. Si tratta anche di questo, ma ella comprende come chi sia agli inizi della carriera e voglia avere possibilità di vita serena e tranquilla, oggi si rivolga preferibilmente verso quegli enti, con conseguente impoverimento (che è stato rilevato dalla stessa relazione dell'onorevole Pasini) del personale tecnico dell'amministrazione, remunerato in maniera diversa e ben misera.

Rispondo ora alla sua domanda, signor ministro, dichiarando che io non intendevo certamente renderla responsabile di quanto è accaduto allorché altri tenevano il posto di responsabilità che ora è suo. Ma indubbiamente io credo che non potrebbe non trovare unanime consenso un suo provvedimento

che, facendo luce piena su questa scandalosa vicenda, consentisse allo Stato di recuperare ingenti somme, di risparmiare ulteriori perdite che si risolverebbero, ancora una volta, in danno di quelle esigenze il cui accoglimento è reclamato non dalle nostre parole, ma da fatti che possono essere in ogni momento controllati.

E ritengo di dover rapidamente venire alla questione fondamentale del mio intervento, che è quella di segnalare alla sua attenzione, signor ministro, e a quella della Camera, la grave situazione nella quale si dibatte la mia regione e le provvidenze che essa reclama; non senza premettere che forse mi sarei adattato a farlo, anche quest'anno, in altra sede, se non fossi rimasto anche io, come altri, colpito oltre che da una generale povertà della impostazione del bilancio, dalla accennata diminuzione delle dotazioni al provveditorato alle opere pubbliche del Lazio, operata su una cifra che indubbiamente anche l'anno scorso destò delle riserve, in quanto non era una cifra che autorizzasse grandi speranze.

E penso che innanzi tutto io debba richiamare la sua attenzione sul problema delle abitazioni, che in questa regione è particolarmente acuto, anche se non mancano, tra le diverse province, quelle sfumature che tuttavia non tolgono nulla alla gravità della situazione; problema che le distruzioni della guerra, (che nelle sole province di Frosinone e di Latina interessarono il 70 per cento delle abitazioni, con punte massime che raggiunsero nel casinate il cento per cento), unite al preesistente stato assai cattivo della maggior parte degli abitati e al notevole incremento demografico della popolazione, hanno reso tremendamente complesso.

Il censimento del 1951 non ha certamente fornito un quadro completo ed esauriente della situazione, non avendo esso tenuto presente la qualità e lo stato di abitabilità degli alloggi; ma tuttavia anche da esso emersero dati e situazioni impressionanti sia dal punto di vista del numero delle abitazioni malsane e dei tuguri entro i quali si vive una vita inumana, sia dal punto di vista dell'affollamento, che è certamente uno dei più elevati dell'Italia meridionale. Nel Lazio la disponibilità di stanze, che era nel 1931 di 0,45 per abitante, risultava di 0,40 nel 1951. Questa media, come si vede, risultava inferiore a quella generale del paese, che a quell'epoca registrava un indice di 0,77 stanze per ogni abitante.

In provincia di Frosinone, solo per quanto riguarda le abitazioni urbane, fu rilevata l'esistenza di 3.876 alloggi cosiddetti impropri,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

cioè grotte, baracche, cantine, archi, carrozzoni ambulanti, ecc., ai quali si devono aggiungere almeno altri 3.500 alloggi costituiti da locali fatiscenti, malsani, dichiarati da tempo inabitabili dagli uffici comunali di igiene e soggetti al pericolo di crolli che, come la cronaca di ogni giorno ci dice, purtroppo, si verificano con tremenda continuità. Né tale cifra è cervellotica, poiché essa si ritrae da una percentuale dell'1,50 per cento del totale delle abitazioni, che è certamente molto al di sotto della media rilevabile su scala nazionale. E, farei torto al vostro buon senso e abuserei della vostra attenzione, onorevoli colleghi, se mi dilungassi a parlarvi delle conseguenze dolorose, dei turbamenti della vita familiare, dei disordini morali, delle situazioni igieniche indescrivibili che derivano da queste inumane condizioni.

Ma, passando oltre, notiamo appunto che, sempre nella provincia di Frosinone, ben 82 comuni risultavano già allora sovraffollati con medie superiori sempre all'indice medio nazionale che ha raggiunto l'1,3 e con punte massime che giungono fino al 2,8 ed ancora al 3,2 in diversi centri del Cassinate e del Sorano, i primi (vedi Cassino, Pontecorvo, Piedimonte, Aquino, Roccasecca, Esperia, ecc.), ancora in fase di lento risanamento dalle distruzioni dovute agli eventi bellici, i secondi, vedi Sora, Isola del Liri, Carnello e centri vicini, ove ancora una parte notevole della popolazione vive nelle baracche « provvisorie » che furono costruite subito dopo il terremoto del 1915.

D'altra parte, lo stesso capoluogo, Frosinone, con i suoi 1.960 cavernicoli, cioè abitanti in tuguri e case malsane di varia consistenza ed altri centri dell'alta e media Ciociaria quali Anagni, Ceccano, Ferentino, Fiuggi, Ceprano, Piglio, Paliano, Alatri, Pofi, Amaseno e Supino, non sono certo in condizioni migliori, se è vero che località come quella denominata il « palazzaccio » a Frosinone, che il ministro conosce molto bene, o la zona del « Colle » a Fiuggi, che pure è una stazione climatica e di cura apprezzata e frequentatissima, o alcuni rioni fra i quali quello di San Giovanni, in Anagni, possono essere indicati come esempio delle tragiche condizioni di miseria e di promiscuità in cui vivono queste popolazioni. Io stesso, d'altronde, ho avuto recentemente occasione di fermarmi in alcune di queste « case » nei rioni di Cittadella e di San Silvestro nel comune di Sora, trascinatovi dalla speranza di padri e madri di numerose famiglie, e ho potuto rendermi conto di cosa significhi do-

ver vivere in 7-8 persone in un unico, fetido locale sprovvisto perfino di una finestra, che prende luce soltanto dalla porta, dove ogni atto della giornata deve consumarsi in una umiliante totale promiscuità, senza altro conforto se non quello di una attesa, che, malgrado tante delusioni, è tuttavia la sola speranza di chi non potrebbe, senza credere di poterne uscire, vivere una sola ora di più in quelle condizioni. Vedremo poi in altra sede come, ad esempio, si è provveduto per i cittadini della stessa città, nei quartieri di via Napoli.

Onorevole ministro, io la prego di ricordare bene questi nomi, perché ella deve aiutarci ad eliminare queste piaghe di cui non le parlo per il gusto di mostrarle in tutta la loro tragica realtà, ma perché si intervenga subito, come i cittadini di questa nostra regione reclamano, con provvedimenti ampi ed urgenti quali quelli richiesti dalla situazione. Può benissimo calcolarsi che per abbassare il grado medio di affollamento esistente in questa provincia almeno fino all'indice medio nazionale che è di 1,3 per stanza, e abbiamo più volte visto quale sia l'effettivo valore di statistiche di questa natura, è necessario costruirvi circa 107 mila vani, pari al 33 per cento circa delle stanze attualmente esistenti che assommano a 322.306, ivi compresi quegli alloggi impropri, malsani e fatiscenti, dei quali si parlava poc'anzi. Naturalmente non nego che fino a oggi siano mancati del tutto gli interventi, anche se essi sono stati assolutamente insufficienti, né che siano mancati gli impegni, specie in determinati e troppo noti periodi. Ma il fatto è che questa situazione permane.

Noi di questa parte abbiamo fra l'altro presentato una proposta di legge per il risanamento edilizio del Cassinate e del Sorano, ivi compresa una parte delle province di Latina, di Caserta e di Campobasso, ma purtroppo da circa due anni — è la sorte di molte proposte del genere — noi attendiamo invano che se ne possa discutere.

Né la situazione, onorevole Romita, che io indicavo or ora per la provincia di Frosinone è di gran lunga diversa da quella delle province di Viterbo e di Rieti, mentre è ancora più grave in provincia di Latina ove la media provinciale del numero di persone per stanza raggiunge l'1,9 e in alcuni comuni, come per esempio Sezze Romano, perfino il 3,2. Da tutto questo penso che non possa non emergere ancora una volta nel modo più chiaro che il problema dell'abitazione sia indubbiamente assai grave e come esso necessiti

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

di provvedimenti seri e urgenti che eliminino, sia pure gradualmente, una delle maggiori vergogne del nostro paese, specie in quelle regioni nelle quali la questione si pone nei termini più acuti.

Tuttavia non posso non ricordare ancora un aspetto del problema, quello delle case rurali, che è particolarmente importante nelle province del Lazio. Su tale aspetto non abbiamo purtroppo che dati statistici antiquati e sommari che risultarono da un'indagine effettuata nel 1933 dall'Istituto centrale di statistica. Il numero delle case rurali, intendendo per tali quelle abitate sia da proprietari coltivatori diretti, da affittuari, da coloni e da mezzadri, sia da braccianti e operai agricoli, venne indicato in modo assai approssimativo e la loro ripartizione fra le varie categorie — tre sostanzialmente: case inabitabili, abitabili con grandi o piccole riparazioni e abitabili senza riparazioni — fu espressa in stima percentuale, dalla quale si risaliva poi al numero assoluto.

Il giudizio poi di abitabilità con grandi o piccole riparazioni o senza riparazioni, per essere stata affidata l'indagine, sostanzialmente, ai medici condotti risultò quanto mai soggettivo e certamente non esente da arbitrio. Tuttavia anche dati più recenti, seppure frammentari, ci hanno consentito di stabilire, per quello che riguarda le case rurali, come anche in questo settore, e ciò su scala nazionale, il problema si presenti quanto mai urgente e grave. Si pensi che nel 1933 (la situazione non è molto mutata da quell'epoca) il 70 per cento soltanto di queste case risultava in muratura nelle regioni dell'Italia centrale; la percentuale era ancora più bassa — non so dire con precisione di quanto — nelle regioni dall'Italia meridionale e nelle isole. Per il 10 per cento poi queste case risultavano inabitabili e quindi da demolire, ma vi abitavano allora e vi abitano tuttora le famiglie che non hanno potuto trovare ricovero in abitazioni migliori; il 14 per cento era abitabile con grandi riparazioni, il 22 per cento abitabile con medie e piccole riparazioni, cosicché nel Lazio, ad esempio, solo il 54 per cento di queste case risultavano abitabili senza riparazioni e con minime riparazioni, ma assolutamente insufficienti per numero di vani alle necessità della famiglia rurale. Le prospettive di miglioramento in tale settore si pongono indubbiamente in modo diverso da quelle relative alle abitazioni urbane.

Ma è certo, onorevoli colleghi, che il problema esiste e che attende ancora una soluzione che dipende, a nostro avviso, essenzial-

mente da un programma di investimenti seri e da provvidenze adeguate che investano non soltanto l'aspetto finanziario del problema, che tuttavia resta il più rilevante, ma ancora gli indirizzi, l'economicità delle costruzioni ed, in relazione a questo, lo stesso ancor insufficiente progresso tecnologico dell'edilizia.

Accanto a questo problema, della cui gravità non mi pare si debba ulteriormente dubitare, un'altra grave preoccupazione è presente in termini quasi identici in tutte le province del Lazio: quel problema dell'edilizia scolastica, che non ha ancora trovato un'eco nel corso della discussione, ma di cui indubbiamente si parlerà nei prossimi giorni, problema che, se presenta indubbiamente dei segni di miglioramento rispetto ai primi anni del dopoguerra, tuttavia rimane sostanzialmente insoluto.

Se è vero infatti che fra il 1946 ed il 1947 ed il 1953 e 1954 il numero delle aule, per quel che concerne i corsi elementari, è aumentato in Italia, e per quel che concerne, ad esempio, la provincia di Frosinone è stato portato da 1303 a 1747 (presso a poco questa è la proporzione che si rileva nell'Italia centro-meridionale), è tuttavia evidente come tale aumento non incida un gran che sul problema che nella nostra stessa provincia presenta caratteristiche assai acute, ove si pensi che ancor oggi noi abbiamo 176 classi per ogni 100 aule e che (dato questo ancora più significativo) su 1988 classi elementari esistenti si hanno soltanto 454 aule appositamente costruite per uso scolastico, 167 aule adattate alla meglio ed un migliaio circa di « locali di fortuna », come vengono definiti in una rilevazione statistica a cura della camera di commercio, delle cui condizioni è conveniente non far cenno alcuno.

D'altronde, il problema di assicurare, non solo nel Lazio, ma in genere nel nostro paese, alla scuola un'attrezzatura edilizia sufficiente, appare in tutta la sua urgenza ed ampiezza ove si rifletta al fatto che, sempre nel Lazio, su 100 scuole elementari ve ne sono soltanto il 41,5 per cento con l'intero corso quinquennale, il 15,7 per cento con soli 4 anni di corso e ben il 42,8 per cento con il solo corso inferiore di 3 anni. È ben chiaro che anche dalla grave insufficienza di aule e di locali che possano essere convenientemente adattati alla bisogna, dipende o quanto meno si fa dipendere il fatto che oltre la metà dei corsi siano incompleti, con le ripercussioni che si possono ben immaginare sullo stesso grado medio di istruzione.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

Ed accanto al problema della scuola elementare, che tuttavia presenta le punte più acute, non può non essere collocato quello della scuola media che, sempre per quel che concerne la disponibilità di edifici e di aule, è anch'esso preoccupante, specie nel capoluogo della provincia ciociara dove istituti medi sono ancora sistemati in ambienti di fortuna talvolta insicuri, quasi sempre inadatti dal punto di vista didattico ed igienico.

Io le segnalo, onorevole ministro, le particolari esigenze di Frosinone ove dall'istituto tecnico alla scuola magistrale, alla scuola di avviamento professionale, tutta una serie di corsi sono sprovvisti di una sede idonea, quella sede idonea che d'altronde manca a Frosinone per le scuole elementari dei centri popolosi e periferici della ferrovia e di De Mattaheis. Le segnalo le esigenze della edilizia scolastica nei comuni di Ceprano, Sora, Ceccano, Isola del Liri, Sgurgola e di molti altri centri del Cassinate che hanno avanzato domande intese ad ottenere i benefici previsti dalle recenti disposizioni di legge, ma non hanno ancora avuto soddisfazione e per quella procedura complessa che solo parzialmente risulta semplificata dalla legge n. 645 e per le difficoltà di reperimento dei fondi, quali vengono indicate dallo stesso onorevole relatore.

In questi comuni ed in altri ancora, che per brevità non le elenco, centinaia e centinaia di alunni sono compressi in poche aule e debbono sottoporsi alla più dura fatica dei turni, quanto mai deleteri agli effetti della applicazione e della regolarità degli studi.

Se questa d'altronde è la situazione nella provincia di Frosinone, la mia provincia, appena appena meno grave si presenta la situazione esistente nelle province di Latina e di Viterbo; nella prima infatti il numero delle classi che gravano su 100 aule è di 168, nella seconda vi sono 165 classi per ogni 100 aule. Assai meno favorevole, infine, è la situazione nella provincia di Rieti ove abbiamo ben 198 classi per ogni 100 aule.

Ora deve essere detto ancora una volta nella maniera più esplicita che non è possibile poter contare su un miglioramento della situazione scolastica e quindi su un deciso miglioramento del grado medio di cultura in queste regioni che presentano ancora le più alte percentuali di analfabeti, se non si rimuove speditamente, per quanto possibile, una condizione di così grave disagio che se non è certamente la sola che pesa sulla scuola italiana, non è davvero delle più trascurabili. Bisogna quindi anche in questo settore muoversi in modo più rispondente agli interessi

del paese e fare in modo che le provvidenze legislative, come ad esempio la legge 9 agosto 1954, n. 645, possano operare effettivamente nella maniera più sollecita e secondo criteri più larghi.

Non mi è concesso, onorevoli colleghi, per evidenti motivi di opportunità, di occuparmi in questa sede degli altri problemi affatto secondari che nella mia regione hanno notevole rilievo: del problema della edilizia ospedaliera, ad esempio, per la quale sollecito provvidenze che diminuiscano il molte volte denunciato rapporto insopportabile fra il numero dei posti letto e il numero degli abitanti; del problema delle bonifiche, strettamente collegato alla sempre maggiore burocratizzazione della Cassa per il Mezzogiorno, le cui lunghe procedure sono spesso fonte di danno per centinaia e migliaia di contadini; del problema degli acquedotti e delle fognature che, sia pure con caratteristiche diverse, tuttavia è ancora tale da non potersi davvero considerare risolto.

Vengo pertanto all'ultima questione che io mi proponevo di affrontare nel mio intervento, non ultima certamente per importanza e che d'altronde supera i limiti di un problema squisitamente regionale perché è indubbiamente importante per una gran parte almeno del nostro paese. Desidero parlare di quella operazione indubbiamente grave, che io non posso giustificare ed alla quale è difficile per chiunque trovare una giustificazione che non sia soltanto quella abituale della necessità di restringere la spesa e di ancorarsi a non bene identificabili criteri di economia, operazione che è stata effettuata sugli stanziamenti per i danni di guerra, ridotti da 18 miliardi a 14 miliardi e 300 milioni.

Dicevo che il problema supera certamente i confini della regione della quale finora ho cercato di rappresentare, certamente in modo insufficiente data anche la necessità di non superare certi limiti di tempo, gli interessi e le esigenze, ed investe tutto il territorio nazionale, con particolare riguardo a quelle zone che presentano i coefficienti più elevati di distruzione bellica: quindi con particolare riferimento a quel Lazio meridionale che ha subito le più elevate distruzioni, dovute ad una guerra che ha sostato per lunghi nove mesi nelle nostre contrade. È evidente che la falciatura, che è stata operata sugli stanziamenti in bilancio, determinerà effetti negativi particolarmente per queste contrade. Io non so se è ben presente a coloro che sostengono queste posizioni la situazione di quanti — e sono decine di migliaia — attendono ancora, nel solo

basso Lazio, il pagamento dei lavori iniziati o di quanti attendono ancora, per poterli iniziare, l'intervento dello Stato.

Si tratta di una grande quantità di cittadini che non hanno risorse, che hanno perduto quanto possedevano, che non possono far appello ad altri mezzi per ricostruirsi il bene perduto. Si tratta di tante e tante famiglie che versano in una condizione davvero tragica e che hanno tuttora vivo il bisogno di sperare in un intervento sollecito ed adeguato da parte dello Stato. Ma come giustificheremo seriamente di fronte ai cittadini di Cassino, Pontecorvo, Esperia, Gaeta, Formia, Velletri, Cisterna (per dire soltanto di alcuni comuni di questa regione) questa operazione, cioè questa diminuzione con la quale anche ad un impegno morale — come è stato fatto notare al Senato — si viene a mancare da parte dello Stato?

Credo che questa contrazione degli stanziamenti, in un settore quanto mai delicato debba essere riveduta e corretta e che per un aumento occorra insistere, anche da parte sua, onorevole ministro, verso i suoi colleghi di gabinetto, affinché più rapidamente di quanto non si sia fatto fino ad oggi si possa definitivamente chiudere questa dolorosa pagina della ricostruzione di vaste regioni del nostro paese.

È, di più ancora che in altri casi, questione di sensibilità politica e morale, alla quale, io credo, nessuno vorrà pensare di potersi sottrarre. Il reperimento dei fondi necessari è indubbiamente un aspetto non secondario del problema. Ma non c'è alcun dubbio sulla possibilità di trovare i mezzi occorrenti, se si sa veramente cogliere il lato umano della questione.

D'altronde, sono migliaia e migliaia, come dicevamo prima, le pratiche che dopo tanti anni attendono ancora di essere liquidate, e non possiamo cavarcela con la solita, comoda scusa dei fondi che mancano perché, ripeto, noi abbiamo assunto un impegno morale verso queste popolazioni, impegno che dobbiamo assolutamente mantenere, e che non può essere rinviato per altri 20 anni.

Noi vogliamo comunque proporle, signor ministro, di adottare in questo settore dei principi discriminatori che basandosi più sul reddito dei danneggiati di guerra che sulle cifre relative alle singole domande consentano la precedenza a quelle pratiche che riguardano e interessano gli strati più poveri della popolazione, i lavoratori e quanti altri necessitano, per la loro condizione disagiata, di particolare considerazione. Non le dovrebbe poi essere impossibile di provvedere

nel corso dell'anno ad operazioni che le consentano di disporre di una cifra maggiore, attingendo magari da quelle somme di cui, per un motivo o per l'altro, si potrà far uso diverso da quello previsto.

Onorevoli colleghi, ho voluto con il mio intervento, che ha tenuto conto dei limiti di tempo concessi alla discussione, tratteggiare una situazione ed alcuni problemi la cui gravità non può ulteriormente essere soltanto rilevata e lamentata, ma deve essere da noi tutti sentita, ed in specie dal Governo, come uno sprone ed un impegno ad indilazionabili soluzioni.

Noi affermiamo che se un indirizzo sano e conseguente non fosse mancato alla politica dei lavori pubblici, se le buone intenzioni fossero state più di sovente confermate dai fatti, questi problemi che non concernono solo la mia regione, ma in generale tutto il paese, avrebbero potuto trovare una più sollecita e radicale soluzione. Su questa ha pesato troppo spesso la politica della improvvisazione, del rinvio e, peggio ancora, la mancanza di una visione più vicina agli interessi della maggioranza del nostro popolo, che avrebbero potuto essere tutelati da una impostazione più popolare ed economica del problema edilizio, nei suoi diversi settori.

Vogliamo ancora sperare che su questa strada ci si metta una buona volta e con decisione e che quel maggiore interesse che fino ad oggi da parte del Governo è stato posto alle spese improduttive e tragicamente inutili del riarmo si trasferisca una buona volta per sempre su uno sforzo di alto valore economico e sociale che si risolva in vantaggio non soltanto di coloro che più duramente sopportano sacrifici e privazioni e troppo spesso vedono ignorate le loro esigenze, ma investa dei suoi benefici effetti il presente e l'avvenire di tutta la collettività nazionale. (*Applausi a sinistra*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata una proposta di legge d'iniziativa del deputato Lizzadri:

« Estensione dell'indennità speciale ai marescialli maggiori già in trattamento ordinario di quiescenza all'entrata in vigore della legge 31 luglio 1954, n. 599, congedatisi con almeno 25 anni di servizio continuativo » (2372).

Sarà stampata e distribuita. Poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito, a norma dell'articolo 133 del regolamento, la data di svolgimento.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge, già approvato dalla Commissione speciale della Camera e modificato da quella I Commissione permanente:

« Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni sulla cinematografia » (341, 369, 1538, 1783, 1946-B).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione speciale che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede.

Si riprende la discussione.

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

GIGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici è ormai diventata da alcuni anni un'arida esposizione dei molteplici bisogni delle singole regioni del nostro paese. E nella maggior parte dei casi purtroppo tale elencazione viene ripetuta di anno in anno, segno evidente che la mole innumerevole dei gravi problemi che assillano vaste zone del nostro popolo attende ancora di essere risolta.

Ho avuto cura di esaminare le discussioni svoltesi sui bilanci per gli esercizi passati e vi ho trovato ripetute le stesse invocazioni, sia in questo che nell'altro ramo del Parlamento, per risolvere problemi che attendono da decenni interventi concreti e definitivi.

Purtroppo l'esame del bilancio per il nuovo esercizio non consente di farci soverchie illusioni in proposito, non solo per la continua emorragia che gli stanziamenti per le leggi organiche hanno subito a favore delle leggi speciali, ma soprattutto per l'esigua somma messa a disposizione del Ministero dei lavori pubblici per sopperire alle diverse e varie esigenze delle opere gestite dall'amministrazione centrale e di quelle dipendenti dai 17 provveditorati. Tale cifra infatti oggi è di 31 miliardi e 500 milioni, di cui 17 miliardi e 200 milioni per opere stradali, marittime, idrauliche, ecc., e 14 miliardi e 300 milioni per i danni di guerra. Se si considera che tale voce nel bilancio 1952-53 era di oltre 77 miliardi, si deve concludere che tutta la legislazione speciale recante autorizzazioni di spesa da ripartire in più esercizi finanziari è stata scomputata dalle cifre generali attribuite al Ministero dei lavori pubblici, con gravi conseguenze sia per i settori disciplinati da leggi organiche, le quali vengono trascurate per insufficienza di mezzi, sia per

quei compiti più specificatamente funzionali del Ministero stesso, che è costretto a diminuire le proprie possibilità di efficace intervento.

Ora a me pare che questa non sia politica utile agli interessi del paese né consona ad un indirizzo generale di buona economia perché, se da un lato bisogna prefiggersi di risolvere taluni particolari problemi di carattere speciale e di eminente rilevanza, dall'altro bisogna preoccuparsi di curare, garantire e migliorare le opere esistenti.

Devesi inoltre considerare che per tutta la legislazione speciale sull'edilizia scolastica popolare, sulle autostrade, sui danni alluvionali, ecc., il Parlamento in genere ha fatto fronte alla relativa spesa con nuovi oneri fiscali, per cui non è giusto far sopportare al bilancio dei lavori pubblici il peso di tali provvedimenti.

È evidente ormai — e noi, costretti tutti i giorni a bussare alle porte del Ministero, spesso invano, ne siamo ben informati — che l'intervento del Ministero dei lavori pubblici diventa ogni giorno di più meno rilevante, con grave pregiudizio per molte opere ancora incompiute, e soprattutto per la impossibilità di porre mano alla risoluzione di problemi indifferibili.

Tra i settori che maggiormente risentono di questa insufficienza di mezzi vi è quello delle opere marittime ordinarie e straordinarie. Infatti per la parte ordinaria sono stanziati nell'esercizio in discussione, al capitolo 59, 1 miliardo e 200 milioni; al capitolo 60, 1 miliardo e 300 milioni per escavazione porti; e per la parte straordinaria, al capitolo 137, 2 miliardi.

Insufficienti altresì si appalesano sia gli stanziamenti del capitolo 138 e lire 300 milioni per la escavazione straordinaria, sia quelli del capitolo 146 di altri 300 milioni per riparazione danni alluvionali, ecc.

Tutto ciò determina l'immediata conseguenza di un progressivo aggravarsi della situazione dei nostri porti, bastando gli stanziamenti ad una scarsa manutenzione ed illuminazione degli stessi ed agli interventi indispensabili per la conservazione delle opere esistenti. Quelle iniziative non potranno quindi essere ultimate; talune di esse, relative al completamento e alla sistemazione dei porti, non potranno divenire funzionanti per la ulteriore necessità di somme anche modeste.

Senza considerare che nella maggior parte dei casi si tratta di somme ingenti che restano improduttive, mentre i danni, sia alle opere che agli edifici, aumentano ed è facile

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

prevedere che le somme necessarie al ripristino, sia delle opere non compiute come di quelle danneggiate, saranno sempre maggiori.

Tra i casi di mia conoscenza ricordo quelli di Licata, Sciacca e Porto Empedocle, tutti sul litorale sud della Sicilia, dove sono state spese somme notevoli, senza però rendere funzionanti quei porti.

A Licata, per esempio, si sono spesi circa 500 milioni per la costruzione di un molo protettivo, ma l'opera tanto indispensabile e per il cui completamento sono necessari altri stanziamenti, del resto già previsti dal progetto generale dell'opera stessa, che fu fatto dal vecchio presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ingegner Greco, è rimasta incompiuta, per cui continua l'interamento del porto, la conseguente difficile utilizzazione dello stesso, non potendovi attraccare navi di elevato tonnellaggio, il malumore delle categorie interessate costrette ad una forzata disoccupazione e purtroppo, con ciò, continua un giustificato malcontento verso il Governo ed in particolare verso il Ministero dei lavori pubblici.

Ogni anno è necessario inviare nel porto una delle draghe in servizio all'ufficio escavazioni dei porti con ulteriori ingenti spese e scarsi risultati. Non solo, ma lo stesso lavoro della draga viene malfatto o fatto a metà.

Affrontiamolo definitivamente questo problema del porto di Licata, onorevole ministro, in tutti i suoi aspetti.

Bisognerebbe completare i lavori del molo protettivo di cui si è iniziata la costruzione, rendendo utilizzabili le somme finora spese, mentre contemporaneamente bisognerebbe prolungare la banchina attualmente esistente per consentirvi l'attracco di più navi, Intanto alla draga *Famagosta* che attualmente sta completando i lavori di escavazione e preparazione di una sacca all'entrata del porto, venga dato l'ordine di proseguire i lavori dentro il porto, facendo raggiungere ai fondali la profondità di 22 piedi e non dei soliti 18.

Questo sarebbe certamente un lavoro proficuo e metterebbe quel porto in condizioni di buon funzionamento.

Il relatore ha giustamente ricordato il problema dei porti pescherecci e del necessario approntamento di essi, ma, intanto, onorevole ministro, non potendo fare cose nuove, per la mancanza di fondi, completiamo le opere già iniziate e rendiamo funzionanti i porti esistenti, che sono elemento indispensabile, in quelle zone, per un migliore progresso civile, economico e sociale.

Io ho visto i portuali di Licata costretti a portare con le barche lo zolfo e le altre merci fuori del porto per poter caricare le navi, che non possono attraccare alla banchina per la scarsa profondità dei fondali: è un fatto doloroso che avvilisce il lavoro umano e merita una comprensione del tutto eccezionale.

Per Sciacca bisogna completare le opere iniziate provvedendo alla attuazione del piano regolatore del porto, così come è stato approvato dalla preposta commissione.

Bisogna tener presente che trattasi di uno dei più importanti centri pescherecci d'Italia con una vasta marineria.

Onorevole ministro, io raccomando alla sua particolare considerazione questi problemi, e non ho voluto presentare ordini del giorno, perché, purtroppo, e non è giusto né opportuno, essi sono destinati a lasciare il tempo che trovano; ho preferito invece affidarmi alla sua sensibilità di uomo politico, interessato alla risoluzione dei problemi di così evidente aspetto economico e sociale, ma soprattutto sollecito del prestigio del Governo e del suo dicastero in particolare.

Prima di parlare sui due problemi più importanti dell'attuale politica dei lavori pubblici, che interessano tutta la vita del popolo italiano, e cioè la viabilità e la casa, che sono stati affrontati con ampiezza di documentazione e spirito critico dal relatore, desidero soffermarmi brevemente sugli stanziamenti della legge n. 589 e sulla utilizzazione di essi.

Alle vicende burocratiche che, dalla comunicazione del contributo da parte del Ministero, portano alla realizzazione delle opere, ogni sindaco può ben dedicare larga parte delle proprie memorie; ma, pur attraverso queste difficoltà enormi e che meritano da parte del Ministero e della Cassa depositi e prestiti maggiore comprensione (e sono lieto della comunicazione dall'onorevole ministro fatta stamane all'onorevole Matteucci di una più sollecita definizione delle pratiche), si sono realizzate opere imponenti e si sono iniziate in parecchi centri reti idriche e fognature indispensabili a dare un volto nuovo a quei comuni.

Ma da circa due o tre anni gli stanziamenti si sono diradati e moltissime opere sono rimaste incompiute. Abbiamo parecchi progetti che si sono fermati al primo o al secondo lotto e, purtroppo, questo primo o questo secondo lotto non sono per niente operanti. A questo è necessario provvedere: prima di iniziare altre opere, bisogna completare le reti idriche incomplete e soprattutto le fognature rimaste a metà. Infatti esse, così, sono

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

inutilizzabili, mentre rivestono carattere di estrema urgenza.

Come giustamente ha fatto rilevare il relatore, i piccoli comuni (egli si riferiva forse alle zone montane) non sono più in grado di poter dare alcuna garanzia e quindi non possono contrarre nuovi mutui: a questo, con provvida legge, ha ovviato in Sicilia la regione, che ha concesso la propria garanzia sui mutui di tutti i comuni, qualunque sia il numero dei loro abitanti (mentre per il Mezzogiorno in genere c'è la legge per cui lo Stato dà la propria garanzia ai comuni con popolazione superiore ai 5 mila abitanti), rendendo più utilizzabile la legge e consentendo quindi una più immediata realizzazione delle opere.

È per questo, onorevole ministro, che io mi permetto di richiedere la sua particolare attenzione perché siano concessi i contributi relativi al completamento delle opere iniziate, continuando così a migliorare il tenore di vita delle nostre genti.

A questo proposito devo ricordarle, onorevole ministro, il problema — vitale per la Sicilia — dell'Ente acquedotti siciliani, che è problema venuto all'attenzione del suo Ministero parecchie volte. Ormai sono più di tre anni che questo ente non riceve contributi. L'ultimo contributo di un miliardo lo ha rivuto circa tre anni fa e l'ente, che assolve ormai in Sicilia funzioni notevolissime, perché non soltanto garantisce e sostiene la manutenzione degli acquedotti dei piccoli comuni, ma è interessato alla rete idrica interna di parecchi comuni, ha bisogno di aiuti immediati. Mi permetto di ricordarghelo, onorevole ministro, perché il problema ha effettivamente notevole importanza per lo sviluppo dell'isola.

Così operando, la funzione del Ministero dei lavori pubblici diventa e diventerà non solo essenziale ed indispensabile quale integrazione logica dell'azione della Cassa per il Mezzogiorno, ma rappresenterà lo strumento più sensibile, così come deve essere, per la propulsione economica delle popolazioni meridionali.

Per quanto riguarda la viabilità, bisogna riconoscere che molto si è fatto al fine di riportare le nostre strade alle condizioni di transitabilità prebellica. Ma di fronte a noi sta oggi il problema dell'aumento notevolissimo dei mezzi di circolazione che rendono oggi praticamente insufficiente l'attuale rete stradale. Gli sforzi fatti con la legge 27 novembre 1951, n. 1558, relativa allo stanziamento di 40 miliardi per lavori di sistemazione generale, rettifica e depolverizzazione

delle strade statali dell'Italia meridionale ed insulare, hanno notevolmente contribuito a sanare una piaga veramente grave delle nostre contrade. Ma, esauriti quei fondi purtroppo da due o tre anni stiamo ritornando alle primitive condizioni. Specialmente nelle zone franose, parecchie sono le frane dovute alle intemperie degli ultimi due inverni, che attendono ancora di essere riparate. Quel miglioramento iniziale delle nostre strade che si era appunto verificato per effetto della legge sopracitata, minaccia di non avere quindi il suo completamento, sia per la mancanza di pronti interventi, sia per la scarsa manutenzione.

Per quanto riguarda in particolare la Sicilia, parecchie strade che rappresentano arterie principali di collegamento tra capoluoghi di provincia e centri importantissimi, sono in condizioni veramente deprecabili ed insufficienti ai bisogni del traffico attuale. Se si aggiunge poi la scarsa rete ferroviaria, ella, onorevole ministro, dovrà convenire che il problema della strada esige per la Sicilia una particolare considerazione.

È avvenuto inoltre (come rilevava il collega Camangi) che, con provvedimento di due anni fa, parecchie strade per centinaia di chilometri sono passate dalla provincia all'« Anas ».

Erano strade già sistemate con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno e quindi in buone condizioni. Devo purtroppo esprimere il mio rammarico per il fatto che la gestione « Anas », anziché migliorarle e portarle al livello generale delle altre strade, per la scarsa manutenzione le abbia in parte lasciate addirittura peggiorare. Non solo, ma ciò è avvenuto anche per mancanza di cantonieri, come poco fa rilevava l'onorevole Camangi.

Ora non v'è dubbio, signor ministro, che questo problema preminente non può essere risolto con le grandi autostrade e bene ha fatto il relatore a sottolineare che servono molto meglio l'interesse della comunità le grandi strade statali che non le autostrade. e maggior conferma trova tale tesi nella nostra zona depressa dove il pagamento dei pedaggi rappresenterà un peso non indifferente alla economia della nostra regione.

Migliorare dunque con una buona manutenzione l'attuale rete di strade statali, eliminare e sistemare le zone franose e le strozzature del traffico, affrontare il problema delle strade comunali e provinciali. A tal fine è necessario che ella, onorevole ministro, svolga particolari pressioni sul Tesoro, perché venga affrontato il problema della viabilità minore.

Tralasciando per un momento di parlare delle strade di bonifica e delle altre strade che, purtroppo, dopo essere state costruite, restano senza padrone e quindi senza alcuna manutenzione, è noto a tutti come le province ed i comuni non sono in grado di garantire una sufficiente manutenzione. Nella mia provincia di Agrigento, per una rete stradale di 372 chilometri, ogni anno l'amministrazione provinciale stanza 60 milioni, cioè meno di 150 mila lire per ogni chilometro.

Io sono convinto che il Parlamento sarà di largo ausilio alla sua opera, onorevole ministro, perché la rilevanza che il problema della viabilità assume ogni giorno di più nel nostro paese, ha ormai convinto tutti che esso è l'elemento fondamentale per lo sviluppo economico e sociale delle zone depresse di tutto il paese.

La coraggiosa politica che ella, onorevole ministro, ha iniziato con la costruzione delle autostrade troverebbe una maggiore giustificazione se venisse accompagnata dal miglioramento di tutta la viabilità minore.

Per quanto riguarda le autostrade, non posso tacere il disappunto di non aver visto inclusa tra quelle di imminente attuazione l'autostrada Palermo-Catania che dovrà assolvere non solo il compito di collegamento rapido tra i due grandi centri dell'isola, ma di valorizzazione di tutta una zona interna della Sicilia bisognosa di quella arteria per migliorare i propri traffici.

Oltre a ciò la costruzione dell'autostrada avrebbe contribuito a diminuire la crescente disoccupazione della zona interna dell'isola.

Mentre altrove pare che ancora il ministero sia alla ricerca degli enti e dei privati cui affidare la concessione dell'autostrada, in Sicilia si era formato subito un consorzio con un suo capitale, era stato garantito il contributo della regione e veramente non comprendo come si preferisca avere delle somme ancora bloccate (siamo alla seconda annualità di 10 miliardi non ancora utilizzata) mentre il consorzio per la autostrada Palermo-Catania era ed è già in condizioni di poter realizzare l'opera. Noi ci auguriamo che ella reperisca gli ulteriori fondi necessari perché vengano risolti questi problemi rimasti insoluti e che rappresentano elementi non differibili per il progresso di zone del paese che non meritano di essere seconde a nessuno, non solo per la molteplicità dei bisogni, ma soprattutto perché anelano a riscattare l'abbandono in cui sono state per tanti anni lasciate.

Io colgo, intanto, l'occasione, signor ministro, per ricordarle che in questi ultimi mesi sono andati nella mia provincia, precisamente nella zona di Sciacca e Castelvetro, alcuni tecnici per studiare il problema della costruzione ferroviaria della linea Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle-Licata, che completerebbe il periplo della Sicilia. Pare che questo allacciamento possa essere incluso nel primo stralcio quadriennale del piano Vanoni. Lo sviluppo economico e sociale di tutto il litorale sud della Sicilia è legato alla costruzione di questa ferrovia, che non può più essere rimandata. Sappiamo bene che il costo di questa ferrovia è notevole, ma intanto cominciamola.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La cominciamo, ma poi non la finiamo.

GIGLIA. Facciamola fino a un certo punto.

I nostri tecnici hanno concluso che il primo tratto Castelvetro-Sciacca non dovrebbe presentare gravi difficoltà come innovazione di opere d'arte e altri problemi di grande rilevanza. Vediamo dunque di includere in questo primo stralcio del piano Vanoni almeno questa parte.

L'altro grave problema sociale, la cui risoluzione appartiene al Ministero dei lavori pubblici, è quello della casa. L'attività dell'I.N.A.-Casa e di altri enti ha sottratto al Ministero la possibilità di una azione unitaria che avrebbe notevolmente contribuito a dare un indirizzo concreto, concorde e soprattutto avrebbe consentito di poter affrontare e risolvere il problema in determinate zone.

Invece abbiamo assistito ad interventi singoli, divisi e diversi con particolari caratteristiche, senza una azione risolutiva del problema che interessa tutta la collettività ed i lavoratori in particolare.

Il problema della casa, oggi, interessa parecchie categorie di cittadini e va risolto secondo le particolari contingenze.

Una citazione particolare merita la legge sulle case malsane, che ha cominciato ad operare purtroppo con un criterio non adeguato alla necessità della popolazione.

Si è detto che essa deve servire ad eliminare i baraccati, gli abitanti dei tuguri, delle grotte, ecc.

Ma, onorevole ministro, nel meridione di Italia, negli ambienti agricoli in particolare, vi sono interi quartieri che non possono essere qualificati né come tuguri, né come grotte, ma sono case la cui igiene è di gran lunga inferiore a quella dei tuguri e la cui abitabilità è solo dovuta alla necessità impellente di avere un tetto e comunque esso sia,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

È in questo senso che la legge delle case malsane deve divenire operante: bisogna operare l'intero risanamento di questi quartieri, con coraggio, trasferendo altrove gli abitanti in zone nuove, con stanziamenti massicci, anche se localizzati.

Disperdere somme in piccoli rivoli, in più comuni, nulla risolve. Il problema resta insoluto, mentre le condizioni di igiene e di abitabilità delle popolazioni attendono una risoluzione più immediata e più confacente agli evidenti bisogni.

Io mi auguro che ella, insistendo per ulteriori stanziamenti di questa stessa legge, voglia indirizzarne l'attuazione in questo senso, veramente proficuo per migliorare quel tenore di vita dei lavoratori cui tutti teniamo.

Attraverso una politica urbanistica seria il Ministero deve predisporre a suo carico i piani regolatori di questi centri, evitando qualsiasi speculazione sulle nuove aree edificabili.

L'esecuzione di tali piani sotto il vigilante controllo del gemo civile determinerebbe il risanamento di particolari zone e la risoluzione progressiva di tale problema.

Continua ogni anno l'affannosa richiesta di contributi per le cooperative edilizie con la legge n. 408, e continuano le delusioni e le lamentele di quanti restano dietro la porta ad attendere.

Durante la discussione del bilancio dell'esercizio finanziario decorso, l'onorevole Garlato, presidente della Commissione dei lavori pubblici, sottolineò la necessità di rendere operante con nuovi stanziamenti la legge Aldisio.

Ora, effettivamente, tale legge ha incontrato il favore di tante categorie soprattutto medie ed il suo funzionamento avrebbe evitato il sorgere di molte cooperative. Ella, onorevole ministro, ha ottenuto il finanziamento di un miliardo. Troppo poco. La legge per essere operante ha bisogno di interventi massicci, anche perché negli anni prossimi, potendo essere utilizzati i ratei che vanno a scadere, sarà consentito un continuo reinvestimento di capitali. Essa rappresenterebbe un contributo notevolissimo alla risoluzione del problema della casa; mentre l'intervento dello Stato per le cooperative resterebbe riservato alle categorie meno abbienti e più bisognose.

Scarsi sono stati i finanziamenti, onorevole ministro, per le cooperative meridionali e siciliane in specie. Da anni vi sono molti che aspettano e, mi consenta dirle, onorevole

ministro, costoro attendono da lei il sospirato contributo per risolvere il loro problema.

Sono piccoli impiegati che non possono sopportare l'onere di un affitto sempre gravoso così a Roma come ad Agrigento.

Desidero inoltre richiamare la sua attenzione sul problema delle case dei senzaletto, il cui stanziamento in bilancio non esiste più sin dall'ottobre 1952, e si sono create disparità notevolissime in quanto quelli che hanno potuto usufruire di queste case hanno pagato dei fitti bassissimi, mentre gli altri che hanno gli stessi diritti ed avrebbero potuto avere gli stessi benefici della casa a basso fitto sono rimasti a guardare. Questo problema ha una rilevanza particolare per quanto riguarda la provincia di Agrigento che ha avuto 823 case distrutte, mentre sono state costruite soltanto 4 palazzine con pochi alloggi.

Vivissima è l'attesa per la legge sul riscatto degli alloggi degli istituti case popolari e di altri enti. Bisogna non perdere altro tempo. Ma soprattutto bisogna tenere presente che tale legge non deve servire a disperdere il patrimonio notevole di questi enti, ma deve servire a consentire un immediato reinvestimento per nuove costruzioni di alloggi. Deve essere un volano propulsore di nuove iniziative, non il liquidatore di quelle esistenti. A tal proposito io non so se non sia il caso di studiare la creazione nei singoli comuni di un ente preposto a questo compito specifico, cioè alla gestione di tutti gli alloggi provenienti dai diversi finanziamenti e da vari istituti, col compito di avviarne la concessione ai privati mediante riscatto, immediatamente reinvestendo in nuove costruzioni.

Potrebbe dare un contributo notevole alla risoluzione del problema della casa, e perché collegato alle amministrazioni comunali si gioverebbe di un indirizzo unitario oltre che di un controllo dell'opinione pubblica più immediato. Tutto ciò evidentemente diminuendo spese di gestione ed altro.

Onorevole ministro, l'esame dei singoli problemi del suo Ministero, mentre ci preoccupa per la immensa mole di essi e per la esiguità degli stanziamenti, ci ricorda quello che in questo decennio è stato fatto per la ricostruzione della nazione ed il risanamento delle sue piaghe tradizionali.

Suo è il compito di insistere presso il Ministero del tesoro perché il bilancio dei lavori pubblici venga riportato a quella efficienza necessaria alla risoluzione di così gravi problemi ed al pieno soddisfacimento dei suoi compiti.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

È necessario adeguare le strutture del Ministero ai nuovi bisogni perché l'opera dei dipendenti di ogni ordine e grado, cui deve andare la gratitudine del paese, possa essere continuata con maggiore vigore e migliori possibilità.

Ella, onorevole ministro, nel suo partito e fuori di esso, rappresenta l'indirizzo di una politica nuova di più ampio respiro sociale e di maggiore intervento statale.

Questa politica ha, signor ministro, il suo banco di prova nel meridione d'Italia, il cui reddito le statistiche odierne e le recenti dichiarazioni del ministro del bilancio sulla situazione economica del paese, rivelano essere ancora molto al di sotto della media nazionale.

Affrontare questo problema, additarlo alla coscienza del paese, avviarne la risoluzione, fu merito di Alcide De Gasperi e dei suoi governi. Diminuire tale impegno non solo sarebbe un tradimento degli interessi del paese, ma non gioverebbe alla causa della democrazia italiana.

Io mi auguro che ella, onorevole ministro, nell'ambito dell'azione del suo dicastero, sappia fugare le nubi che si addensano sulle nostre popolazioni, contribuendo a dare maggiore impulso alla risoluzione del problema del meridione d'Italia, attraverso le concrete realizzazioni delle opere necessarie per il soddisfacimento dei bisogni di quelle popolazioni. *(Applausi al centro)*.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla seduta di lunedì, avvertendo che in tal giorno il ministro Romita non potrà essere presente.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LACONI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere le ragioni per le quali ai pubblici dipendenti della città di Torino è stato riconosciuto con 6 mesi di ritardo il diritto alla indennità di carovita del 120 per cento (avendo la città superato gli 800.000 abitanti);

per conoscere perché sono stati esclusi da detto aumento i dipendenti senza famiglia a carico;

per conoscere come si intende correggere le denunciate sperequazioni.

(21265)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se conosce come è amministrata la cooperativa Mingardo di Torre Orsaia (Salerno), e in particolare se sa dei rapporti fra detta cooperativa e l'avvocato Pasquale Pecorelli, di detta località, proprietario o ex proprietario di un fondo di 700 ettari venduto o dato in fitto alla cooperativa stessa che risulta presieduta da persona di fiducia del Pecorelli senza sostanziale intervento dei soci ed in modo da far pensare che essa serva unicamente a coprire determinati interessi. Nelle necessarie indagini è bene far interrogare anche i dirigenti locali e provinciali della C.I. S.L. oltre alle competenti autorità.

Sembra necessario un regime commissariale che svincoli i soci dalla paura degli attuali dirigenti, avvii la cooperativa alla realizzazione dei suoi fini, accerti la liceità anche morale delle operazioni compiute e renda giustizia ad un gran numero di braccianti agricoli, rendendo possibile la coltivazione di 700 ettari di buon terreno che ora è quasi abbandonato, pur trovandosi su una zona ad alto tasso di occupazione.

(21266)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se e quali finanziamenti agrari sono stati fatti alla cooperativa Mingardo di Torre Orsaia (Salerno) o all'avvocato Pasquale Pecorelli di detta località e sempre per un fondo di circa 700 ettari che apparteneva od appartiene ad esso Pecorelli. Detto fondo si estende nell'agro dei comuni di Torre Orsaia, Roccagloriosa ed Alfano ed è attraversato dal fiume Mingardo.

« Si desiderano anche informazioni sui rapporti fra l'avvocato Pecorelli e detta cooperativa e sul come s'intende far adeguatamente coltivare sì notevole estensione di terreno, quasi abbandonato, in una zona sovraccarica di braccianti agricoli disoccupati o sotto-occupati.

(21267)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui, a distanza di circa due anni dalla alluvione del 26 ottobre 1954, non è stato ancora dato inizio ai lavori di ricostruzione del tratto della strada provinciale Maiori-Chiunzi distrutto dal predetto evento; il che provoca disagio e risentimento nelle popolazioni di Maiori e di Tramonti, private dell'unica via di comunicazione sulla quale già si svolgeva

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

un ampio traffico di persone e di merci; e per conoscere, altresì, se risponde a verità quanto vien detto in proposito: e cioè che il relativo progetto, che prevede la ricostruzione della strada sulla riva sinistra (orientale) del Torrente Reginna Maior, secondo quanto espresso dall'unanime voto del consiglio comunale di Maiori, progetto già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, non ha potuto avere attuazione a causa dell'intervento di alcuni cittadini i quali ritengono di essere danneggiati nelle loro proprietà dal passaggio della strada in questione.

« L'interrogante fa presente in proposito che i predetti oppositori alla costruzione della strada sono attualmente spalleggiati dal riconfermato sindaco di Maiori, il quale con improvviso voltafaccia cerca di annullare il voto unanime già espresso dal consiglio comunale da lui presieduto.

(21268)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui dalla Direzione generale e dai compartimenti della viabilità non viene data attuazione alle disposizioni vigenti in materia di personale. In particolare.

1°) il personale degli agenti subalterni stradale (capo cantonieri e cantonieri) è costretto a prestare giornalmente 8 ore di servizio in luogo delle 7 stabilite dallo stato giuridico;

2°) nonostante l'avvertita penuria di capo cantonieri la detta Direzione generale non provvede a coprire le centinaia di posti vacanti con promozioni sia al grado di capo cantoniere che a quello di cantoniere scelto.

« Tale situazione si ripercuote sul servizio in quanto vengono affidate le mansioni superiori a semplici cantonieri senza, peraltro, che a costoro venga concessa una giusta indennità per le funzioni svolte,

3°) esistono centinaia di vacanze al grado iniziale (allievi cantonieri) e non risulta che l'Amministrazione abbia provveduto a bandire i relativi concorsi;

4°) il compenso per lavoro straordinario, a parte l'arbitrario prolungamento di servizio di cui al precedente punto 1°), non viene, di norma, corrisposto in base alle effettive prestazioni straordinarie le quali, giusta le disposizioni vigenti, non possono superare mediante le 24 ore *pro capite*;

5°) non risulta che al personale sia stata corrisposta l'indennità per il servizio prestato

per il rilevamento statistico della circolazione relativo all'anno 1955.

« Risulterebbe che i fondi all'uopo destinati siano stati impiegati per l'acquisto di macchine per il rilievo automatico;

6°) al personale degli agenti stradali comandato a prestare servizio la domenica e in altri giorni festivi non viene concesso il riposo settimanale di cui al normativo articolo 36 della Costituzione ed all'articolo 25 dello stato giuridico;

7°) gli autisti in servizio presso i compartimenti dell'A.N.A.S. effettuano mensilmente un numero di trasferte per motivi di servizio di gran lunga superiore a quello che, a notevole distanza di tempo, viene corrisposto;

8°) l'articolo 46 dell'attuale stato giuridico prevede il comando di personale presso amministrazioni statali diverse da quella di appartenenza « per tempo determinato ed in via eccezionale e per riconosciute esigenze di servizio ». Poiché presso l'A.N.A.S. il comando di funzionari del Ministero dei lavori pubblici dura da oltre un decennio e danneggia il personale dell'azienda che legittimamente aspira la promozione ai gradi coperti nel ruolo organico dai detti funzionari comandati, si chiede di conoscere quali provvedimenti ritiene di adottare il ministro, allo scopo di eliminare il lamentato inconveniente.

(21269)

« MAGLIETTA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali — a seguito della legge 16 maggio 1956, n. 488, riguardante l'adeguamento degli assegni di congrua al clero — non è stato ancora disposto il pagamento degli arretrati secondo i nuovi limiti di congrua per i titolari di benefici ecclesiastici e l'assegno per gli economi spirituali, contemplati dall'articolo 1 della suddetta legge, con decorrenza dal 1° luglio 1954.

(21270)

« BONTADE MARGHERITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se e quando intenda finanziare la sistemazione e la bitumazione della strada Scalea-Normanno, come da pratica richiesta dall'amministrazione provinciale di Cosenza, strada allacciante le statali 18 e 19, e vivamente attesa dalle popolazioni interessate.

(21271)

« FODERARO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1956

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

La seduta termina alle 19,20.

•

*Ordine del giorno
per la seduta di lunedì 9 luglio 1956.*

Alle ore 16,30:

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:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (*Approvato dal Senato*) (2303) — *Relatore:* Breganze;

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: Modificazioni del secondo 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, (*Approvata 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 (*Approvata 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.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE