

DCXXXI.

## SEDUTA DI VENERDÌ 27 SETTEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAPELLI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE D'ONOFRIO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi</b> . . . . .	35541
<b>Disegni di legge:</b>	
<i>(Deferimento a Commissioni)</i> . . . . .	35541
<i>(Trasmissione dal Senato)</i> . . . . .	35560
<b>Disegno di legge</b> <i>(Seguito della discussione):</i>	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1957-58 (2690) . . . . .	35543
PRESIDENTE . . . . .	35543
BONTADE MARGHERITA . . . . .	55543
MAGNO . . . . .	35543
SPATARO . . . . .	35551
RIGAMONTI . . . . .	35561
GASPARI . . . . .	35569
<b>Proposte di legge:</b>	
<i>(Annunzio)</i> . . . . .	35542
<i>(Approvazione in Commissione)</i> . . . . .	35560
<i>(Deferimento a Commissioni)</i> . . . . .	35541, 35579
<b>Proposta di legge</b> <i>(Svolgimento):</i>	
PRESIDENTE . . . . .	35542
ZACCAGNINI . . . . .	35542
TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	35542
<b>Interrogazioni e interpellanza</b> <i>(Annunzio)</i> . . . . .	35580

La seduta comincia alle 10,30.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

*(È approvato).*

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Lucifredi e Priore.

*(I congedi sono concessi).*

**Deferimento a Commissioni.**

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

*alla IV Commissione (Finanze e tesoro):*

« Organizzazione dei servizi di distribuzione e vendita dei generi di monopolio » (3175);

*alla IX Commissione (Agricoltura):*

« ROSELLI ed altri: « Ordinamento degli istituti zooprofilattici sperimentali » (3174) *(Con parere della III e della IV Commissione);*

*alle Commissioni riunite IV (Finanze e tesoro) e X (Industria):*

TAROZZI ed altri: « Per l'industrializzazione della Valle del Reno » (2960) *(Con parere della VII e della VIII Commissione).*

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

**Annuncio di proposte di legge.**

**PRESIDENTE.** Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

**GULLO** ed altri: « Inclusionione del 20 settembre nell'elenco delle feste nazionali » (3188);

**VIOLA.** « Riabilitazione agli effetti civili e militari dei condannati nel periodo dall'8 settembre 1943 al 9 maggio 1945 per reati di assenza dal servizio per diserzione » (3189);

**DOSI** e **DE MARZI FERNANDO:** « Tenuta dei documenti assicurativi e di lavoro e adempimenti contributivi per conto degli iscritti alle associazioni sindacali che raggruppano artigiani o piccoli imprenditori » (3190);

**MARZANO** ed altri: « Aumento dell'attuale organico dei viceprovveditori agli studi » (3191).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle competenti Commissioni, con riserva di stabilirne la sede; dell'ultima, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

**Svolgimento di una proposta di legge.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Zaccagnini, Macrelli, Martoni, Colitto, Manzini, Bersani, Gorini, Salizzoni, Elkan, Franceschini Giorgio e Bartole:

« Contributo dello Stato per l'esecuzione di opere straordinarie da eseguirsi nel porto commerciale di Porto Corsini (Ravenna) » (2932).

L'onorevole Zaccagnini ha facoltà di svolgerla.

**ZACCAGNINI.** La proposta di legge riguarda un problema che è venuto assumendo notevole importanza in questi ultimi tempi.

Ravenna, città legata a tante memorie storiche, ha trovato, grazie ai ricchi giacimenti di metano scoperti nel suo sottosuolo, una spinta naturale verso un proprio pratico sviluppo industriale. L'impianto sulle sponde del canale Corsini di una grande fabbrica per la produzione della gomma sintetica e di azotati rappresenta indubbiamente un elemento capace di trasformare radicalmente non solo l'economia della provincia, ma probabilmente di tutta la zona.

Di fronte a queste prospettive naturali e a carattere industriale di una zona che fu fino ad oggi tipicamente agricola, si pone il problema urgente di consentire alle fabbriche

attualmente in costruzione e in via di ultimazione e alle prevedibili altre iniziative industriali che sorgeranno nella zona di Ravenna, un adeguato traffico per via marittima. È quindi urgente provvedere all'ampliamento e all'approfondimento del porto Corsini, portandolo dall'attuale profondità, che si aggira sui 5 metri, ad una profondità di circa 9-10 metri. Il problema è stato già esaminato in via tecnica dal consiglio superiore dei lavori pubblici, che si è già espresso su un progetto di massima preparato dal presidente professor Greco ed ha costatato la possibilità tecnica di risolvere, sia pure per un porto ubicato in spiaggia sottile, quale è quello tipico del litorale romagnolo, questo problema in maniera positiva.

L'attuale proposta di legge intende affrontare l'aspetto economico del problema che, ripeto, dopo l'approvazione del progetto di massima e mentre è già in fase di allestimento il progetto esecutivo, non presenta delle incognite dal punto di vista tecnico.

Ciò che ha di particolare questa proposta di legge è che, di fronte alla possibilità, prevista nella nostra legislazione, di un intervento dello Stato fino all'80 per cento delle opere necessarie, prevede invece un intervento massimo dello Stato fino al 40 per cento delle opere necessarie, rivelandosi certa la possibilità di reperire il rimanente 60 per cento attraverso il capitale privato, attraverso cioè le iniziative economiche che hanno interesse alla soluzione di questo problema.

Infatti, la caratteristica fondamentale della proposta di legge in oggetto è che la soluzione del problema non investe esclusivamente l'interesse della provincia di Ravenna, bensì l'economia stessa della nazione, perché dà un contributo veramente positivo e notevole all'avvenire dell'economia nazionale.

Per questi motivi, e senza soffermarmi sui particolari tecnici di questa proposta che i colleghi potranno ampiamente e sufficientemente rilevare dalla relazione scritta, mi auguro che la Camera voglia dare il proprio assenso alla presa in considerazione.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha dichiarazioni da fare?

**TOGNI, Ministro dei lavori pubblici.** Il Governo si rende conto della importanza che nella moderna economia hanno i porti, autentici polmoni che dovrebbero, soprattutto nella nuova situazione che verrà a crearsi con il mercato comune, sempre più e sempre meglio adeguare le nostre esigenze e le nostre possibilità commerciali con le attrezzature e le

necessità tecniche, per espletare una funzione di primaria importanza.

Il mio Ministero, in particolare, è pienamente convinto di questo e lo è anche della necessità di una revisione, di un adeguamento generale dei porti italiani, sia di quelli che attualmente sono in funzione, sia di quelli per i quali occorre colmare delle lacune.

Senza entrare ulteriormente nel merito, posso affermare che il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Zaccagnini.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

#### Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. (2690).

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

È iscritta a parlare la onorevole Margherita Bontade. Ne ha facoltà.

BONTADE MARGHERITA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dovendo in linea di massima l'intervento sul bilancio dei lavori pubblici essere utile per i rilievi ed i suggerimenti di natura tecnica, più che destare l'attenzione per distinguere le diverse e variabili sfumature politiche di un discorso, seguirò nel mio breve intervento questo criterio per la puntualizzazione, forse un po' schematica, di ciò che a mio giudizio credo utile e necessario.

Per quanto riguarda l'edilizia, è notevole l'impulso dato dal Governo alla ricostruzione ed alle nuove costruzioni, sia direttamente, mediante le varie forme di edilizia sovvenzionata, sia indirettamente, mediante le agevolazioni di carattere fiscale. Faccio però osservare che queste ultime, in pratica, si sono dimostrate di più vasta portata delle prime, in quanto hanno avvantaggiato un numero veramente imponente di beneficiari, che, trovando convenienti gli acquisti di case di nuova costruzione, ne hanno mantenuto alta la richiesta. La elevata richiesta d'immobili, specie nei grandi centri, ha incoraggiato gli investimenti di notevoli capitali privati, con conseguente rapido sviluppo dell'edilizia.

La legge sulle agevolazioni fiscali va prosimamente a scadere e nonostante il buon

senso induca a ritenere che nuove proroghe verranno, tuttavia vi sono già palesi sintomi di un grave scoraggiamento e disagio, sia presso quanti ancora una casa non hanno in proprietà e sperano di poterla avere, sia soprattutto presso i costruttori, i lavoratori e tutte le numerosissime e svariate imprese fornitrici di materiale edilizio.

Vorrei ora sottoporre alla vostra attenzione, onorevoli colleghi, che in dipendenza dell'incremento delle costruzioni edilizie testé realizzatosi nel vigore soprattutto delle agevolazioni fiscali, hanno acquistato la casa, in massima parte, professionisti, funzionari, impiegati, che costituiscono, direi, la parte più eletta del ceto medio; sono state infatti costruite, in prevalenza, case di civile abitazione; di contro, sempre a cura dell'iniziativa privata, sono state costruite, in proporzioni molto più ridotte, case a carattere popolare in zone altrettanto popolari o periferiche e ciò non tanto perché le richieste siano state minori, ma perché, ovviamente, tale tipo di appartamenti riserva ai costruttori minori guadagni.

Adesso che la richiesta di appartamenti di civile abitazione, a prescindere dalla proroga delle agevolazioni fiscali, è pressoché saturata, i costruttori cominciano ad orientarsi verso i modesti acquirenti, quali operai specializzati, lavoratori artigiani, ecc. (i quali non tutti possono ottenere la casa popolare o la casa I. N. A. a scomputo) e vanno alla ricerca di piccoli appartamenti a carattere economico. Ne deriva che proprio in tale situazione le agevolazioni fiscali assolverebbero in pieno e meglio del passato oltre che ad una funzione economica, anche ad una funzione eminentemente sociale.

Di più mi permetto far rilevare come l'industria edilizia è una delle pochissime che ha trovato adeguate condizioni di sviluppo in tutta Italia, e non solo in determinate zone, ed assorbe forse il maggior numero di operai non qualificati o semiqualificati. Ove si pensi che causa della disoccupazione in Italia è la mancanza di specializzazione e qualificazione nei lavoratori, è altrettanto evidente l'utilità, direi la necessità, di prorogare fino al 1960 le agevolazioni fiscali in materia di edilizia non solo per le ragioni anzidette, ma perché tale data coincide con lo sblocco dei fitti nel quale il numero più abbondante di alloggi nuovi costituirà un freno al prezzo delle pigioni.

Credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, pur non rientrando gli sgravi fiscali nella sfera della sua competenza, vorrà ap-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

poggiare presso il ministro del tesoro le ragioni che hanno ispirato la proposta di legge n. 3119 presentata dall'onorevole Di Leo, oggi relatore del bilancio; e sono certa che la Camera darà a tale proposta di legge la più sollecita approvazione, onde soprattutto impedire l'aggravarsi di una crisi in atto.

Il tema dell'edilizia mi fa ricordare una legge la quale merita molta attenzione: la legge del 10 agosto 1950, n. 715, istitutiva del fondo per l'incremento edilizio, la quale, salvo l'assegnazione della somma di un miliardo votata nel 1956, dal 1953 non ha più avuto stanziamenti. Con quel miliardo (a distanza di un anno ancora non interamente distribuito), non si può soddisfare la mole delle richieste di finanziamento. Lo stanziamento anzidetto è stato uno sforzo dimostrativo della buona volontà del Governo, ma si resta in attesa che questa buona volontà abbia più concrete manifestazioni. Nella seduta del 18 luglio 1956 la VII Commissione dei lavori pubblici ha approvato un ordine del giorno nel quale si facevano voti al ministro dei lavori pubblici affinché rinnovasse lo sforzo per reperire ulteriori stanziamenti, anche per sgravare le continue richieste di fondi sulla legge n. 408 da parte delle cooperative, agevolando un maggiore stanziamento agli istituti per le case popolari. È rimasto un voto, che l'onorevole ministro vorrà riprendere perché la legge n. 715 ha maggiori possibilità di applicazioni e dà luogo a meno inconvenienti della legge n. 408, come nella seduta citata ebbe a dichiarare lo stesso sottosegretario di Stato, il quale, tra l'altro, rispondendo ad un intervento del compianto onorevole Matteucci, fece alcune dichiarazioni circa un residuo di fondi E. R. P. da scongelare, due o tre miliardi contestati allora fra il turismo, il fondo per l'incremento edilizio e qualche altra amministrazione dello Stato.

Sempre in tema di edilizia, debbo infine rendermi interprete delle difficoltà di moltissime amministrazioni comunali nell'affrontare, a causa dei propri bilanci deficitari, le rilevanti spese per la sistemazione stradale, l'illuminazione, le fognature, la rete idrica a servizio delle nuove case costruite in zone di ampliamento, spesso alla periferia del centro abitato, dagli istituti delle case popolari e dall'I. N. A.-Casa, i quali enti ritardano per questi motivi la consegna degli alloggi agli assegnatari.

Occorrerebbe adottare simultaneamente provvidenze onde facilitare l'adempimento

degli oneri dei comuni deficitari e rendere più tecnicamente organizzata la realizzazione dei complessi edilizi anzidetti, nell'interesse, sempre, dei vari beneficiari.

Onorevoli colleghi, l'edilizia nel dopoguerra comprende anche la ricostruzione, e mi permetto a tale proposito far notare una lacuna della legislazione vigente. Com'è noto, la materia della riparazione di fabbricati distrutti o danneggiati da eventi bellici è stata regolata principalmente dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968, nel vigore della quale, però, sono sorte delle incertezze sulle competenze delle intendenze di finanza e degli uffici del genio civile in ordine ai sopraluoghi da effettuare e alle autorizzazioni da rilasciare per le ricostruzioni o riparazioni.

Con successiva legge 31 luglio 1954, n. 607, entrata in vigore il 13 agosto successivo, la competenza per la concessione dei contributi anzidetti è stata attribuita al Ministero dei lavori pubblici, e in essa sono state richiamate le norme procedurali di cui al decreto-legge 10 aprile 1947, n. 261, alla legge 25 giugno 1949, n. 409, e alla legge 3 febbraio 1951, n. 164. Con tale legge 31 luglio 1954, n. 807, le incertezze accennate sulle competenze sono venute meno, ma non sono state sanate le situazioni, già pregiudicate nel vigore della legge precedente.

Si richiede pertanto una sanatoria per colmare la lacuna e ammettere al contributo i fabbricati che per imprescindibili impegni (come per esempio la permuta con aree comunali) hanno incominciato il loro ripristino entro il tempo che va dalla data di pubblicazione della legge 27 dicembre 1953, n. 968, alla data di pubblicazione della legge 31 luglio 1954, n. 607, che restituiva chiaramente le istruttorie delle pratiche agli uffici del genio civile.

Gli oneri che deriveranno saranno modesti, in quanto pare vi siano in Italia solo 48 casi del genere, che rimangono sospesi presso le intendenze e gli uffici del genio civile.

Per ciò che si riferisce ad altri capitoli del bilancio, ho avuto modo di rilevare, attraverso un esame comparativo con i precedenti quattro esercizi, la graduale riduzione degli stanziamenti assegnati al provveditorato per le opere pubbliche della Sicilia.

Precisamente, la variazione in diminuzione apportata sul capitolo n. 190 (danni bellici) è di 160 milioni e le somme che rimangono in capitolo saranno assorbite esclusivamente per il completamento delle opere iniziate. Così si nota che lo stanziamento di 245 milioni per danni alluvionali (capitolo n. 191),

costituisce l'ultima annualità delle autorizzazioni straordinarie previste dalla legge 9 agosto 1954, n. 636, mentre per le opere indispensabili di ripristino e per l'evasione delle domande di contributo in dipendenza delle alluvioni occorre un fabbisogno di 800 milioni. Ma c'è di più. Confrontando le varie assegnazioni previste dal bilancio 1957-58 per i vari provveditorati regionali alle opere pubbliche, ho avuto modo di rilevare altresì che nessuna assegnazione è stata ancora fatta per la Sicilia sui fondi di cui alla legge 9 agosto 1954, n. 638, concernente la sistemazione dei fiumi e dei torrenti. Vero è che nel programma d'impiego dei 120 miliardi autorizzati dalla legge sono previste le opere di sistemazione del fiume Simeto per 4 miliardi con stanziamenti di 500 milioni annui, ma è pur vero che il regime oro-idrologico dell'isola, per le caratteristiche torrentizie della massima parte dei suoi corsi d'acqua, di ben altri stanziamenti ha bisogno per eliminare o quanto meno attenuare i notevoli danni, sia per i terreni a valle sia per quelli a monte.

Ritengo altresì insufficienti i 230 milioni assegnati al provveditorato per tutta la Sicilia per il consolidamento degli abitati, quando i comuni da consolidare a cura e spese dello Stato sono 120.

Con questo secondo punto del mio intervento ho fiducia che i rilievi prospettati attireranno l'attenzione dell'onorevole ministro per i lavori pubblici.

E volgendo alla fine del mio intervento, mi dichiaro soddisfatto della modifica adottata dal relatore, il quale, rendendosi conto della inutilizzazione nell'esercizio 1956-57 del fondo di 200 milioni assegnato al capitolo n. 147 per la concessione di sussidi ai danneggiati dei terremoti dal 1908 al 1936, inutilizzazione dovuta alla mancata registrazione da parte della Corte dei conti dei provvedimenti la cui spesa a tale capitolo si imputava, ha proposto, per l'esercizio 1957-58, il trasferimento al capitolo n. 145 di tale fondo. Così verranno a definirsi un notevole numero di pratiche riguardanti ditte che attendono da vari decenni la concessione di sussidi per case colpite da lontani eventi sismici.

Onorevole ministro e onorevoli colleghi, ho fiducia che le mie considerazioni e i miei rilievi, a prescindere da ogni valutazione politica, li consideriate come puntualizzazione obiettiva di giuste esigenze che vanno appagate e di problemi che dovrebbero andare risolti. (*Applausi*).

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

MAGNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il collega onorevole Di Leo, nella sua relazione sul bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1957-58, ha dovuto riconoscere che tale bilancio, se a prima vista appare con un incremento di spesa rispetto al precedente esercizio, in effetti contiene una ulteriore riduzione delle già scarse possibilità di investimenti del dicastero dei lavori pubblici. In particolare, l'onorevole relatore, sia pure un po' timidamente, ha messo in evidenza la sproporzione veramente preoccupante che vi è tra le necessità del paese per quanto riguarda la viabilità e gli investimenti e programmi relativi al settore stradale.

Molte critiche possono essere rivolte a tutta la politica dei lavori pubblici, per qualsiasi settore: da quello dell'edilizia a quello delle opere idrauliche, dal settore delle opere igieniche a quello delle opere marittime, dal settore urbanistico a quello della viabilità. Voglio limitarmi ad esprimere il mio pensiero e quello del mio gruppo sull'aspetto della politica dei lavori pubblici che riguarda la viabilità.

Onorevoli colleghi, è molto difficile, se non impossibile, trovare un tecnico, uno studioso del problema, un amministratore, un uomo politico che in coscienza possa dichiararsi soddisfatto di ciò che è stato fatto nel settore stradale, che non senta profonda amarezza e grave preoccupazione per la situazione esistente, per l'insufficienza dei programmi in atto o allo studio in sede governativa. Questa è la realtà, anche se ogni tanto capita di leggere o di ascoltare espressioni di compiacimento o di lode da questa o quella parte.

Che la situazione sia grave, onorevoli colleghi, ce lo dicono i dati ufficiali relativi alla lunghezza e allo stato di transitabilità della nostra rete stradale, all'incremento della circolazione, all'aumento degli incidenti stradali. Le richieste di provvedimenti e di interventi, le grida di allarme che giungono da ogni parte sono tante e tali che non si può continuare a non tenerne conto.

La rete stradale italiana è assolutamente insufficiente e inadeguata alle nuove necessità del traffico, alle esigenze di maggiori comunicazioni e di progresso del popolo italiano. Abbiamo numerosi centri abitati ancora completamente isolati, abbiamo vaste zone prive di arterie ritenute da ogni parte essenziali; abbiamo la maggior parte delle strade in condizioni di vera e propria impraticabilità; abbiamo ancora località che si

collegano tra loro attraverso strade che moltiplicano le distanze.

Le strade ordinarie del nostro paese, che nel 1952 presentavano una lunghezza complessiva di 170.683 chilometri (statali 21.851 chilometri, provinciali 42.351, comunali 106.481), presentano oggi una lunghezza di 177.553 chilometri (statali 24.820, provinciali 45.504, comunali 107.229). L'incremento, da allora, è stato quindi di appena 6970 chilometri, cioè di 2969 chilometri nella rete statale, di 3157 chilometri nella rete provinciale e di 748 chilometri nella rete comunale.

Se a queste strade aggiungiamo le autostrade, che, comprese quelle non ancora ultimate, si estendono per altri 510 chilometri in tutto, le strade di bonifica, calcolate in 17 mila chilometri, comprese quelle in costruzione, e le strade ex militari, abbiamo una rete stradale di poco superiore ai 200 mila chilometri.

Il relatore, anzi, calcolando in 20 mila chilometri le strade diverse da quelle ordinarie, ci dice che la nostra rete stradale si sviluppa complessivamente per 198.063 chilometri.

Al 31 dicembre 1955, l'Italia presentava in media 582 chilometri di strade ordinarie ogni mille chilometri quadrati, contro i 2205 chilometri dell'Olanda, i 1743 chilometri del Belgio, i 1236 chilometri della Danimarca, i 1164 chilometri dell'Inghilterra, i 1162 chilometri della Svizzera e i 1147 chilometri della Francia.

Se esaminiamo lo sviluppo della nostra rete stradale per regioni, la situazione ci appare ancora più sconcertante. Al 31 dicembre 1955, i 175.175 chilometri di strade ordinarie allora esistenti, risultavano così distribuiti: nel nord 95.214, nel centro 35.055, nel Mezzogiorno e nelle isole 44.906. Per ogni 1.000 chilometri quadrati di superficie territoriale, le medie erano le seguenti: 1.027 chilometri di strade nel Veneto, 845 in Lombardia, 947 nell'Emilia Romagna, 435 nel Lazio, 469 nell'Abruzzo e Molise, 373 in Puglia, 283 in Lucania, 376 in Calabria, 354 in Sicilia e 211 in Sardegna.

Purtroppo, onorevoli colleghi, anche in questi dati troviamo indici molto rappresentativi della grave arretratezza del nostro Mezzogiorno e delle isole.

I provveditorati alle opere pubbliche, sulla base della situazione esistente al 31 dicembre 1954, indicarono l'urgente necessità di costruire altri 17.340 chilometri di strade comunali e provinciali, dei quali 2.094 indi-

spensabili per allacciare comuni e frazioni ancora isolati. Essi calcolarono una spesa complessiva di lire 355.570.000.000, così distinta: nell'Italia settentrionale lire 112.302 milioni, per altri 4261 chilometri di strade, nell'Italia centrale lire 47.152 milioni, per altri 3384 chilometri di strade, nel Mezzogiorno e nelle isole lire 196.116 milioni, per altri 9695 chilometri di strade.

Onorevoli colleghi, il problema stradale italiano, grave sotto l'aspetto dell'ampiezza della rete, non è meno grave sotto l'aspetto dello stato in cui le nostre strade si trovano. Per sistemare ed aggiornare la nostra rete stradale occorrono ancora opere imponenti; allargamenti, correzioni di curve, miglioramenti di pendenze, traverse di circonwallazione, ponti, gallerie, eliminazione di passaggi a livello, ecc.

Da una indagine fatta eseguire dall'unione delle province d'Italia, è risultato che le strade provinciali solo per chilometri 8.500 hanno una larghezza superiore ai 6 metri, per chilometri 8.000 hanno una larghezza tra i 5 e i 6 metri, per gli altri 30.000 chilometri circa hanno una larghezza inferiore ai 5 metri.

Le stesse strade sono depolverizzate solo per chilometri 30.777 (mi riferisco alla situazione al 31 dicembre 1956). E si badi che le strade provinciali bitumate dalla Cassa per il mezzogiorno sono per la maggior parte da bitumare di nuovo, per il cattivo impiego che in questo settore ha fatto la Cassa del denaro dello Stato.

Le condizioni in cui si trovano le strade comunali sono ancora peggiori. Queste strade solo per 3.092 chilometri hanno una larghezza superiore ai 6 metri e per 20.937 chilometri hanno una larghezza tra i 5 e i 6 metri. Per circa 70 mila chilometri, invece, esse non raggiungono la larghezza di 5 metri. Le strade comunali sono depolverizzate soltanto per una lunghezza di 9.100 chilometri; per circa 98.000 chilometri sono ancora a *macadam*.

Secondo gli accertamenti eseguiti dai provveditori alle opere pubbliche, al 31 dicembre 1954, le reti stradali provinciali e comunali avevano bisogno di opere urgenti di sistemazione per una spesa complessiva di 311 miliardi e 900 milioni di lire, così distinta: lire 124.356 milioni per la sistemazione di 18.639 chilometri di strade comunali; lire 187.544 milioni per la sistemazione di 21.557 chilometri di strade provinciali (si presero in considerazione solo le necessità più gravi ed urgenti).

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

Perciò, onorevoli colleghi, solo per l'ampliamento e la sistemazione più urgente delle reti stradali delle province e dei comuni occorre una spesa complessiva di 667 miliardi e 470 milioni.

L'ingegner Grassini, nella sua relazione al VI congresso italiano dei trasporti, svoltosi a Milano nel 1956, calcolò in 692 miliardi di lire il totale della spesa occorrente per la viabilità minore. Infatti, c'è da tenere anche conto di ciò che occorre per sistemare le strade di bonifica e non classificate, che non si trovano in condizioni migliori.

Ma, onorevoli colleghi, le necessità della rete stradale dell'« Anas » non sono inferiori. Si calcola che per l'allargamento e il completamento dei lavori di adattamento della rete stradale dello Stato alle nuove esigenze (chilometri 2.800 al nord, 1.600 al centro e 6.000 al sud) occorra una spesa di 725 miliardi, di cui 420 miliardi per il Mezzogiorno.

Lo schema Vanoni, del resto, per l'ampliamento e l'aggiornamento della grande viabilità prevedeva nel decennio 1954-64 una spesa di 787 miliardi di lire. L'onorevole Romita, quando era ancora ministro dei lavori pubblici, dichiarò che la spesa per l'adattamento generale della rete stradale alle moderne esigenze dovrebbe aggirarsi intorno ai 1.400 miliardi di lire.

Onorevoli colleghi, mi pare che sin qui i conti tornano. Essi non tornano più quando andiamo a vedere come si è intervenuti e si pensa di intervenire per fronteggiare la situazione.

Se non erro, gli investimenti statali per la viabilità, disposti in base a tutti i provvedimenti esistenti, sono passati da 36 miliardi e 200 milioni nell'esercizio 1955-56 a 31 miliardi e 300 milioni nell'esercizio 1956-57 e a 30 miliardi e 800 milioni nello esercizio 1957-58. Il relatore ci dice che per la concessione di sussidi statali ai comuni per sistemazioni e costruzioni di strade, in base alle leggi 2248 del 1865, 1019 del 1918 e 601 del 1917, sarebbero occorsi nel presente esercizio almeno 300 milioni di lire ed invece ne sono stati stanziati 15 (dico 15) milioni. Gli stanziamenti per contributi agli enti locali, in applicazione delle leggi 589 del 1949 e 184 del 1953, sono stati via via ridotti dai 600 milioni dei primi esercizi ai 135 milioni dell'esercizio in corso. Gli enti locali hanno chiesto contributi per realizzare opere del valore di 100 miliardi di lire e lo Stato si limiterà a dare contributi

per l'esecuzione di opere il cui valore non potrà superare i 3 miliardi di lire.

Dal 1946 al 1955, ossia in 10 anni, sarebbero stati spesi per opere stradali relative alla rete dello Stato, in tutto, circa 250 miliardi di lire. Ancor meno si è speso nello stesso decennio per opere relative alle reti stradali minori.

È vero che nel 1955 abbiamo avuto la legge sulle autostrade; ma tale provvedimento non solo non affronta il grave problema stradale in generale, ma non risolve neppure quello autostradale.

La legge sulle autostrade riporta in allegato una carta d'Italia con numerosi tracciati, ognuno dei quali starebbe ad indicare una autostrada da costruire. Ma, e qui è la beffa, stanziata per le costruzioni autostradali da compiersi fino al 1965 solo 100 miliardi di lire appena sufficienti per la realizzazione di una parte delle autostrade indicate con quei tracciati.

L'onorevole Aldisio, quando era ministro dei lavori pubblici e precisamente nel 1952, disse davanti a questa Camera che si sarebbero costruiti 1.800 chilometri di autostrade. Lo stesso onorevole Romita preannunciò un programma del genere.

Invece, con la legge del 1955, entro il 1965 dovremmo avere: l'autostrada del sole di chilometri 738; la Serravalle-Milano di chilometri 87; la Ceva-Savona di chilometri 42; la Fornovo-Pontremoli di chilometri 53; la Napoli-Bari di chilometri 245; la Torino-Ivrea di chilometri 47. Ossia chilometri 1.200 circa di nuove autostrade.

La costruzione di tutte le altre autostrade contemplate nella cartina allegata alla legge dovrebbe essere rinviata a dopo l'ancor lontano 1965. Così dovrebbe essere rinviata la realizzazione della autostrada adriatica e della Palermo-Catania, della Venezia-Trieste, della Livorno-Altopascio, della Messina-Catania.

E non sappiamo, onorevole ministro, a quando, di questo passo, vedremo rinviata la costruzione di strade molto utili e da ogni parte richieste da decenni, come la camionabile Puglie-Molise-Roma. Questa strada è quanto mai necessaria per il collegamento della Puglia e del Molise con la capitale, perché creerebbe nuove e notevoli possibilità di sviluppo economico e civile in ben otto province, aventi oltre 6 milioni di abitanti.

Quando ministro dei lavori pubblici era ancora l'onorevole Romita, fu presentato alla Camera un disegno di legge per la classificazione, sistemazione e manutenzione della rete

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

stradale. Iniziato l'esame del progetto dalla VII Commissione della Camera, il rappresentante del Governo dovette subito registrare l'unanime insoddisfazione dei membri della Commissione, e il Governo, per tutta risposta, non ha fatto andare più avanti tale progetto.

Si dice che il provvedimento proposto dal Governo dovrebbe permettere il graduale passaggio all'«Anas» di 7-8 mila chilometri di strade provinciali e il trasferimento alle province di 50 mila chilometri di strade comunali, di bonifica e non classificate.

Per la verità, nel testo del disegno di legge non è stabilito quante strade saranno trasferite dalle province allo Stato e quante dai comuni ed altri enti alle province e, come vedremo, siamo solo di fronte a dei buoni proponenti irrealizzabili con gli stanziamenti che vengono proposti.

La spesa per la concessione alle province dei contributi statali occorrenti per la sistemazione delle strade di nuova acquisizione è prevista, nel citato progetto di legge, in 100 miliardi, da stanziarsi in 12 esercizi, fino al 1969.

Si propone che i contributi siano pari al 60 per cento della spesa e non superino, però, la misura di 3 milioni per chilometro. Non conosciamo ancora il pensiero del nuovo ministro in proposito. Ma diciamo subito che le province italiane non sono in grado di sostenere il 40 per cento delle spese occorrenti per la sistemazione delle strade che dovranno assumere a loro carico.

E poi, onorevole ministro, quando si vuole stabilire che il contributo statale non debba superare la cifra di 3 milioni di lire per chilometro, si intende praticamente ridurre il concorso dello Stato a meno del 30 per cento delle spese effettive.

Non è molto difficile accertare che il costo medio della prima sistemazione delle strade in questione non potrà essere inferiore a dieci milioni di lire per chilometro. Le province hanno già effettuato calcoli, accertando che, solo per depolverizzare e sistemare 25 mila chilometri di strade comunali trasferibili, occorrerebbe una spesa di 255 miliardi di lire.

Se prendiamo a base il contributo statale di tre milioni per chilometro, proposto dal Governo, già vediamo che non 50 mila chilometri di strade potrebbero essere trasferiti e sistemati, ma solo 33 mila. Se poi eleviamo il contributo statale ad una cifra per chilometro che sia effettivamente pari al sessanta per

cento della spesa, ossia a sei milioni di lire per chilometro, notiamo che con i cento miliardi previsti si potrebbero trasferire e trasformare appena 17 mila chilometri di strade.

Ma, anche se ci potessimo accontentare di questa limitazione della lunghezza della rete da trasferire ed aggiornare, ci troveremo di fronte ad un ostacolo insuperabile, rappresentato dalla impossibilità delle province di far fronte all'altro quaranta per cento della spesa.

È necessario, onorevole ministro, che si tenga conto delle effettive necessità che presenta il settore della viabilità minore, delle condizioni di bilancio delle province e dei comuni, delle legittime richieste delle amministrazioni provinciali e comunali!

È bene che ci convinciamo che da una parte è necessario trasferire dalle province allo Stato non meno di diecimila chilometri di strade, e dall'altra parte è necessario trasferire alle province non meno di 50-60 mila chilometri di strade comunali, di bonifica e non classificate.

Questo è ciò che chiedono le province. Ed ella, onorevole ministro, sa che i comuni chiedono ben altro: essi rivendicano che tutte le strade extraurbane, escluse alcune aventi particolari caratteristiche, passino alle province.

Sembra di essere in presenza di un dissenso fra i comuni e le province, ma non è così, in quanto le amministrazioni provinciali pongono un limite alle loro richieste solo perché sono scettiche circa la volontà del Governo di affrontare e risolvere radicalmente il problema della viabilità minore.

Perciò noi non possiamo fare una legge che dia meno di quello che viene proposto dalle province italiane e dalla loro Unione nazionale. E tale legge deve stabilire un contributo statale non inferiore al 75 per cento della spesa occorrente per la sistemazione delle nuove strade. Fare una legge del genere, onorevoli colleghi, vorrà dire rendere possibile una spesa in dodici anni di 500 miliardi, di cui 375 dovranno andare a carico dello Stato e 125 a carico delle province.

A questo punto, è necessario esaminare le possibilità economiche e finanziarie delle province. Nel 1955, in 36 province, si ebbero disavanzi per un totale di 12 miliardi e 209 milioni. Nel 1956, i bilanci di previsione di 32 province presentavano disavanzi per complessive lire 16.668.500.000 lire. Nello stesso anno, le spese effettive di tutte le province italiane furono in totale di circa

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

150 miliardi, di cui solo 50 poterono essere erogati in opere pubbliche.

Nel 1956 la sola manutenzione delle strade è costata alle province ventidue miliardi e mezzo, essendo stata la spesa per chilometro di 550-600 mila lire nel nord e di 400-450 mila lire nel centro-sud.

Perdendo diecimila chilometri di strade per trasferimento all'«Anas» e acquisendo a loro carico altri 50 mila chilometri di strade minori, le province verrebbero ad accollarsi, oltre alle spese a loro carico per le opere di sistemazione, una maggiore spesa annua, per manutenzioni, di venti miliardi di lire circa.

Onorevoli colleghi, le province italiane potranno provvedere a tanto e costruire nuovi tronchi stradali solo a condizione che lo Stato assicuri loro nuove entrate.

Attualmente le province sono vittime di una gravissima ed inammissibile ingiustizia, contro cui da anni esse si battono.

Avviene che lo Stato, il quale gestisce in tutto 24.820 chilometri di strade, tiene per sé buona parte dei proventi relativi alle tasse ed imposte che gravano sulla circolazione stradale e lascia le briciole alle province, che gestiscono ben 45 mila chilometri di strade, ed ai comuni che gestiscono oltre 100 mila chilometri di strade.

Le province riscuotono appena una quota parte della tassa di circolazione sugli autoveicoli, che era pari alla metà nel 1947, fu ridotta ai due quinti nel 1949, è divenuta un terzo dal 1952. Tale quota ha dato un gettito complessivo di lire 8.806 milioni nel periodo dicembre 1954-ottobre 1955 e di lire 9.657 milioni nel periodo novembre 1955-ottobre 1956.

La tassa di circolazione sui veicoli a trazione animale, lasciata interamente alle province, dà un gettito che è divenuto inferiore alle spese occorrenti per la sua riscossione.

Onorevoli colleghi, se si vuole affrontare seriamente il problema della viabilità minore, bisognerà porre termine a questa ingiustizia.

I proventi delle tasse ed imposte che gravano sulla circolazione stradale sono soprattutto il corrispettivo dei servizi che non solo lo Stato, ma anche le province ed i comuni prestano agli utenti della strada. Perciò tali proventi devono essere giustamente ripartiti.

In attesa che si risolva questo grosso problema, onorevole ministro, si deve accogliere la richiesta delle amministrazioni provinciali di assegnare loro un contributo per la manutenzione delle strade che verranno ad

esse trasferite, pari a 600 mila lire per chilometro.

Secondo queste linee, onorevole ministro, va affrontato il problema della viabilità minore.

Si tenga ben presente che i comuni, anche quando dovessero trasferirsi alle province 50 mila chilometri di strade, dovrebbero ancora gestire circa 80 mila chilometri di strade extraurbane e non meno di 20 mila chilometri di strade interne, provvedendo alla loro sistemazione ed alla loro manutenzione. Si calcola che le sole strade interne richiedono una spesa per lavori di sistemazione di ben 150 miliardi.

Non ci si venga a dire che lo Stato, il povero Stato italiano, non ha i mezzi e non ha la forza per affrontare questi problemi.

Sulle strade italiane non si può più circolare. I veicoli in circolazione sono in continuo aumento, eppure siamo ancora lontani dai paesi più progrediti.

Dal 1952 al 1956 le autovetture sono passate da 510.189 a 1.051.004; gli autobus da 7.545 a 12.134; gli autocarri da 266.285 a 376.955; i motoveicoli da 1.387.617 a 3.077.460.

Secondo previsioni attendibili, entro il 1964 potremo avere 2.220.000 vetture, 614 mila autocarri, 30 mila autobus, ossia 2.864.000 autoveicoli.

Il numero complessivo dei veicoli governati potrebbe raggiungere la cifra di 7 milioni.

Si prevede che il quantitativo medio giornaliero di merci trasportate con automezzi, che fu di 505 mila tonnellate nel 1953, sarà di oltre 850 mila tonnellate nel 1964.

Queste previsioni sono tutte attendibili, non solo perché tengono conto dei tassi di incrementi degli ultimi anni, ma anche perché si basano sul fatto che l'Italia è ancora indietro rispetto a parecchi altri paesi.

Altri dati impressionanti sono quelli relativi agli incidenti stradali, che sono in continuo aumento sulle strade d'Italia, come lo stesso relatore ha messo in rilievo. Infatti, si sono avuti 114.571 incidenti nel 1953, 126.232 nel 1954, 139.754 nel 1955, 166.290 nel 1956. I feriti, che furono 90.281 nel 1953, sono passati a 98.766 nel 1954, a 111.537 nel 1955, a 134.916 nel 1956. Come se fossimo impegnati in una guerra interminabile, ogni anno subiamo la perdita di migliaia di vite umane. Infatti sulle strade d'Italia sono caduti 4.880 cittadini nel 1953, 5.281 nel 1954, 5.752 nel 1955, 6.796 nel 1956: quasi 30 mila persone hanno perduto la vita in un solo quinquennio sulle strade del nostro paese. Onorevole ministro, facciamo e incremen-

tiamo pure la propaganda per consigliare la prudenza; rinnoviamo pure il codice stradale; dedichiamo maggiori cure e maggiori spese alla segnaletica; ma teniamo ben presente che per ridurre gli incidenti stradali è soprattutto necessario ampliare e rinnovare la rete stradale.

È stato accertato che per il 40 per cento gli incidenti sono dovuti a deficienza delle strade, ed è fuori dubbio che nell'altro 60 per cento degli incidenti non è estranea, come fattore determinante, tale deficienza.

Quanto ho finora esposto è sufficiente a dimostrare il fallimento della politica governativa di questi dieci anni nel settore delle opere stradali. I governi che si sono succeduti in questo decennio sono caduti tutti nelle stesse colpe dei governi passati. È infatti una vecchia e triste storia questa della incapacità dei governi italiani di interessarsi sufficientemente alla viabilità. Dall'unità d'Italia al 1906, si spesero complessivamente nel nostro paese, per le strade provinciali e comunali, 431 milioni, che rappresentarono la decima parte di ciò che la Francia aveva speso in soli 30 anni, dal 1836 al 1866, per avere una rete di strade vicinali. Ma almeno allora si ebbe la capacità di destinare imponenti investimenti alle costruzioni ferroviarie.

In base alla legislazione in vigore da molti anni, lo Stato italiano avrebbe potuto trasferire all'«Anas» molte strade provinciali di grande importanza, che sono ancora gestite dalle amministrazioni provinciali. Alle tante e tante richieste di trasferimenti, si è sempre risposto con il solito argomento delle difficoltà finanziarie. Non si comprende che la strada è fonte importante di reddito ed è la base dello sviluppo economico, sociale ed anche culturale di una zona, di una regione, dell'intero paese.

Le spese per le opere stradali rappresentano investimenti altamente produttivi, ed è stato valutato che il reddito prodotto dagli investimenti stradali si aggira intorno al 16 per cento. Basta dare uno sguardo ai dati reattivi al movimento turistico straniero per farsi una idea di ciò che la strada produce.

I turisti stranieri entrati in Italia servendosi dell'automobile sono stati 627.883 nel 1948, 1.980.461 nel 1949, 2.588.726 nel 1950, 3.028.242 nel 1951, 3.572.523 nel 1952, 4.926.770 nel 1953, 6.305.742 nel 1954, 7.384.704 nel 1955 e ben 8.772.944 nel 1956. Si calcola che la nostra bilancia dei pagamenti nel 1956 si è avvantaggiata del traffico internazionale di una somma non inferiore

a 300 miliardi di lire, e non so quanti stranieri abbiano preferito andare altrove per non avventurarsi sulle strade italiane.

Il professor ingegner Luigi Tocchetti, al VI Congresso italiano dei trasporti, prendendo in esame la situazione del 1954, dimostrava che il miglioramento della sede stradale potrebbe dare i seguenti benefici: aumento del 30 per cento della durata dei veicoli con una conseguente economia annua di 40 miliardi di lire; economia del 15 per cento nel consumo del carburante, con un risparmio annuo di 45 miliardi; aumento della velocità e, quindi, economia di tempo, per un valore di 57 miliardi all'anno; diminuzione degli incidenti con una economia di 7 miliardi e mezzo; economia da parte delle ferrovie dello Stato in conseguenza della eliminazione dei passaggi al livello, per una somma di 6 miliardi e mezzo. L'economia complessiva valutata sulla base della situazione del 1954 in lire 156 miliardi annui, secondo il professor Tocchetti, sarebbe nel 1964 di 300 miliardi di lire.

Mi pare chiaro, onorevoli colleghi, che i governi che si sono succeduti in questi anni non hanno adempiuto il loro dovere. Le colpe e le responsabilità dei nostri governanti risultano ancora più chiare e gravi quando consideriamo ciò che le strade hanno fruttato attraverso le tasse e le imposte gravanti sulla circolazione: 117 miliardi nel 1950; 203 miliardi nel 1953; 252 miliardi nel 1954; 296 miliardi nel 1955; 331 miliardi nel 1956. Certamente una cifra maggiore si avrà nell'anno 1957. Negli anni 1955-56 sono stati incassati: per imposte sui carburanti, miliardi 223 e 240, per imposte sui lubrificanti, 13 e 14 miliardi; per tassa di circolazione per autoveicoli, miliardi 31 e 39; per imposta generale sull'entrata per attività relative alla circolazione, miliardi 17 e 22; per imposte e tasse varie, miliardi 12 e 16; per un totale di 296 e 331 miliardi. Il gettito sarà certamente maggiore nel 1957 e aumenterà di anno in anno.

Basterebbe investire in opere stradali le maggiori entrate per affrontare radicalmente ed avviare a soluzione il problema della viabilità nel nostro paese.

L'Italia realizza dalle tasse ed imposte gravanti sulla circolazione più di quanto realizzano tanti altri paesi, ma reinveste nel settore stradale molto poco. Su un litro di benzina grava una imposta di lire 12,52 negli Stati Uniti, di lire 44,33 in Inghilterra; di lire 46,54 nella Germania occidentale, di lire 75,75 in Francia; di lire 91,06 in Italia.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

In Italia il problema stradale è più grave che altrove, ma noi non vi dedichiamo sufficienti attenzioni e sforzi.

In Francia è in via di attuazione, dopo il piano quinquennale del 1952-56, un secondo piano quinquennale che prevede la spesa di 300 miliardi di lire dal 1957 al 1961, per sistemazione e costruzione di strade, mentre è in corso un piano autostradale in base al quale saranno costruiti in pochi anni 1520 chilometri di nuove autostrade.

L'Inghilterra, per l'esercizio 1957-58, ha stanziato 103 miliardi di lire italiane; la Svezia, per l'anno 1957, ha stanziato 103 miliardi di lire; la Turchia, per questo stesso anno, ha destinato alle opere stradali 84 miliardi di lire; l'Egitto, e siamo nell'Africa, onorevoli colleghi, sta spendendo annualmente per le strade 135 miliardi di lire; il Giappone ha stanziato per il suo piano quinquennale 500 miliardi. Piani pluriennali per opere stradali sono in attuazione nel Belgio, nel Portogallo, in Finlandia e in numerosi altri paesi di ogni continente. L'Italia, onorevole ministro, deve mettersi al passo con gli altri paesi; l'Italia deve recuperare il tempo perduto ed adeguarsi alle esigenze moderne.

Dovete riconoscere, onorevoli colleghi del Governo e della maggioranza, che nel settore della viabilità, come in tanti altri importanti settori, la politica di questi 10 anni di governi quadripartiti e democristiani ha fatto fallimento. Non avete dato ascolto alle continue, pressanti ed anche accorate richieste degli enti locali e delle popolazioni; siete rimasti indifferenti ai numerosi allarmi giunti ai vostri orecchi dalle conferenze, dai convegni, dai congressi e da quest'aula; in questi anni al popolo italiano voi avete dato opere insufficienti arricchite di grandi promesse. Avete costruito nuovi tronchi stradali, ma tanti da non essere neppure riusciti a liberare tutti i comuni e le frazioni dall'isolamento; avete sistemato delle strade, ma le vostre realizzazioni sono state tali da non evitare che oggi la situazione si presenti più grave di prima, in relazione all'intensità del traffico. Voi avete fatto meno di quanto qualsiasi governo avrebbe fatto al vostro posto nella Repubblica democratica italiana.

Onorevoli colleghi, noi ci batteremo nelle prossime settimane e nei prossimi mesi con i comuni e le province, con tutte le istituzioni che hanno a cuore il problema stradale, e con le popolazioni interessate, affinché il Parlamento italiano, prima che si concluda la sua seconda legislatura, approvi una legge sulla classificazione e sistemazione della rete stra-

dale ben diversa da quella progettata dal Governo e veramente rispondente alle aspettative ed ai bisogni del paese. Soprattutto, noi ci batteremo nel paese affinché il popolo italiano, con il voto della prossima primavera, renda possibile l'inizio di una politica nuova, che dia all'Italia — con il lavoro e le riforme — le case, le scuole e quanto occorre per una effettiva rinascita economica, sociale e culturale. (*Applausi a sinistra*).

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

SPATARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la relazione presentata dall'onorevole Di Leo, che ha ottenuto dall'VIII Commissione l'unanime approvazione, merita la più diligente attenzione della Camera. Essa contiene osservazioni, rilievi, dati di confronto e cifre che devono essere da noi meditati. La relazione contiene altresì opportuni commenti all'attività svolta dall'amministrazione dei lavori pubblici ed esprime raccomandazioni e voti dettati dall'esperienza di questi anni e dalle necessità di carattere generale a tutti note.

Dobbiamo doverosamente riconoscere che anche le relazioni redatte negli anni precedenti da altri colleghi contenevano raccomandazioni e voti che, essendo stati accolti dalla Camera, dovevano rappresentare le direttive del Parlamento per i bilanci futuri. Purtroppo, ben poco conto è stato tenuto dei rilievi e dei voti espressi dal Parlamento.

Il sistema adottato per la discussione dei bilanci mi pare che meriti un riesame da parte nostra, onorevoli colleghi, perché, come vi è noto, il Parlamento discute ed approva per primo il bilancio del tesoro che comprende i totali dei bilanci di tutti i ministeri, e con l'approvazione di quel bilancio sono perciò automaticamente approvate le cifre dei bilanci dei vari ministeri. In via teorica, discutendo il bilancio dei lavori pubblici, si potrebbero ripartire diversamente i fondi tra le varie voci, sempre nell'ambito del bilancio stesso; ma avanti al Parlamento spostare le cifre da un provveditorato ad un altro, quando queste cifre sono già state rese pubbliche, non è cosa facile, anche se possiamo essere convinti che nell'assegnazione dei fondi ai singoli provveditorati non ci si sia attenuti a criteri di equità.

I fondi direttamente amministrati dal ministero sono molto limitati, nonostante la cifra totale di 198 miliardi, come avrò occasione fra poco di dimostrare.

Per le ragioni che abbiamo accennato siamo costretti ad approvare il bilancio

senza che la nostra discussione abbia alcuna consistenza pratica e la nostra discussione in quest'aula non solo è superflua per il bilancio 1957-58, ma se il Governo dovesse tener conto delle relazioni e delle discussioni parlamentari di oggi nello stesso modo degli anni passati, come ho già accennato, i nostri interventi e gli studi diligenti dei relatori, pur confortati dal voto della Camera, non servirebbero a nulla, neppure per il bilancio 1958-59.

Per la fiducia che ho nell'onorevole Togni, nel suo senso di giustizia, nella sua volontà realizzatrice e nelle sue capacità innovatrici, io penso che la nostra discussione non sarà inutile e per la redazione del bilancio 1958-1959, che in questi giorni si sta già preparando presso gli uffici, il ministro Togni saprà tempestivamente, energicamente ed efficacemente intervenire presso il Ministero del tesoro e la Ragioneria generale dello Stato, tenendo così presenti i voti di questa Assemblea.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1957-58, rispetto a quello approvato dal Parlamento per l'esercizio finanziario 1956-57, si presenta con complessivi maggiori stanziamenti di lire 5.384.334.000. Ma, esaminando le partite componenti il bilancio, si rileva che detti maggiori stanziamenti si riferiscono alle spese generali di personale e di funzionamento degli uffici per lire 2.942.534.000 e per lire 2.441.800.000 alle opere, per cui può dirsi che lo stato di previsione in esame, per ciò che attiene ai compiti specifici del Ministero dei lavori pubblici, non si discosta da quello dell'esercizio 1956-57, dato che le lire 2 miliardi 441 milioni 800 mila lire non possono non considerarsi che compensative in parte del maggior costo delle opere.

Ma non è neppur esatto dire che il Ministero dei lavori pubblici, sempre in relazione ai suoi compiti, nel 1957-58 disporrà di fondi pari a quelli del 1956-57.

La dimostrazione si ha esaminando la destinazione data alle varie assegnazioni.

Per le necessità della ricostruzione e per l'azione diretta a ridurre i rilevanti disavanzi di bilancio negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, dal 1948 con la legge 2 aprile, n. 688, riguardante il cassinate, e più sensibilmente dal 1949 con le quattro note leggi Tupini, alle quali poi fecero seguito altre similari, fu introdotto su vasta scala il sistema delle spese

a pagamento differito a mezzo di annualità trentennali o trentacinquennali.

Se per tale via si sono avuti indiscutibilmente risultati rimarchevoli, non è mancato però il verificarsi di un grave inconveniente; tale inconveniente si è concretato nella formazione di un autentico e cospicuo debito pubblico redimibile, annidato tra le pieghe del bilancio dei lavori pubblici. Per rendersene conto, basta un accurato esame di ciò che è detto da pagina 76 a pagina 84 dello stato di previsione che è al nostro esame.

Di tale debito pubblico e degli altri dello stesso genere che si sono inseriti in bilanci diversi da quello del Ministero dei lavori pubblici, di recente ha parlato l'onorevole ministro del tesoro, dicendo che il loro valore attuale ascende complessivamente a 1.150 miliardi. Egli, però, non ha aggiunto altro e quindi non ha indicato l'entità degli stanziamenti che dovranno essere effettuati in proposito attraverso il tempo. Solo per i lavori pubblici (giusta quanto emerge dagli attuali stanziamenti dei capitoli dal n. 197 al n. 227, nonché dalle accurate ed esaurienti note esplicative relative ai capitoli stessi) in 35 anni circa dovranno essere stanziate somme per pagare debiti che, nel loro complesso, sono dell'ordine di 3 mila miliardi.

Ciò è grave per un duplice ordine di ragioni; anzitutto perché il bilancio dei lavori pubblici, per ciò che attiene al debito pubblico, è diventato un'appendice di quello del tesoro, poi perché è stata adottata una forma di indebitamento, la cui entità cresce rapidamente in misura rilevantissima. Infatti il Ministero dei lavori pubblici pagherà lire 59 miliardi, 945 milioni 442 mila 465 nel 1957-58 e lire 65 miliardi 748 milioni 642 mila 645 nell'esercizio 1958-59, circa 71 miliardi nell'anno finanziario 1959-60 e cifre sempre maggiori successivamente, fino ad arrivare a somme ancora più iperboliche, con continue decurtazioni degli stanziamenti per le opere, se i fondi del bilancio non verranno di molto aumentati.

Da queste precisazioni risulta chiaramente che il bilancio in esame, riferito ai compiti di istituto del Ministero dei lavori pubblici, non è, come sembra, di 198 miliardi, ma di importo pari a circa 138 miliardi, ivi compresi gli stanziamenti per oneri generali, anch'essi di entità tutt'altro che trascurabile.

Il rilievo è importantissimo per il fatto che il Ministero dei lavori pubblici in definitiva è posto nell'impossibilità di adempiere ai suoi compiti. Occorre che questo problema sia affrontato e che l'onorevole ministro del

tesoro trovi la relativa risoluzione, perché altrimenti la necessità di giungere a scadenza breve al pareggio dei bilanci ed il persistere dell'accollo al Ministero dei lavori pubblici dell'obbligo di estinguere una cospicua aliquota del debito pubblico dello Stato tra qualche anno faranno ridurre tale ministero ad amministrare soltanto se stesso.

Eppure le opere eseguite a cura del Ministero dei lavori pubblici danno un apprezzabile reddito alle entrate dello Stato: infatti le nuove strade aumentano i proventi della circolazione; le opere igieniche rendono per la vendita dell'acqua e per le tasse sulle fognature; sulle rette ospedaliere viene applicata l'imposta I. G. E.; dalle case di abitazione e dagli edifici pubblici si ricavano i canoni di affitto.

Mi si consenta qualche osservazione in ordine ai criteri generali seguiti nella ripartizione delle dotazioni di bilancio, e ciò dal punto di vista territoriale.

A tale scopo, senza fermarmi sui capitoli delle spese generali e delle spese in annualità, che sono gestite dal ministero, richiamerò la vostra attenzione sugli altri capitoli che in parte formano oggetto di gestione centralizzata e in parte rientrano nell'attività di competenza dei provveditori.

Dei capitoli in gestione dell'amministrazione centrale, quelli n. 58, 59, 133 e 134, che hanno stanziamenti complessivi di 6 miliardi e 50 milioni per opere marittime, quello n. 139, che ha una dotazione di 2 miliardi per la costruzione di nuove chiese, quello n. 140, che destina 19 miliardi all'eliminazione delle case malsane, e quello n. 148, che riserva 800 milioni al pronto soccorso, non consentono in linea preventiva di formulare osservazioni, perché riguardano in genere tutto il territorio nazionale. È solo il caso di auspicare che queste dotazioni in via di fatto vengano destinate per metà all'Italia centro-settentrionale e per metà all'Italia meridionale ed insulare.

Esaminando gli altri capitoli più importanti gestiti a Roma, si rileva invece qualche cosa di stridente. Difatti di fronte ai capitoli 60 (vie navigabili, lire 425 milioni), 130 (zone depresse centro-settentrionali, lire 1 miliardo 279 milioni), 132 (costruzione di autostrade, lire 12 miliardi), 135 (porto di Genova, lire 3 miliardi e 500 milioni), 136 (vie navigabili, lire 850 milioni) e 147 (costruzioni ferroviarie, lire 2 miliardi e 350 milioni), i quali nel loro insieme prevedono spese nell'Italia centro-settentrionale per oltre 20 miliardi, stanno il capitolo 131, riguardante

le strade statali meridionali ed insulari con una dotazione di 4 miliardi, e il capitolo n. 147 di cui innanzi con lire 1 miliardo e 500 milioni per la ferrovia Caltagirone-Gela, cioè fondi per 5 miliardi e mezzo, pari a un quarto circa dei 20 miliardi sopra indicati.

Si potrà dire che per ora le autostrade si stanno costruendo nel nord, per poi essere costruite nel sud; si potrà anche dire che in definitiva la detta ripartizione di fondi è conseguenza quasi esclusiva di leggi speciali; ma è indiscutibile che la sproporzione esiste e che nulla è stato fatto per la sua eliminazione attraverso gli stanziamenti dipendenti da leggi organiche.

Resta a questo punto da vedere cosa è stato fatto per le gestioni decentrate, affidate, come è noto, al magistrato alle acque ed ai provveditorati alle opere pubbliche.

È da rammentare che da molti anni prima della istituzione della Cassa per il mezzogiorno già era cura del Ministero dei lavori pubblici di predisporre stati di previsione della spesa annuale in modo che gli stanziamenti complessivi per l'Italia centro-settentrionale non fossero mai di importo superiore a quello degli stanziamenti per l'Italia meridionale ed insulare. È stato seguito questo criterio nella impostazione dello stato di previsione per l'esercizio 1957-58? No di certo, e lo dimostra non solo il fatto incontrovertibile già messo in evidenza a proposito dei fondi di gestione dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici, ma anche la sensibilissima differenza che si riscontra tra gli importi dei fondi in gestione degli uffici decentrati centro-settentrionali e di quelli relativi ai provveditorati meridionali ed insulari. Difatti, mentre i primi di detti uffici disporranno di lire 32 miliardi 167 milioni 450 mila, ivi compresa la metà delle disponibilità del provveditorato di Roma, i secondi potranno fare affidamenti sull'irrisoria somma di lire 18 miliardi 786 milioni 500 mila, ivi compresa l'altra metà dei fondi per Roma.

La differenza è forte e vale la pena di tener presenti le varie assegnazioni che corrispondono esattamente alle cifre di cui alle pagine 86, 87, 88 e 89 del bilancio, affinché nessun dubbio sorga a proposito dell'asserzione che ho fatta e che, se mai, può non corrispondere alla realtà delle cose, nel senso che la situazione in via di fatto potrebbe essere peggiore, dato che può anche prevedersi che il provveditorato di Roma effettivamente non impiegherà metà dei propri fondi per i territori che rientrano nell'Italia meridionale. Queste assegnazioni portano una differenza

a favore del centro-nord di 13 miliardi 380 milioni 950 mila lire.

Questa somma, aggiunta agli altri 15 miliardi in più assegnati pure al centro-nord, giusta la dimostrazione già fatta più innanzi, dà un totale di ben oltre 28 miliardi, che caratterizza il trattamento differenziale adottato.

Ma per costatare quanto è stato dimostrato, non vi era neppure bisogno di scendere alla particolareggiata precedente trattazione; era ed è sufficiente dare uno sguardo alla tabella di pagina 89 del bilancio. Non vi si riscontrano che variazioni in meno per tutti i provveditorati meridionali ed insulari, variazioni che giungono a ben 4 miliardi e 100 milioni solo per il provveditorato di Napoli, da cui dipende anche il Molise.

Evidentemente chi ha preparato il bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1957-58, non solo non ha tenuto presenti le distruzioni subite da Napoli, nonché i 9 mesi di guerra combattuta in Abruzzo, per la quale regione, oltre la decurtazione di fondi dell'esercizio 1956-57 dell'importo di lire 240 milioni, ne è stata operata per l'esercizio 1957-58 un'altra di 190 milioni, ma non si è ricordato neppure del solenne impegno del Parlamento, in base al quale le dotazioni di bilancio del Ministero dei lavori pubblici, specie per l'Italia meridionale ed insulare, avrebbero dovuto restare invariate fino all'attuazione completa dei compiti, del tutto complementari ed integrativi, mai sostitutivi, della benemerita Cassa per il mezzogiorno.

Bisogna aggiungere un'altra considerazione: con la recente legge di proroga dell'attività della Cassa è prevista l'esecuzione di opere con il contributo del Ministero dei lavori pubblici e con il concorso della Cassa per mezzogiorno.

Se la cifra stanziata nel bilancio dei lavori pubblici è molto esigua, viene troppo a limitarsi anche la possibilità di intervento da parte della Cassa per la costruzione di opere che sono indispensabili ed urgenti.

Dopo queste precisazioni, per logicità di cose, dovrebbero essere preannunciati da me emendamenti diretti a ristabilire per lo meno l'equilibrio tra gli stanziamenti per il centro-nord e quelli per il sud e le isole, nonché altri emendamenti per neutralizzare l'effetto degli stanziamenti destinati all'eliminazione dei debiti. Ma modifiche non saranno da me chieste in considerazione del fatto che il preventivo in esame, come ho detto, è già di pubblico dominio e già sono, senza dubbio, nonostante l'esercizio provvisorio, in via di attuazione

i relativi programmi e perché, essendo già stati approvati i bilanci finanziari, maggiori assegnazioni non verrebbero fatte in modo assoluto. Ciò però non toglie che gli onorevoli ministri del tesoro e dei lavori pubblici debbano almeno darci formale assicurazione di ripristinare l'equilibrio turbato, con il prossimo bilancio che è in corso di preparazione per l'esercizio 1958-59; ristabilimento di equilibrio che dovrà essere basato su efficienti e significativi stanziamenti, nel senso che gli stessi debbano essere utili per nuovi concreti investimenti e non per ammortizzare debiti.

Residui passivi: tutti gli anni, quando viene in discussione il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, fra l'altro si discute dei residui passivi e si ascoltano assicurazioni circa quello che sarà subito fatto per ricondurli in limiti ammissibili e tollerabili. Ma se ne parliamo tutti gli anni e nel frattempo i residui continuano a crescere, vuol dire che le promesse non vengono mantenute. Lo dimostra il fatto incontrovertibile che tali residui, i quali non sono semplici rimanenze da impiegare, ma somme già impegnate rimaste da erogare a fine di esercizio, sono saliti alla data del 30 giugno 1956 alla rilevanti cifra di lire 393 miliardi e 114 milioni, di cui lire 265 miliardi e 717 milioni afferenti a stanziamenti per spese a pagamento immediato, e lire 127 miliardi 397 milioni riguardanti il settore delle spese differite da effettuarsi a mezzo di annualità e semestralità.

Ora, cosa ci dice questa situazione? Ci dice anzitutto che l'impiego dei fondi, già ridotti, come è emerso dalla dimostrazione che ho data, è lento se non lentissimo; e poi, ammesso ma non concesso che le cose non possano andare diversamente, che vengono denunciati disavanzi generali di bilancio superiori a quelli che potrebbero essere.

La dimostrazione di tutto questo sta nei bilanci consuntivi che vanno dal 1928-29 al 1939-40, i quali bilanci hanno dato residui proporzionalmente di gran lunga inferiori di importo a quelli di fronte ai quali ci troviamo ora. Allora i residui erano mediamente pari a un terzo degli stanziamenti, ora invece ascendono a ben due volte e mezzo l'importo delle annuali assegnazioni, il che sta a significare che la via per ridurre il fenomeno in parola a proporzioni ammissibili vi è e bisognerebbe seguirla. Che cosa, a mio modesto parere, si deve fare, onorevoli colleghi? Il Ministero del tesoro deve inserire nel proprio bilancio passivo gli stan-

ziamenti destinati all'ammortamento del debito pubblico scaturito dal sistema delle spese a pagamento in trenta o trentacinque annualità introdotto nel bilancio dei lavori pubblici; gli stanziamenti per i lavori pubblici debbono essere riportati sostanzialmente, e non solo apparentemente, a cifre che corrispondano alle effettive occorrenze, per l'esecuzione delle opere di competenza del Ministero, con la conseguenza di dare lavoro ad un numero maggiore di maestranze e perché sia rispettata la promessa dei vari governi, accolta dal Parlamento, circa la non decurtazione delle assegnazioni di bilancio a favore dell'Italia meridionale ed insulare, con conseguente neutralizzazione dell'attività della Cassa per il mezzogiorno; deve essere accelerata l'attività del Ministero dei lavori pubblici per l'impiego delle disponibilità di bilancio e per la riduzione dei residui passivi...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Guardi, onorevole Spataro, che in questi quattro mesi i residui passivi sono diminuiti di oltre 100 miliardi, e noi confidiamo in una diminuzione ulteriore.

SPATARO. Speriamo, onorevole Togni. Ho detto in precedenza che ho tanta fiducia nelle sue capacità innovatrici.

L'esame del bilancio dei lavori pubblici da parte del Parlamento deve avvenire subito dopo quello del tesoro, perché il ritardo nell'approvazione del bilancio dei lavori pubblici provoca il ritardo di circa un anno nella esecuzione delle opere. Infatti, per le molte pratiche da svolgersi prima di poter indire gli appalti, si giunge all'inverno e per le condizioni atmosferiche, specie in alcune regioni, si è costretti a rinviare l'inizio dei lavori all'aprile dell'anno seguente.

Onorevoli colleghi, è stata da più parti rilevata l'opportunità di un maggiore coordinamento nella politica dei lavori pubblici, ed in modo particolare nel settore dell'edilizia. Dichiaro di condividere questa opinione. Gli enti che hanno dimostrato capacità di conseguire proficui risultati non devono essere soppressi, ma anche l'attività di questi enti deve essere coordinata alle direttive di carattere generale. Questo coordinamento faciliterà la provvida azione iniziata saggiamente da lei, signor ministro, per disciplinare tempestivamente l'assegnazione di contributi del Ministero dei lavori pubblici e la concessione dei mutui da parte degli enti finanziatori, in modo da evitare dispersione di energie, perdita di tempo, ritardo nell'esecuzione delle opere ed eventuali sperequazioni nell'accoglimento delle domande di mutuo.

È doveroso riconoscere l'opera svolta dagli uffici dipendenti dal suo Ministero, onorevole Togni, anche perché sanno lodevolmente assumersi personali responsabilità in particolari condizioni di luogo e di tempo.

Il decentramento dei servizi, disposto con decreto presidenziale 3 giugno 1955, n. 1534, ha portato una notevole semplificazione ed un sensibile acceleramento nella trattazione delle pratiche. Però, forse a causa dell'affrettata redazione della legge, a due anni dalla sua applicazione, si sono manifestate difficoltà che suggeriscono una revisione ed un perfezionamento della legge stessa.

La circolare esplicativa 24 aprile 1956, n. 1400, e quella 3 agosto 1956, n. 2500, non hanno potuto eliminare le imperfezioni, ed anzi in qualche caso hanno dato interpretazioni restrittive. Per esempio, mentre l'articolo 2 stabilisce che « i provveditori alle opere pubbliche predispongono i programmi di massima delle opere pubbliche da eseguire a carico dello Stato nella circoscrizione del provveditorato », nella circolare si precisa che « l'attività dei provveditori è contenuta nell'ambito dell'attuazione dei programmi deliberati dal Ministero » e che « pertanto è del tutto ovvio che qualunque variazione al programma è illegittima se non abbia riportato l'approvazione del ministro e ciò anche nel caso dell'impiego di somme rese disponibili a seguito di accertamento di economie ».

È una prerogativa politica del ministro disporre i programmi dei lavori da eseguire e tale prerogativa può essere sufficientemente rispettata con i programmi di massima prescritti dalla legge. Ma dalla menzione di « illegittimità » affermata dalla circolare, scaturisce l'obbligo della comunicazione dei programmi agli organi di controllo. Si deve considerare che i programmi vengono formulati in via del tutto preventiva, con la conseguenza che, all'atto della redazione dei progetti, si verifichino variazioni di importi rispetto a quelli indicati nei programmi stessi e che possano sorgere, in corso d'opera, nuove necessità di gestione, con conseguenti perizie suppletive e di variante, comportanti maggiorazioni di impegni già assunti. In tali casi occorrerebbe, di volta in volta, il nuovo assenso del ministero, come, parimenti, per il reimpiego delle economie. Siffatti molteplici incombenti, ora prescritti dal nuovo ordinamento decentrativo a pena di illegittimità, comportano — da una parte — inevitabili remore nella istruttoria dei progetti e nella fase esecutiva delle opere, e — dalla altra — una rigida azione di riscontro degli

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

organi di controllo, attenuando in tal modo, negli istituti regionali, quel potere di iniziativa occorrente per il tempestivo svolgimento dei lavori programmati.

D'altra parte, le opere di competenza dei provveditori riguardano essenzialmente le riparazioni e le ricostruzioni dei beni pubblici e privati danneggiati o distrutti dalla guerra ed il completamento di opere pubbliche iniziate o disposte da tempo (edilizia statale, strade di allacciamento, difese idrauliche, consolidamento e trasferimento di abitati), perché per le nuove opere occorrono speciali provvedimenti legislativi. L'accoglimento da parte di provveditori di una richiesta urgente da parte di enti interessati alle suddette opere, quando la disponibilità dei fondi lo consenta, non mi sembra possa menomare la prerogativa politica del ministro dei lavori pubblici.

L'attuale organizzazione dei servizi centrali e periferici risponde, in massima, alle esigenze delle attività del Ministero dei lavori pubblici. È auspicabile che alcune attività, sottratte alla sua competenza, ed altre affidate a diversi dicasteri, ma strettamente connesse alle opere pubbliche, tornino al Ministero dei lavori pubblici che ha una tradizione inconfondibile di serietà e di esperienza.

Si deve però rilevare che i ruoli del personale, sia dell'amministrazione centrale, e più ancora del genio civile, devono essere riesaminati attentamente: con gli ultimi concorsi sono stati immessi nei ruoli ottimi giovani che, con la guida dei funzionari anziani, potranno assumere quella coscienza e quello spirito indispensabili per servire correttamente lo Stato. Mancano però gli ingegneri: negli ultimi concorsi non sono stati coperti i posti disponibili; è da sperare che il concorso in atto per 150 ingegneri possa essere coperto da elementi tutti idonei. Ma la insufficienza degli stipendi e lo scarso numero dei laureati in ingegneria dalle nostre università, rispetto alle necessità tecniche della nazione, fanno dubitare. È necessario dare agli ingegneri un corrispettivo adeguato al lavoro svolto ed alle gravi loro responsabilità professionali. È facile, nella progettazione e nella esecuzione di un'opera pubblica, spendere molto più del necessario con lo stesso risultato, ed è conveniente spendere quanto occorre in progettazione e direzione per economizzare poi sensibilmente nella spesa per la realizzazione dell'opera.

La legislazione in materia di gestione di opere pubbliche si basa essenzialmente sulla legge 20 marzo 1865, n. 2248, e sul relativo

regolamento di attuazione 25 maggio 1895, n. 350.

Si appalesa, innanzi tutto, la opportunità che i numerosi e spesso frammentari testi di legge promulgati dal 1865 ad oggi vengano riordinati e coordinati in apposito testo unico che formi la sola fonte di disciplina e sodisfi, per la sua organicità, al bisogno di chiarezza e di ordine acutamente avvertito, ormai, in ogni settore della vita sociale.

Allo stato attuale si presenta non poco difficoltosa l'individuazione della norma o dei principi da applicarsi caso per caso, con la inevitabile conseguenza che, a volte, è giocoforza ricorrere ad atti e procedure del tutto superflui se non incoerenti e, comunque, sempre causa di un aggravio di lavoro, oltre che di inutili ritardi nell'attuazione dei programmi costruttivi.

Per quanto attiene ad una riforma della legislazione, con particolare riguardo al titolo VI della legge fondamentale n. 2248 e relativo regolamento, si può ritenere, sulla scorta dell'esperienza, che tale testo sostanzialmente risponde allo scopo, ma esso dovrebbe essere reso di più spedita applicazione ove fossero adeguati alcuni punti (per esempio: esecuzione dei lavori in economia, risoluzione dei contratti di appalto) alle mutate esigenze delle opere con la semplificazione di procedure comportanti lungaggini e dalle quali deriva, in definitiva, un maggior costo di gestione dell'opera, in antitesi al noto principio economico dell'impiego del minimo mezzo rispetto al fine previsto.

È auspicabile che il capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, approvato con decreto ministeriale del 28 maggio 1895, ed applicato da tutte le amministrazioni statali e parastatali, rielaborato diligentemente lo scorso anno, possa finalmente essere adottato entro il corrente anno. Esso può ritenersi aggiornato alle nuove esigenze, benché alcune disposizioni, di notevole importanza, sono vincolate al regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, che, come è noto, deve essere modificato ed aggiornato.

Nei riguardi di alcune leggi speciali di notevole importanza sociale, emanate in questo dopoguerra e destinate ad intensificare le attrezzature delle opere pubbliche nei comuni ed a risolvere il grave problema delle abitazioni dei ceti medi e popolari, si sono riscontrati, nel corso delle loro applicazioni, notevoli difficoltà ed eccessiva labo-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

riosità burocratica che sarebbe auspicabile eliminare con emendamenti alle leggi stesse, eventualmente in sede di redazione dei testi unici.

A titolo di esempio posso citare le leggi n. 589, 645 e 640.

La legge 3 agosto 1949, n. 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali, pur con le norme integrative e le modifiche apportate con la successiva legge 15 febbraio 1953, n. 184, presenta ancora difficoltà di applicazione, sia perché non tutti gli enti dell'Italia meridionale hanno possibilità di garantire in tutto od in parte con la sovrimposta fondiaria o con l'imposta di consumo i mutui presso la Cassa depositi e prestiti o presso altri istituti di credito, mentre non è riuscito applicabile l'articolo 13 della prima legge che prevede la garanzia dello Stato con decreto del Ministero del tesoro di concerto con quello dell'interno, sia perché la Cassa depositi e prestiti non ha adeguate disponibilità di denaro, sia, infine, perché occorre rivedere il testo unico della legge comunale e provinciale (regio decreto 3 marzo 1934, n. 383 e successive modifiche) per adeguare e snellire le procedure, da parte degli enti locali, per la compilazione dei progetti, per la loro approvazione, per l'appalto e la esecuzione dei lavori, compresi i pagamenti in acconto e quelli a saldo. Oggi occorrono circa trenta atti deliberativi per arrivare in porto dopo lunga e perigliosa navigazione, con eccessive spese di gestione.

Mi sembra che si possa, in attesa di una complicata revisione generale del testo unico della legge comunale e provinciale, integrare le leggi n. 589 e n. 184 con disposizioni particolari riguardanti le procedure semplificate, come del resto è stato fatto con l'articolo 10 della legge n. 184 che prescinde dall'autorizzazione prefettizia per provvedere, da parte dei comuni, mediante licitazione privata agli appalti delle opere.

La legge 9 agosto 1954, n. 645, recante provvidenze straordinarie a favore dell'edilizia scolastica, è stata veramente provvidenziale ed il grave problema della deficienza delle aule scolastiche si può dire che va risolvendosi, e lo sarà più rapidamente se gli stanziamenti annui di bilancio per la erogazione dei contributi saranno maggiori e se la Cassa depositi e prestiti riserverà adeguati fondi per la stipulazione dei mutui.

Sono state emanate pregevoli norme per la compilazione dei progetti per gli edifici delle scuole elementari e materne (decreto del Pre-

sidente della Repubblica n. 1688 del 1° dicembre 1956) e gli enti, i progettisti, gli uffici tecnici sono stati illuminati largamente con pubblicazioni e con circolari a stampa. Ma tutte queste provvidenze devono essere ulteriormente perfezionate; la legge n. 645 non è stata coordinata con il regio decreto 26 aprile 1928, n. 1297, che è tuttora in vigore. Per esempio, l'articolo 251 dispone che, prima del collaudo, i mutui per il finanziamento delle opere di edilizia scolastica sono somministrati da parte dell'ente mutuante (Cassa depositi e prestiti) fino e non oltre la concorrenza degli otto decimi del loro importo: ora, con contributi statali tanto elevati (quasi il totale della spesa) è sufficiente garanzia applicare il disposto del capitolato generale di appalto (articolo 35), in base al quale la trattenuta cauzionale sugli acconti è del 10 per cento fino a lire 18 milioni e del 5 per cento per importi eccedenti. Ciò abbasserebbe di almeno un 5 per cento la spesa di costruzione, potendo le imprese assuntrici attenuare gli oneri relativi agli anticipi di capitale.

La legge 9 agosto 1954, n. 640 (provvedimenti per l'eliminazione delle case malsane) è un'ottima legge di carattere sociale. Però, prescindendo dalla necessità di maggiori stanziamenti, devo rilevare che la legge ha istituito procedure eccessivamente laboriose contrastanti con la legge del decentramento dei servizi e che rendono lenta e costosa la sua applicazione. Non si comprende perché progetti di notevole semplicità e quasi standardizzati, di importo fino a 30 milioni, vengano sottratti all'approvazione degli ingegneri capi degli uffici del genio civile, come previsto dall'articolo 23 della legge delega, e perché i decreti di approvazione dei progetti e dei contratti fino a 200 milioni vengano pur essi sottratti alla competenza dei provveditorati, stabilita per le altre opere. Ne è derivato un notevole dispendio di tempo e di costo di gestione. Hanno notevole importanza, non solo per la regione abruzzese, la vecchia legge 9 luglio 1908, n. 445, recante norme a favore della Basilicata e della Calabria, e i decreti-legge 4 ottobre 1917, n. 1679, 30 giugno 1918 e 13 aprile 1919, n. 568, che tali benefici estendono alle province dell'Italia meridionale.

Tali norme prevedono l'esecuzione a carico dello Stato dei nuovi centri abitati, costruiti in dipendenza di frane, delle sole opere di carattere pubblico: case comunali, chiese, scuole e strade. Nessun pratico beneficio è invece accordato dalle suddette leggi a favore dei privati cittadini che debbono trasfe-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

rirsi nella nuova sede, all'infuori della concessione gratuita di metri quadrati 100 di area edificatoria. Per ovviare a tale inadeguatezza alle esigenze del momento, si deve aggiornare la legge estendendo agli abitanti che si trasferiscono nella nuova sede le provvidenze contenute nella legge 10 gennaio 1952, n. 9, a favore delle zone devastate da alluvioni e mareggiate dell'estate e dell'autunno 1951 in Calabria, Sicilia, Sardegna. Trattasi, in definitiva, di concedere adeguati contributi a chi, abbandonando la vecchia casa distrutta o in pericolo di distruzione da frane, voglia ricostruire la sua abitazione nella nuova sede. Ora è lo Stato che costruisce case popolari per alloggiare i disastri, mentre con il contributo proposto le spese necessarie per dette opere potranno essere economizzate e si verrebbe a ricostituire la proprietà edilizia individuale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
D'ONOFRIO

SPATARO. Dopo queste considerazioni di carattere generale, mi sia consentita una doverosa precisazione di carattere regionale. Dall'esame del bilancio non può non rilevarsi, dai riepiloghi indicati nelle pagine 86 e seguenti del relativo stato di previsione, la palese ingiustizia degli stanziamenti proposti per la regione abruzzese. Nel febbraio 1956, alluvioni e frane produssero danni ingenti nella nostra regione che già in precedenza (1950-51) era stata colpita dal terremoto, i cui danni non sono stati ancora riparati. Siamo in attesa della comunicazione ufficiale dello stanziamento di 3 miliardi per le Marche e per l'Abruzzo colpiti dal terremoto, somma che il ministro del tesoro accogliendo le nostre istanze ha promesso di mettere a disposizione per riparare i danni del terremoto.

Fortunatamente, nel 1956 non si ebbero vittime umane: solo nel settore bestiame si ebbero molte perdite. Logicamente, quando ai danni materiali si aggiungono danni alle persone e si debbono persino registrare dei morti, l'impressione di dolore, anche delle popolazioni lontane dai luoghi colpiti dalle calamità, è forte e spontanea ed immediata è la prova di solidarietà del Governo, delle varie amministrazioni locali ed anche delle società private e dei singoli individui.

Noi abbiamo avuto la fortuna di non avere avuto vittime umane per i danni provocati dalle alluvioni e dalle frane. Però, ugualmente, ai danni lo Stato doveva provvedere. Ci rivolgemmo nel 1956 al ministro dei lavori

pubblici e questi ci dette le più ampie assicurazioni che avrebbe provveduto assegnando particolari fondi al provveditorato per l'Abruzzo. Invece, alla voce « opere varie », alla quale nel bilancio 1956-57 era stata assegnata la somma di lire 555 milioni per le quattro province, nel bilancio che è oggi all'esame della Camera la somma è stata diminuita di 190 milioni. Quando, a seguito dei fatti di Sulmona, nel febbraio scorso fu discussa in quest'aula una mozione tendente ad invocare dal Parlamento e dal Governo adeguate provvidenze non solo per Sulmona, ma anche per l'Abruzzo ed il Molise, io ebbi a ricordare l'ordine del giorno votato all'unanimità dalla Camera nella seduta del 12 luglio 1956, ordine del giorno con il quale il Governo aveva accettato l'impegno di provvedere ai fondi necessari per eseguire con la massima urgenza i lavori indispensabili.

Dichiarai, allora, anche a nome dei colleghi firmatari della mozione (onorevoli Camposarcuno, Colitto, Cotellessa, Delli Castelli, Fabriani, Gaspari, Rocchetti, Sammartino e Sorgi) che, avendo constatato come nel bilancio 1957-58 i fondi, invece di essere aumentati, erano stati diminuiti, non avremmo potuto dare il voto favorevole al bilancio stesso, a meno che il ministro non avesse messo a disposizione del provveditorato per l'Abruzzo i fondi necessari.

In quel momento non era in aula il ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita: era invece al banco del Governo l'onorevole Togni, allora ministro delle partecipazioni statali, ed io pregai l'onorevole Togni di avvertire il collega onorevole Romita di quanto avevo esposto in quest'aula.

La situazione di noi deputati dell'Abruzzo e del Molise è delicata, perché l'onorevole Togni non è responsabile del bilancio che stiamo discutendo, e nello stesso tempo l'onorevole Togni sin da quel giorno, 26 marzo, sa che noi non possiamo approvare questo bilancio, se non abbiamo la certezza che in questo esercizio verranno messi a disposizione del provveditorato per l'Abruzzo almeno parte dei fondi che sono necessari per l'esecuzione più urgente di alcune opere. Sarebbe grave la responsabilità del Governo se nel prossimo inverno si dovessero ripetere le frane, per la mancanza delle opere che si dovevano iniziare sin dal 1956.

Attendiamo perciò con fiducia la parola del ministro, che dovrà rassicurare le nostre popolazioni circa un'assegnazione straordinaria sui fondi a sua disposizione sul bilancio 1957-58, mettendoci in condizione di dare

voto favorevole a questo bilancio, nonostante che esso non contenga i maggiori fondi che dovevano essere assegnati al provveditorato per l'Abruzzo, fondi che ci erano stati promessi, ragione per la quale noi non presentammo una proposta di legge per ottenere, com'era giusto e necessario, fondi speciali.

Noi abbiamo approvato con procedura di urgenza e con spirito di solidarietà fraterna il provvedimento speciale per le popolazioni colpite dalle calamità nel mese di giugno. Abbiamo adempiuto al nostro dovere. Ma ugualmente noi, rappresentanti tutti della nazione, non possiamo non adempiere al dovere di andare incontro alle popolazioni colpite dai danni bellici e che attendono ancora il risarcimento ad essi spettante.

Ella, signor ministro, deve affrontare questo problema. Non vi sarà una legge con il suo nome per queste provvidenze, ma le popolazioni diranno che finalmente, dopo 14, 15, 16 anni dalle distruzioni della guerra, il Governo e la collettività nazionale si sono ricordati delle loro pene, dei loro danni e hanno provveduto al risarcimento.

Sono bella le nuove opere, ma dal punto di vista della morale e della giustizia è obbligatorio risarcire prima chi è stato danneggiato.

Si tengano poi presenti le gravissime condizioni di zone particolarmente depresse, le quali sono state danneggiate dalla guerra: in questi casi lo spettacolo che presentano questi paesi è veramente desolante e non può più essere rinviata l'opera di ricostruzione. Case comunali, asili, edifici scolastici, chiese, monumenti ai caduti, attendono ancora di essere restaurati.

Noi ci rendiamo conto della necessità di eseguire le opere indispensabili per l'arginatura del Po, perché immensi sarebbero i danni di una alluvione di quel grande fiume (personalmente, in occasione della tragedia del Polesine, ebbi a constatare l'immensità di quella sciagura).

Ma criterio di doverosa prudenza consiglia che non ci vengano negati i limitati fondi indispensabili per l'arginatura dei nostri fiumi.

Esistono progetti relativi alla sistemazione dei principali fiumi classificati in 2ª e 3ª categoria (Tordino, Vomano, Piomba, Pescara, Sangro, Trigno). L'esecuzione di queste opere comporta la spesa di circa 6 miliardi. Noi chiediamo che vengano fatte delle assegnazioni annuali per la esecuzione graduale delle opere stesse.

Nel piano Vanoni è previsto lo sviluppo della viabilità, ma la famosa legge del 1918 è inoperante, ed in una regione dove vi è assoluta mancanza di strade non si può provvedere solo con i mezzi della Cassa per il mezzogiorno.

Varie strade sono state iniziate ed i lavori sono stati interrotti. Questi lavori sono della massima urgenza per evitare ulteriori danni per la prolungata sospensione e per aderire alle aspettative delle popolazioni che hanno visto cominciare la strada ed assistono alla distruzione di quanto è stato già costruito.

L'attuazione dei piani di ricostruzione procede con una lentezza eccessiva, mentre per numerosi piccoli centri abitati, molto danneggiati, è urgente l'intervento del genio civile.

Bisogna costruire in Abruzzo molti edifici pubblici. Cito, per esempio, gli edifici per gli uffici finanziari di Aquila e di Chieti, le carceri giudiziarie di Pescara, il centro di rieducazione dei minorenni di Aquila. Noi non chiediamo l'impossibile, e l'impossibile sarebbe l'assegnazione in uno o due bilanci di tutti i fondi necessari: noi domandiamo che in ogni bilancio sia prevista una quota per l'esecuzione delle opere adeguata alle necessità.

Nel settore ospedaliero, secondo i dati dell'A. C. I. S., mancano complessivamente, nel territorio nazionale, sessantamila posti letto, di cui 50 mila nel meridione. Data questa così grave carenza nelle regioni del Mezzogiorno, è urgente che si concedano i fondi necessari per completare gli ospedali dei quali si è cominciata la costruzione e per mettere in condizione di funzionalità quelli cui mancano solo le attrezzature.

L'onorevole ministro conosce come sia necessaria l'assegnazione di fondi per completare alcune opere marittime. Vale, anche in questo caso, l'osservazione di carattere generale, e cioè che, se è opportuno destinare mezzi finanziari per nuove costruzioni portuali, è necessario assegnare, prima o contemporaneamente, i fondi per mettere in condizione di sollecito rendimento le opere già iniziate. Nel momento in cui si stimola il sorgere delle industrie nel Mezzogiorno, è necessario completare le opere portuali alle quali è legato lo sviluppo industriale.

Una segnalazione particolare devo fare al ministro per permettere il funzionamento di un'importante centrale ortofrutticola destinata a servire le province di Chieti, di Pescara e parte di quella di Teramo, e per la quale sono in corso di avanzata costruzione lavori

per circa mezzo miliardo. La centrale ortofrutticola è sorta per iniziativa di un consorzio costituito fra i consorzi di bonifica, le camere di commercio e le amministrazioni provinciali interessate, con il concorso della Cassa per il mezzogiorno; ma perché questo stabilimento possa svolgere la sua attività è indispensabile la ricostruzione a Pescara del raccordo ferroviario, distrutto dalla guerra. Il progetto è presso la direzione generale delle opere marittime, ed è prevista una spesa di ottanta milioni. Le opere di bonifica e di irrigazione sono state in gran parte compiute — e siamo alla vigilia di vedere aumentata sensibilmente la produzione dei prodotti agricoli in quella zona adriatica — ma la centrale ortofrutticola non potrà adempiere al suo compito se non viene ricostruito immediatamente il raccordo ferroviario distrutto dalla guerra.

Non presento un ordine del giorno particolare per chiedere quest'opera, modesta come finanziamento, ma urgente per la sua finalità: mi rimetto con piena fiducia alla comprensione dell'onorevole Togni.

Raccomando al ministro le autostrade che riguardano anche l'Abruzzo, previste dalla legge n. 463, pregando di tener presente anche la proposta per un'autostrada Pescara-Sulmona con due deviazioni, una per Napoli ed una per Roma, secondo i voti espressi in un convegno regionale tenutosi a Sulmona dai rappresentanti dell'Abruzzo. In modo speciale chiedo l'interessamento del ministro per la realizzazione dell'autostrada Pescara-Rimini-Bologna, che non può essere rinviata, anche perché la legge n. 463 ha fissato la norma che riserva nelle spese per autostrade il 25 per cento a favore di quelle del Mezzogiorno. I trasporti sulla nazionale adriatica si effettuano con grave difficoltà, e la costruzione dell'autostrada Pescara-Bologna si impone non solo per la necessità di rendere celeri le comunicazioni ed i trasporti tra Lecce ed il nord, ma anche per la incolumità personale, perché, date le condizioni di viabilità e l'intensità del traffico, la cifra delle vittime sulla statale adriatica è la più alta tra quelle che vengono registrate.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
RAPELLI

SPATARO. Signor ministro, ella presenterà alla Camera disegni di legge per sviluppare le attività del suo Ministero e per renderle più efficienti nell'interesse generale del paese. Mi auguro che essi abbiano a trovare

il consenso unanime del Parlamento. Ma tenga presente, onorevole Togni, questa mia previsione. Il suo nome sarà ricordato come ministro dei lavori pubblici non tanto per il numero delle leggi che potrà far approvare dal Parlamento, quanto se riuscirà a rendere pienamente operanti le leggi presentate dai suoi predecessori, eventualmente migliorate. Ottenga dal collega del tesoro e dal Governo fondi adeguati alle necessità più urgenti ed ella, onorevole Togni, avrà acquisito una grande benemerita davanti al paese. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

#### Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il disegno di legge, già approvato dalla II Commissione della Camera e modificato da quella III Commissione:

« Partecipazione dell'Italia all'Esposizione universale di Bruxelles del 1958 » (2889-B).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede, con il parere della IV Commissione.

#### Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. La VI Commissione (Istruzione), nella seduta odierna, ha approvato il seguente provvedimento:

FRANCESCHINI FRANCESCO ed altri: « Esonerato dall'insegnamento per i presidi dei licei scientifici » (*Modificata dalla VI Commissione del Senato*) (992-B).

#### Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rigamonti, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato il gravissimo disagio che si è determinato nel delta polesano in conseguenza del rialzo degli argini del Po, rialzo che ha portato alla eliminazione delle uniche strade esistenti che scorrevano appunto su detti argini, tanto che alcune località sono rimaste praticamente isolate,

impegna il Governo

a dare immediato inizio alla costruzione di nuove strade in sostituzione di quelle scomparse in quanto gli attuali collegamenti di fortuna non possono che rappresentare una

soluzione contingente e di carattere assolutamente provvisorio».

L'onorevole Rigamonti ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

RIGAMONTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è ormai una abitudine, direi quasi una prassi, che chi prende la parola sul bilancio dei lavori pubblici chieda venia ai colleghi per il fatto di essere costretto a ripetere qui cose dette infinite volte da lui o da altri colleghi, tanto che ogni intervento potrebbe ridursi ad un invito alla Camera a consultare gli atti parlamentari.

Credo che sia proprio in questa considerazione la sintesi di quanto di negativo vi è in questo bilancio o, meglio, di quanto, purtroppo, di negativo vi è da tanti anni nel bilancio dei lavori pubblici. Infatti, anche questa volta noi ritroviamo l'ormai cronica insufficienza di fondi e, quello che è ancora più grave, la mancanza di una chiara e organica politica di opere pubbliche che consenta una visione generale del come si intende affrontare e risolvere i singoli problemi.

Per rendersene conto basta por mente, nello scorrere il bilancio, alle innumerevoli leggi che vi trovano finanziamento. Queste leggi possono, in sostanza, essere raggruppate in tre categorie.

Alla prima categoria appartengono le leggi con stanziamenti in più esercizi, aventi lo scopo di affrontare alcuni tra i problemi più scottanti (eliminazione delle case malsane, legge sui fiumi, ecc.). Indubbiamente questi sono i provvedimenti più organici e più importanti, ma purtroppo, anche questi, come tutti gli altri, soffrono della assoluta insufficienza di mezzi per poter risolvere nella loro interezza i problemi che si intendono affrontare.

Troviamo poi leggi particolari per opere particolari (le università, gli ospedali, le strade). Qui entriamo veramente nel *caos* dei provvedimenti riguardanti opere singole che arrivano a maturazione sotto le pressioni più disparate. E nessuno credo possa affermare onestamente che uguali esigenze, magari più pressanti, non esistano in altre zone del nostro paese. È un po' la corsa a chi arriva primo con la comoda giustificazione che, essendo il problema generale troppo vasto da affrontare, intanto ognuno cerca di strappare (e dobbiamo dire che cerca di strappare per scopi benefici) quello che può.

Ritengo che per cominciare a parlare di una politica dei lavori pubblici si debba

prima di tutto chiudere la porta a tali provvedimenti che rappresentano la triste politica del caso per caso e che sono ormai troppo numerosi per poter essere considerati veramente di carattere eccezionale.

Ultima categoria, infine, è quella delle leggi con contributi in annualità, fra le quali primeggia la ben nota legge n. 589 sulla quale, per altri aspetti, torneremo in seguito.

La strada che queste leggi percorrono è veramente troppo costosa: ben 60 miliardi figurano nel bilancio in discussione per pagamenti in annualità, vale a dire per opere concrete. A tale proposito mi sembra che il discorso se queste annualità debbano essere incluse nel bilancio dei lavori pubblici o in quello del tesoro, non sia fondamentale, in quanto la sostanza purtroppo non cambia, e la contestazione avrebbe ragione di essere soltanto se vi fosse qualcuno — qualche male intenzionato — il quale pensasse che questa cifra viene lasciata nel bilancio dei lavori pubblici per impinguarne la cifra finale, a conforto dell'uomo della strada; e il nostro ottimismo ci fa rifuggire da tali considerazioni.

Resta ferma però la necessità di studiare e di attuare un intervento statale completamente diverso.

Non vi è dubbio però che, oltre ad una legislazione caotica, altri e non meno gravi sono gli ostacoli che impediscono la realizzazione di una politica dei lavori pubblici: primo fra essi l'esistenza di innumerevoli enti venuti alla luce attraverso i tempi, sottraendo progressivamente al Ministero dei lavori pubblici numerosissimi compiti che, per la loro natura, avrebbero dovuto trovar sede esclusivamente in detto Ministero. Basti pensare all'interminabile elenco di enti che costruiscono case con i soldi dello Stato per avere una chiara indicazione in merito.

Su questo punto esiste concordanza di vedute da tutte le parti. La necessità che il Ministero dei lavori pubblici torni ad essere il solo, vero strumento per la realizzazione di opere pubbliche che in tutto o in parte fanno capo al bilancio dello Stato, è universalmente riconosciuta ed auspicata.

Strano a dirsi, però, nella pratica tali enti non solo non diminuiscono, ma aumentano e ciò porta a constatare che, non essendovi alcuna ragione di carattere economico, al ricercatore delle cause del fenomeno la via è aperta ad ogni considerazione, anche alla meno bella ed edificante.

Sempre in tema di visione organica dei problemi, si arriva addirittura in alcune leggi

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

(fra esse, quella n. 589) a stabilire una divisione netta: tanto al nord, tanto al sud, indipendentemente da quella che è la situazione reale delle varie zone del paese, vale a dire senza tener conto di quello che potrebbe essere preminente al nord oppure al sud a seconda dei casi, a seconda delle opere che si intende finanziare.

A proposito di nord e sud mi consenta il relatore un'amichevole critica o, meglio, un amichevole rilievo.

Se non avessi conosciuto l'onorevole Di Leo, la lettura della relazione mi avrebbe detto chiaramente la sua terra di origine. Ora, non sarò certamente io a non riconoscere le infinite esigenze di quelle terre, e dico anzi che qualunque provvedimento sarà preso per andare incontro a quelle esigenze, mi troverà eventualmente sempre dalla parte di coloro che le vogliono soddisfare. Mi sembra però che nella relazione si sia fatta su questo punto un po' di confusione tra quello che poteva essere un intervento di un parlamentare e quella che invece avrebbe dovuto essere la relazione al bilancio dei lavori pubblici dello Stato italiano.

A chi chiede insistentemente una politica dei lavori pubblici può essere facilmente opposto che sarebbe bello ed auspicabile, ma che praticamente non avrebbe rilievo in quanto, con i fondi disponibili, si correrebbe il rischio di creare la cornice di un bel mosaico, senza avere poi praticamente i mezzi per la composizione.

Gli aspetti finanziari del bilancio sono diffusamente illustrati nella relazione, che a tale proposito è ricca di dati. Io non intendo tediare la Camera con altri dati: mi basta prendere atto che, nella realtà attuale, il bilancio è di 5 miliardi inferiore a quello del precedente esercizio.

Vi è un problema però su cui non è possibile sorvolare, ed è quello dei residui. Non intendo portare qui problemi astrusi, come quello del bilancio di cassa o del bilancio di competenza, perché quando si parla di opere pubbliche penso sempre ai tecnici e alla loro praticità e spero sempre che venga il giorno in cui qualcuno — e questo discorso vale un po' per tutte le pratiche burocratiche che sono necessarie per la realizzazione di opere pubbliche — abbia il coraggio di mettere le mani nei sacri principi della contabilità generale dello Stato, non certo per frodare ma per rendere un grande servizio al paese. 393 miliardi alla fine dell'esercizio 1955-56, 100 miliardi in meno al momento in cui io parlo, a quanto mi ha comunicato il ministro — e di

questo non possiamo che provare motivo di compiacimento — significano una cifra enormemente superiore destinata ad opere pubbliche da eseguire per il meccanismo delle leggi con i pagamenti trentennali.

È certo che un fenomeno di questo tipo è addirittura paradossale in un paese in cui ogni lira spendibile dovrebbe essere immediatamente spesa. Quali sono le cause fondamentali di tale fenomeno? Può esserne fatto carico al Ministero dei lavori pubblici? Personalmente io ritengo di no, in quanto mi sembra che tre siano le cause fondamentali: lunghezza degli adempimenti di carattere burocratico; difetti della legislazione; difficoltà nella contrazione dei mutui da parte degli enti finanziari, particolarmente da parte degli enti locali. E qui — lo ha fatto l'oratore che mi ha preceduto — sarebbe il caso di fare un'analisi più minuta dei tempi burocratici che occorrono per portare a maturazione una pratica. Tutti sappiamo che per lo meno occorrono un paio di anni, quando tutte le cose vanno bene, e cioè quando la richiesta, al momento in cui è fatta, trova nell'esercizio seguente una possibilità di finanziamento, altrimenti passano due, tre e forse quattro anni. E se noi pensiamo che per la contrazione di un mutuo, quando si ha finalmente l'adesione della Cassa depositi e prestiti, occorrono da sei a sette mesi, ammettendo di non perdere un giorno sui tavoli dei vari uffici, per riuscire ad ottenere il mutuo, soltanto per pubblicazioni, deliberazioni e per tutto il tempo necessario perché le pratiche diventino esecutive, appare evidente la necessità di risolvere questo aspetto del problema, che molto spesso è una delle conseguenze fondamentali della impossibilità di eseguire determinate opere pubbliche. Se poi per caso in una di queste opere introduciamo il cosiddetto appalto concorso per un'opera di carattere particolare, quale può essere un ponte, allora la cosa diventa veramente tragica: occorrono 8-10 mesi per portare a compimento la pratica. Quindi, vorrei invitare il ministro a dare disposizioni perché questo sistema degli appalti concorso venga completamente eliminato nella esecuzione delle opere.

È chiaro, però, che un periodo, che potremmo chiamare burocratico, esisterà sempre anche se è possibile ridurlo ad una misura accettabile. A tali provvedimenti vanno, quindi, affiancati quelli tendenti ad eliminare i difetti esistenti nella legislazione. Personalmente ritengo che ogni provvedimento di finanziamento di opere pubbliche, sotto qual-

siasi forma, debba consentire l'erogazione dei fondi in più annualità. Ciò significa in pratica avere la possibilità di tenere conto del tempo perduto per l'espletamento delle pratiche burocratiche e dei tempi tecnici per l'esecuzione delle opere stesse, essendo perfettamente inutile finanziare in un unico esercizio un'opera che non possa essere eseguita in un tempo inferiore ai tre o quattro esercizi. È indispensabile adeguare la legislazione a tale criterio, e ciò può essere ottenuto operando in modo che eventuali nuove leggi per finanziamenti di opere pubbliche abbiano sempre stanziamenti pluriennali e modificando le leggi già esistenti. Di ciò non è evidentemente responsabile il Ministero dei lavori pubblici. Dovrebbe però essere cura di tale Ministero promuovere gli opportuni provvedimenti.

La causa fondamentale, però, dell'attuale stato di cose per quanto riguarda i residui è rappresentata dalla difficoltà degli enti locali di trovare i fondi necessari, cioè di contrarre i mutui. È forse questa una delle cause fondamentali dell'inutilizzo dei contributi concessi, contributi che si ritrovano nei ben noti cartellini d'impegno presso il Ministero dei lavori pubblici e per i quali, onorevole ministro, si impone comunque una revisione in modo da consentire lo sblocco di somme certamente notevoli che devono poi essere date a chi abbia non dico la volontà, perché non penso mai alla cattiva volontà degli enti locali, ma la possibilità di utilizzarle. Infatti, purtroppo, molto spesso avviene che una provincia o un comune, che al momento della richiesta avevano la possibilità di garantire il futuro mutuo, essendo passati due, tre o quattro anni non hanno più questa possibilità.

La situazione della Cassa depositi e prestiti va sempre più aggravandosi. Se quanto ci è dato sapere risponde a verità, siamo al punto che mutui superiori ai 20 milioni sono concessi soltanto dietro speciale autorizzazione del ministro del tesoro.

Non voglio discutere la giustizia o meglio la necessità del provvedimento, ma se si pensa a quanto poco rappresenti, tradotta in opere concrete, una tale cifra, si può avere un'idea ben precisa della gravità della situazione.

Il suo predecessore, onorevole ministro, rivolse un appello ai gruppi finanziari perché una parte dei loro depositi venisse riservata per il finanziamento con mutui di opere pubbliche. Tale appello ha dato scarsi risultati, anzi credo che non ne abbia dato alcuno.

Certamente, se non si risolve questo aspetto fondamentale del problema, potremo

fare molte leggi, anche delle buone leggi per dare contributi agli enti locali, ma non eviteremo l'aumento della cifra dei residui. Non è facile dare dei suggerimenti in materia; però il problema deve essere affrontato con la massima decisione.

Fra le tante leggi elencate nel provvedimento in esame, particolare attenzione merita la legge 3 agosto 1949, n. 589, con le sue modificazioni, in quanto è l'unica legge alla quale possono attingere gli enti locali per le loro molteplici esigenze.

Edifici pubblici, opere igieniche, ospedali, strade, ecc., sono realizzabili soltanto con i fondi di tale legge, perché gli enti locali non sono mai in condizione di fare opere se non hanno il contributo dello Stato, data la loro situazione di bilancio. La relazione mette molto opportunamente in evidenza il grave fenomeno della riduzione degli stanziamenti che dalla nascita della legge ad oggi ha seguito con ammirevole costanza un senso opposto a quello delle richieste di finanziamento, e l'enorme squilibrio fra le richieste e la possibilità di concessione.

Non vi è dubbio quindi che, senza un notevole aumento dei fondi a disposizione della legge in esame, gli innumerevoli e pressanti problemi degli enti locali avranno una prospettiva di soluzione talmente lontana da scoraggiare i più ottimisti e volenterosi.

Urge inoltre modificare il meccanismo della legge, particolarmente per quanto riguarda il finanziamento delle opere. Oggi si procede con il metodo del contentino, dando un po' a tutti, ed innumerevoli opere iniziate con un primo stanziamento attendono da due, tre, quattro esercizi il completamento del loro finanziamento. È il famoso criterio degli stralci funzionanti, come se un'opera potesse essere considerata veramente funzionante prima di rispondere agli scopi che hanno determinato i criteri fondamentali della sua progettazione, vale a dire prima di essere completata.

Uno stralcio funzionante è, dal punto di vista economico, un cattivo affare perché serve quasi esclusivamente a causare una degradazione di una parte dell'opera prima ancora che la rimanente venga iniziata e che la sua funzione di pubblica utilità abbia avuto la possibilità di esplicarsi.

Per rimediare a questo difetto fondamentale, oltre a perseguire una politica concreta che nel caso specifico significa un finanziamento totale delle singole opere, è indispensabile che gli stanziamenti non siano più fissati di anno in anno, ma, indipendentemente dalla

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

loro entità, siano stabiliti per un periodo che ritengo non debba essere inferiore ai cinque esercizi.

Ciò consentirà evidentemente di finanziare le varie opere in più esercizi, e sarà compito di chi valuta i progetti, come dicevo innanzi, stabilirne, in relazione all'entità dell'opera e ai tempi tecnici necessari per la sua realizzazione, il numero, permettendo così la realizzazione di un maggior numero di opere nello stesso periodo di tempo. È appena necessario ribadire che un tale metodo concorrerebbe notevolmente ad eliminare il grave fenomeno dei residui.

Fra i numerosi problemi che, in tema di opere, gli enti locali devono affrontare, tutti purtroppo necessari ed urgenti, importanza preminente hanno a mio parere le scuole, gli ospedali e le strade.

Se il problema scolastico ha ricevuto una notevole spinta verso la soluzione, sia pure in un tempo troppo lungo, con la legge 9 agosto 1954, n. 645, per gli altri problemi rimane ancora sempre e soltanto la legge n. 589.

Gli stanziamenti del corrente esercizio per gli ospedali consentiranno solo alcune opere più urgenti, anche se non possiamo sapere l'entità, che viene fissata di volta in volta. È necessario che come prima realizzazione si cerchi di ovviare alla mancanza di 60 mila posti-letto che richiedono una spesa molto ingente. Accennando ad una così rilevante necessità, non è necessario un lungo commento per mettere in evidenza la gravità della situazione. Ritengo però di fare opera di giustizia sollevando in questa sede un aspetto particolare dell'assistenza ospedaliera, tanto trascurato che fin oggi nessun contributo dello Stato è andato a questo settore: è il gravissimo problema degli ospedali psichiatrici.

Come a tutti noto, detti enti dipendono dalle amministrazioni provinciali che hanno il compito del ricovero e della cura dei malati di mente. Esistono attualmente in Italia 70 ospedali psichiatrici. Di essi alcuni (ad esempio quelli di Varese, Como ed altri) sono istituti che rispondono in pieno alle esigenze di un luogo di cura dal punto di vista sia igienico-sanitario sia ambientale, ma i rimanenti, purtroppo la stragrande maggioranza, sono tutto fuorché un ospedale.

Locali sovraffollati in edifici in stato di manutenzione disastrosa, servizi assolutamente insufficienti, mobilio vecchio e sgangherato, mancanza di attrezzature scientifiche, fanno di questi nosocomi un qualche cosa

che somiglia molto di più ad una galera che ad un luogo di cura, intendendo per galera, naturalmente, quello che normalmente si pensa quando si dice questa parola, perché nella realtà esistono case di pena che sono migliori di molti ospedali psichiatrici del nostro paese.

I luoghi di cura per malati sono mal ridotti ed occorre tenere presente che l'ambiente sui malati di mente ha un'importanza enormemente superiore a quella che ha sui comuni malati ed è la base fondamentale per una cura proficua. Onorevole ministro, occorre ricordarsi con urgenza anche di questi infelici, se non vogliamo dare l'impressione, e sono fermamente convinto che ciò nessuno voglia, che il particolare tipo di malattia che li rende un po' assenti dalle cose di tutti i giorni, dalla vita di tutti i giorni, sia una comoda giustificazione per lasciarli in un desolante stato di abbandono.

Ultimo, anche se primo come importanza sociale ed economica, viene il problema della viabilità minore. Tanti, forse troppi, sono stati i convegni e tante sono le pubblicazioni sulla situazione e i bisogni della viabilità cosiddetta minore che veramente inutile è qui ripetere dati e cifre universalmente noti. Ciò non significa però che non ci si debba occupare del problema, soprattutto perché l'inizio della discussione abbinata delle proposte di legge Camangi e Rigamonti e del disegno di legge governativo alla nostra VII Commissione, discussione inspiegabilmente arenata, ci impone alcune considerazioni fondamentali, nella speranza che il ministro ci dia assicurazione che la discussione sia al più presto ripresa con la ferma volontà di portarla a termine con un risultato concreto.

Ci sono in Italia dei teorici ad ogni costo che amano complicare i problemi pretendendo di dar loro una soluzione ideale realizzabile solo in una terra vergine dove tutto sia da iniziare. Una tale prospettiva non può non essere fascinosa; solo inconveniente è che noi dobbiamo fare i conti con la realtà del mondo in cui viviamo. Tale è la posizione di coloro che parlando di viabilità chiedono che ogni piano, ogni legge nasca in funzione di un coordinamento che dovrebbe costituire la base della cosiddetta politica dei trasporti, conciliando, nel caso specifico, la strada con la rotaia e i diversi tipi di strada fra loro.

Non intendo negare valore a queste proposizioni quando esse si riferiscono alle ferrovie, alle autostrade, alle strade statali e ad un determinato numero di strade provinciali. Mi si consenta, però, di non ritenere

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

più valido il discorso quando si parla di strade comunali, che sono quelle che più di tutte richiedono un immediato intervento, dato il loro stato di rovina e l'impossibilità degli enti proprietari di porvi rimedio.

Trattasi, infatti, di strade che nella loro totalità servono interessi di carattere locale e come tali suscettibili di variazioni di tracciato solo di lieve entità, anche per un evidente motivo di carattere sociale.

È, del resto, appena necessario ricordare quale impulso al miglioramento ambientale, specie dei piccoli comuni, rappresenti la sistemazione di una strada (intendendo sempre per sistemazione la bitumatura), e quale impulso rappresenti, anche nelle località economicamente meno provvedute, al fiorire dell'attività edilizia, per capire come strade che uniscono comuni capoluoghi passando attraverso frazioni e centri minori perderebbero la loro principale ragione di essere se il tracciato dovesse subire variazioni tali da lasciare quei cittadini che da anni aspettano di uscire dal fango nella vecchia situazione.

Il disegno di legge governativo prevede 100 miliardi in 12 anni per contributi agli enti locali nella misura del 60 per cento.

Ma tre sono i difetti fondamentali della legge: 1°) il contributo del 60 per cento è assolutamente teorico, direi quasi, uno specchio per le allodole, in quanto solleva speranze che sono destinate a scomparire quando subito dopo si afferma che tale contributo non può superare la cifra di 3 milioni per chilometro (tale cifra può, nella migliore delle ipotesi, rappresentare infatti al massimo il 35 per cento del costo chilometrico di sistemazione); 2°) il tempo di esecuzione è troppo lungo, per lo meno il doppio di quello che dovrebbe essere per poter dire di aver affrontato il problema in misura adeguata alle esigenze reali; 3°) la cifra stanziata è assolutamente insufficiente.

Un provvedimento che voglia veramente stare nella realtà ed essere adeguato alle reali necessità deve avere, a mio modo di vedere, le seguenti caratteristiche fondamentali: 1°) il contributo dello Stato deve essere del 60 per cento sul costo reale delle opere; 2°) i fondi necessari devono essere erogati in un periodo non superiore ai sei anni.

Per quanto attiene al punto più scabroso, cioè il volume degli investimenti, sono necessarie alcune precisazioni.

Poniamoci prima di tutto una domanda: che cosa intendiamo fare? Vale a dire, quali

saranno le caratteristiche che si vogliono dare alle strade in discussione con la loro sistemazione? Primo dovere di tutti noi è quello di operare perché siano ben spesi i denari dello Stato.

Ciò nel caso specifico significa che nel testo della legge dovranno essere precisate alcune caratteristiche fondamentali, in modo particolare la larghezza del piano viabile, che nella maggioranza dei casi dovrebbe essere di 7 metri di nastro asfaltato e, comunque, mai inferiore ai metri 6. Una codificazione di norme di carattere tecnico è indispensabile per evitare soluzioni di tipo illusoriamente economico, che servirebbero a dare la tinta a facciate destinate a crollare molto rapidamente. E non credo di essere troppo esigente nel fare questa richiesta, in quanto abbiamo nel nostro paese innumerevoli esempi di strade asfaltate alla meno peggio e larghe 4-5 metri, le quali, non essendo sufficienti neppure nel momento in cui furono sistemate, non tenevano affatto in considerazione la prospettiva dell'aumento del traffico.

Il costo chilometrico di tali sistemazioni si può mediamente ritenere di 10 milioni per chilometro, con la conseguenza che 6 milioni per chilometro sarebbero a carico dello Stato. Occorre ora intenderci circa la quantità di chilometri sulla quale è necessario operare. Una elencazione dei pareri a tale proposito metterebbe in evidenza una tale diversità di vedute da scoraggiare chiunque volesse conciliare le varie tendenze. La relazione riporta una tabella della densità delle strade nei vari paesi europei. Il possibile raffronto mi sembra però privo di valore pratico. La quantità di strade di un paese può, a mio modesto parere, aver valore soltanto se legata alla caratteristica geografica del paese stesso; e pertanto nessun valore indicativo sulla carenza o meno di strade in Italia può avere il fatto che, ad esempio, la rete stradale extraurbana in Belgio sia di 1.743 chilometri per mille chilometri quadrati, ed in Italia di soli 657 chilometri.

Un'analisi della situazione italiana ci dimostra con patente evidenza una esuberanza di strade comunali nel nord, ed una situazione sostanzialmente diversa nel sud. Non voglio parlare di carenza nel sud, perché i dati a mia conoscenza autorizzano a parlare di scarsità caso per caso, ma non di carenza di carattere generale.

Una indagine da me condotta presso le amministrazioni provinciali ha portato ad

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

individuare, tenuto conto delle opere da eseguirsi con leggi speciali — Cassa per il mezzogiorno e « cassetta » per il centro-nord — in 35 mila chilometri la rete di strade comunali che rappresenta il minimo indispensabile per una viabilità che effettivamente consenta il collegamento dei capoluoghi di comuni tra di loro e con le frazioni più importanti, nonché con i capoluoghi di provincia, e dia incremento ai centri turistici ed economici fondamentali delle varie province.

Non possono poi essere dimenticati, come accade invece nel disegno di legge governativo, 20 mila chilometri di strade provinciali, ubicate nella stragrande maggioranza nel sud, ancora da sistemare e per le quali non vi è posto neppure nel calderone della legge n. 589.

La sistemazione di 55 mila chilometri di strade comunali e provinciali comporta una spesa a carico dello Stato di 330 miliardi che, per fare una cosa seria, dovrebbero essere erogati in sei esercizi. Siamo evidentemente ben lontani dai 100 miliardi in 12 anni del progetto governativo, ma siamo nei termini reali di una situazione che deve essere risolta senza ulteriori dilazioni.

Nessuno si stupisca se non affronto in questa sede un altro aspetto fondamentale del problema, aspetto che, se non sarà risolto, toglierà validità pratica alla tanto auspicata legge sulla viabilità minore. È il problema del modo come gli enti locali avranno la possibilità di affrontare il rimanente 40 per cento, e le amministrazioni provinciali di provvedere alle spese per la manutenzione. Ritengo infatti che ciò debba essere risolto dalla ormai troppo richiesta e troppo promessa riforma della finanza locale, che sola può assicurare una reale autonomia economica degli enti locali.

Senza voler approfondire gli altri aspetti della viabilità nel nostro paese, vale a dire quelli interessanti la viabilità statale e le autostrade, mi limiterò a sottolineare l'urgenza dell'adeguamento al traffico presente e futuro, vagliando nel modo più oculato possibile l'utilizzo del bilancio dell'« Anas », in quanto è necessario, per ragioni più ovvie che evidenti, assicurare una rapida ed economica circolazione delle merci. A tale scopo particolare attenzione deve essere posta alle distanze virtuali.

Per le autostrade è fondamentale una rapida esecuzione e una oculata scelta delle precedenze, che tenga veramente conto delle situazioni di traffico esistenti nelle varie zone del nostro paese. Scelta quindi economica e non politica. A tale proposito è indispensa-

bile rimediare all'assurda dimenticanza della Bologna-Padova.

Mi sia infine consentito invitare l'onorevole ministro a prendere una decisione sulla tanto dibattuta scelta del tracciato dell'« autostrada del sole », che non può non avere come determinanti le distanze reali e virtuali.

Il problema stradale indubbiamente è vasto e finanziariamente di portata notevole. Desidero ricordare ancora una volta che il forte incremento del traffico e quindi delle entrate fiscali derivanti dalle tasse di circolazione sui carburanti e lubrificanti consente i necessari investimenti che tutti concordano ormai nel considerare altamente fruttiferi.

Ultimo argomento che mi propongo di trattare è quello della sistemazione idraulico-forestale del nostro paese. A tale proposito devo chiedere venia se, da buon polesano, nel trattare dei problemi attinenti alle opere idrauliche presterò particolare attenzione alla sistemazione idraulico-forestale del Po, dell'Adige e dei loro affluenti.

La recente alluvione del Polesine e quanto è avvenuto in Piemonte e in Lombardia non sono stati un campanello d'allarme, ma bensì una conferma e un chiaro monito, a chi ne ha il preciso dovere, di provvedere con la massima urgenza, senza fermarsi all'ostacolo finanziario, che indubbiamente esiste, ma che deve essere affrontato e rimosso con la massima decisione, il che, in realtà, non si può dire fino ad oggi sia stato fatto. Occorrerebbe infatti una buona dose di ottimismo per ritenere che la legge 9 agosto 1954, n. 638, con i suoi 120 miliardi in 12 anni, sia idonea a risolvere il problema della sicurezza idraulica non della sola valle padana, ma di tutta Italia. Su questo punto del resto il relatore si esprime molto chiaramente e ci trova perfettamente consenzienti, specie là dove mette in evidenza i danni che derivano all'economia di tutta la nazione dal permanere dell'attuale stato di cose e dell'assurdità di praticare in questo campo una politica finanziaria della lesina.

Quali sono le somme necessarie e in quanto tempo dovranno essere erogate per uscire da questa politica della lesina e ottenere risultati definitivi, per lo meno nella misura in cui possono valere le umane previsioni?

Mi limiterò ad esaminare la parte riguardante la valle padana senza con questo voler minimamente disconoscere le analoghe necessità delle altre zone della nostra penisola, tanto disgraziata per la sua configurazione sotto questo punto di vista.

Per quanto riguarda le opere necessarie ed il loro costo, mi riferirò alla relazione di una commissione ministeriale istituita dopo l'alluvione del 1951 con il preciso compito di studiare le cause dell'alluvione stessa e le opere necessarie per prevenire altri analoghi disastri.

È a questo punto necessario sottolineare come tale relazione, che porta la firma di tecnici ben noti nel campo idraulico, sia rimasta quasi clandestina. Non ne ha mai parlato la stampa, non si hanno notizie di discussioni in sede competente: la copia che ho avuto la possibilità di consultare mi è giunta per vie traverse.

Perché? È una domanda che pongo all'onorevole ministro.

La commissione in parola affidò a tre gruppi di studio l'approfondimento dei singoli aspetti del problema. È infatti a tutti noto che gli aspetti fondamentali sono appunto tre, e precisamente: 1°) interventi idraulico-forestali nel bacino idrografico del Po; 2°) provvedimenti relativi al corso principale del Po; 3°) provvedimenti per il delta del Po.

La grande massa di detriti che scende a valle dai sottobacini del Po nei periodi che potremmo chiamare di punta (indipendentemente da fenomeni di carattere eccezionale che indubbiamente hanno influito nel 1951, anche se oggi comincia ad essere difficile parlare di eccezionalità), unita alla massa di acqua che scende senza controllo, ha agito da elemento determinante; una accurata indagine, che ha valutato non solo i riflessi dell'alluvione del 1951 ma anche i danni causati nelle singole zone (vallate alpine e appenniniche), ha chiaramente dimostrato come sia indispensabile una accurata opera di rimboschimento e di regolazione delle acque che ponga fine al più presto all'anarchia esistente.

Decisamente diversi si sono infatti dimostrati i danni da zona a zona, da valle a valle, a seconda della consistenza delle zone boschive e delle opere di regolazione del deflusso delle acque.

Una completa sistemazione di tali bacini richiederebbe, sempre secondo la relazione, una spesa complessiva di 132 miliardi. La regolazione dell'asta del fiume, salvo nel suo delta, presenta, ovviamente, tre aspetti fondamentali: 1°) rafforzamento degli argini e loro innalzamento ad un franco che non sia inferiore a metri 1 sul profilo di piena del 1951; 2°) regolazione dell'alveo del fiume con

opere che consentano la massima rapidità di deflusso, il rapido allargamento dell'alveo, sia nelle golene che in eventuali bacini, con opere stabili; 3°) scolmatori di piena.

Su quest'ultimo punto le idee sono controverse e sembra che debba prevalere una considerazione di carattere economico-sociale, in quanto scolmi fuori dell'alveo richiedono notevoli occupazioni di terreni e possono interessare anche centri abitati. La considerazione è indubbiamente valida ed io voglio solo raccomandare che non sia determinante in senso assoluto. La serie di tali opere importerebbe una spesa di 90 miliardi.

Il problema finale — come sistemare le foci del Po — ha trovato soluzioni tecniche di tipo diversissimo; concordanza di vedute esiste però sulla regolazione dei vari rami per togliere le maggiori anse, sul dragaggio degli alvei, sulla eliminazione degli scanni a mare, vale a dire su tutti quei provvedimenti che hanno come scopo una maggiore velocità di deflusso. Tutto ciò lascia però insoluto il problema di fondo, e precisamente quello di un manufatto che consenta una regolazione artificiale efficiente del deflusso delle acque del Po.

È su questo punto che sorge la massima diversità di vedute tra i vari tecnici. In sede extra-parlamentare ho sentito una persona che ricopriva una carica pubblica importante, la quale, per giustificare quel che non si era fatto in questo campo, diceva che era logico che non si fosse posto mano alla soluzione di questo problema fintantoché i tecnici non si fossero messi d'accordo, in quanto si correva il rischio di spendere inutilmente i denari dello Stato. E allora, si potrebbe fare della facile ironia prospettando il fatto che i tecnici possano mettersi d'accordo fra 50 o 100 anni!

Però, volendo restare su un terreno concreto e parlando con estrema serietà di un problema serio quale è quello in esame, credo che sia necessario che una scelta venga fatta definitivamente dal Ministero dei lavori pubblici, perché qualunque soluzione — anche se non sarà quella perfetta — sarà sempre una soluzione che potrà valere notevolmente ai fini di una positiva sistemazione delle foci del Po.

La cifra preventivata per queste opere è di 20 miliardi, cosicché, in sostanza, la somma occorrente per la sistemazione della valle del Po e dei suoi affluenti ammonterebbe a 242 miliardi. È veramente una cifra troppo grande, onorevole ministro, se si pensa alle decine e decine di miliardi spesi per le con-

seguenze della mancata esecuzione di tali opere ?

Nella discussione sulle mozioni riguardanti i disastri che recentemente hanno colpito il nostro paese, e nella discussione della legge che stanziava 18 miliardi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha illustrato l'impiego dei primi stanziamenti della legge cosiddetta sui fiumi: ci ha detto come la legge dei 18 miliardi fosse una specie di vestito su misura per riparare i danni causati dalle intemperie in Lombardia, in Piemonte e nel Polesine. Attendiamo in questa sede, onorevole ministro, una precisa risposta su quanto il Governo ha in animo di fare per affrontare e risolvere il problema di fondo.

Non è retorica ricordare che milioni di cittadini, particolarmente del delta padano, attendono atti concreti per un avvenire tranquillo, stanchi come sono di vivere da zingari e — soprattutto ciò offende la loro fierezza — di vivere della pubblica carità quando chiedono soltanto di poter lavorare in pace e tranquillità.

Non meno pressanti e annosi sono i problemi posti dal pericolo permanente rappresentato dall'Adige. Mi limiterò, a tale proposito, a formulare alcune precise domande: quando sarà ultimata la galleria Mori-Torbole? la idrovia Locarno-Venezia diverrà mai una realtà? quali opere, non di ordinaria manutenzione, si intende fare lungo l'asta del fiume?

Poche domande le cui risposte possono significare prospettiva di prosperità e tranquillità per milioni e milioni di cittadini dello Stato italiano.

Resta il problema del tempo in cui le opere necessarie devono essere eseguite. Non c'è dubbio che i tempi tecnici sono enormemente inferiori alle possibilità finanziarie attuali. È quindi un problema di buona volontà. Quanto più ci si avvicinerà a detti tempi tecnici, tanto più si sarà dimostrato coi fatti di voler veramente risolvere la grave situazione.

Cerchiamo, onorevole ministro, di creare anche in questo campo dei residui nel bilancio dei lavori pubblici. Nessuno glielo rimprovererà.

Ogni provvedimento in tal senso ovviamente non potrà non trovarci pienamente consenzienti.

Sempre nel campo della sicurezza idraulica, anche se non di competenza del Ministero dei lavori pubblici, va ancora una volta ricordata al Governo la necessità di una

definitiva opera di arginatura a mare, opera che non può certo essere attuata con i fondi stanziati dalla recente legge Colombo per i danni dell'alluvione.

Non ho, onorevole ministro, la presunzione — come ho detto all'inizio — di aver detto cose nuove, perché, purtroppo, sarebbe praticamente impossibile. Ho voluto porre l'accento su alcuni problemi fondamentali e mettere in rilievo le deficienze cui bisogna porre rimedio. Bisogna affrontare queste deficienze con mezzi adeguati.

Mi auguro che ella, onorevole ministro, voglia dire al Parlamento e al paese quali sono in proposito le intenzioni del Governo per l'immediato avvenire.

E, per finire, onorevole ministro, un problema di carattere locale, cioè la illustrazione preventiva di un ordine del giorno che mi riservo di presentare.

Da alcune settimane è in corso nel Polesine il rialzo degli argini. In quella zona si è creata per la viabilità una grave situazione a lei ben nota, alla quale urge porre rimedio al più presto possibile. Questa situazione si è creata per il fatto che questi argini avevano sulla loro sommità le uniche strade di comunicazione del basso Polesine che assommano praticamente a 40 chilometri di strada provinciale tutti asfaltati e che oggi sono coperti dalla terra proprio per il rialzo degli argini.

Avrà certamente saputo, onorevole ministro, che vi sono stati incidenti e manifestazioni che, una volta tanto, non sono state manifestazioni soltanto di braccianti del Polesine ma un po' di tutte le categorie economiche. Una impresa non ha potuto eseguire i lavori per non lasciare isolato un grosso centro. Non è possibile pensare che quello che sta facendo il genio civile, gettare cioè della ghiaia sugli stradoni di campagna, possa risolvere il problema della viabilità. In linea provvisoria servirà anche quello, ma ciò che è indispensabile è la costruzione immediata di nuove strade fuori dagli argini.

Quando si discusse la legge che io chiamo dei 18 miliardi, presentai in Commissione un ordine del giorno analogo a quello che presenterò per questo bilancio. Ella allora mi disse di accettare l'ordine del giorno salvo la parola « impegna » perché non poteva rispondere per l'aspetto finanziario. Questo significava però che aveva almeno — se ho bene interpretato — la intenzione di affrontare tale aspetto al più presto. Credo che non sia difficile risolverlo, in quanto, se nel complesso tutte le strade distrutte, per rialzare gli argini,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

comporterebbero una spesa di un miliardo e 700 milioni per la loro ricostruzione, secondo la valutazione dell'amministrazione provinciale di Rovigo, quelle fondamentali comporterebbero certamente una spesa inferiore. Non solo, ma i fondi possono essere ritrovati nella legge n. 647, recentemente prorogata e recentemente rafforzata dal punto di vista finanziario.

È questo un problema, onorevole ministro, che deve essere — ripeto — affrontato e risolto con la massima sollecitudine possibile. (*Applausi a sinistra*).

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

GASPARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, nel mio intervento riecheggerò alcune critiche che l'onorevole ministro ha avuto occasione di sentire in assemblee altamente qualificate nel corso della sua recente visita in Abruzzo.

Di queste osservazioni ci ripromettiamo che l'onorevole ministro voglia tener conto per porre rimedio, per quanto è possibile, nel corso dell'attuale esercizio finanziario, e, soprattutto, che ne possa tenere conto nella impostazione del prossimo bilancio.

Ma a queste critiche ed osservazioni, che andrò a fare, debbo premettere il riconoscimento per l'opera svolta dal Governo democratico in Abruzzo, e che ha permesso, nel corso di un solo decennio, di realizzare una imponente opera di ricostruzione e di nuove costruzioni che hanno fatto mutare volto alla nostra regione della quale, nei decenni passati, i Governi si erano ricordati solo quando si era trattato di chiedere sangue per le guerre, o di imporre ad una economia estremamente depressa un insostenibile carico tributario, come ha documentato l'inchiesta sulla disoccupazione e sulla miseria.

Questa è la ragione principale per la quale i parlamentari abruzzesi hanno il dovere e il diritto di chiedere molto al Governo perché, nonostante il molto che si è fatto nel corso dell'ultimo decennio, vi è ancora molto, moltissimo da fare in Abruzzo, per riguadagnare i molti decenni nei quali siamo stati ignorati.

Mi sia anche consentito premettere al mio dire la espressione più viva della gratitudine degli abruzzesi per i funzionari dell'amministrazione dei lavori pubblici, ed in modo particolare per il provveditore ingegnere Santucci. L'opera di questo esemplare funzionario, alla quale è legata tanta parte del progresso civile dell'Abruzzo, non potrà mai essere dimenticata e vivrà nelle opere

che la sua tenace volontà ha permesso di realizzare in ogni lembo della nostra terra.

Quali critiche? Quali osservazioni? Una critica ed una osservazione di carattere generale: quella autorevolmente espressa dal relatore nella sua relazione, veramente pregevole, che ha messo il dito sulla piaga documentando, con le cifre, il grave torto usato al mezzogiorno d'Italia nella impostazione del bilancio dei lavori pubblici. Vi sono riduzioni di spesa che non sono assolutamente tollerabili, delle riduzioni che non hanno nessuna giustificazione, se si vuole esprimere un giudizio sereno. Tanto più che, come ha ricordato l'onorevole Spataro, nella discussione in Parlamento sulla legge istitutiva della Cassa per il mezzogiorno, fu espressamente stabilito che gli stanziamenti della Cassa non avevano alcun carattere sostitutivo rispetto a quelli normali del bilancio dei lavori pubblici. Onde non è possibile, e non può essere consentito prevedere una riduzione di questi in rapporto agli interventi predisposti dalla Cassa.

Se poco felice è la situazione del Mezzogiorno, addirittura insostenibile appare quella dell'Abruzzo.

Abbiamo avuto, infatti, una riduzione sulle opere varie, capitolo che ormai è ridotto ai minimi termini; abbiamo avuto anche una grave riduzione di 190 milioni sui fondi a disposizione del provveditorato alle opere pubbliche dell'Aquila, per quanto attiene ai fondi per il ripristino di opere pubbliche danneggiate dalla guerra. Tutto questo accade mentre la spesa sale dai 14 miliardi e 300 milioni del precedente esercizio ai 16 miliardi e 500 milioni di quello attuale. Si riduce, in sostanza, il finanziamento per i danni di guerra al solo provveditorato dell'Aquila, e si colpisce così una delle più povere regioni d'Italia e la più povera provincia dell'Abruzzo.

Infatti i danni di guerra sono assai gravi ed estesi proprio nella zona montana, nei paesi montani dell'Abruzzo, dove l'esercito tedesco creò la terra bruciata sperando di arrestare le forze alleate che avanzavano verso il centro dell'Italia. Perciò questo atteggiamento dell'amministrazione dei lavori pubblici è in irriducibile contrasto con la stessa politica del Governo, decisamente orientata ad aiutare le regioni più depresse e le zone montane.

Chiediamo, quindi, all'onorevole ministro di integrare le previsioni di spesa, con i fondi a disposizione dell'amministrazione centrale e che nel prossimo esercizio detta previsione

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

sia aumentata almeno nella misura seguita dal capitolo di spesa.

Tutto questo anche perché la situazione non è mutata, e lo scorso anno a proposito di essa, parlando sul bilancio dei lavori pubblici, avevo avuto modo di dolermi come fosse stato previsto uno stanziamento di un miliardo e 380 milioni, quando i danni accertati in Abruzzo, e molto ottimisticamente considerati, assommano alla imponente cifra di 12 miliardi e 400 milioni.

A rimanere entro i valori attuali degli stanziamenti dell'amministrazione dei lavori pubblici, ci vorrebbero circa 10-12 anni per potere completare l'opera di ricostruzione.

Onorevole ministro, noi non possiamo attendere tanto, né lo Stato stesso ha interesse ad attendere tanto, perché le intempestive riparazioni finiscono con il permettere l'aggravarsi dei danni arrecati dalla guerra alle opere pubbliche soltanto danneggiate, con il conseguente aumento della spesa per le riparazioni che farà carico al bilancio dello Stato.

Desidero far rilevare anche un altro aspetto del problema, sottolineato anche dal relatore: la spesa sostenuta dal Ministero dei lavori pubblici, si perde, talvolta, in numerosi rinvii rappresentati da varie leggi e leggine a favore di questa o di quella regione.

La regione abruzzese-molisana è l'unica regione che, purtroppo, non beneficia di nessuna legge o leggina speciale, per cui i fondi ordinari stanziati a favore del provveditorato alle opere pubbliche rappresentano, di fatto, l'unico finanziamento che l'Abruzzo abbia a disposizione e sul quale possa contare.

Per quanto riguarda i piani di ricostruzione, la previsione di spesa viene mantenuta sui 100 milioni annui, corrispondenti ad un capitale di un miliardo e 416 milioni circa. È una somma del tutto insufficiente, ove si consideri che restano da finanziare 72 piani di ricostruzione, da completare circa 100 piani di ricostruzione, per una spesa complessiva prevista intorno ai 19 miliardi.

Ci vorrebbe, quindi, oltre un decennio per completare l'esecuzione dei piani di ricostruzione. Ma tali piani rappresentano per molti comuni, specialmente per quelli montani, l'inizio di una nuova vita; rappresentano la possibilità, anche per i privati, di ricostruire dando l'avvio a migliori condizioni di vita.

È necessario, pertanto, incrementare il capitolo di spesa e intervenire con maggiore urgenza, dando la precedenza soprattutto ai

piccoli comuni ed a quelli maggiormente danneggiati.

Per quanto attiene alla ricostruzione delle case, la pregevole relazione dell'onorevole Di Leo ha sottolineato lo sforzo, veramente grandioso, compiuto dal Governo, sforzo che non può non trovare il consenso ed il plauso di chiunque non sia animato da cieco spirito di parte. Sono anche consenziente con gli ultimi provvedimenti deliberati dal Consiglio dei ministri che mirano ad accelerare, in maniera sostanziale, la ricostruzione delle case, e confermano come il Governo non si consideri pago per quanto è stato fatto, ma miri a fare di più e meglio, per quanto è nelle possibilità.

Purtroppo, però, nella mia provincia ho potuto constatare come, mentre nella fascia litoranea si è ricostruito molto e bene, diversamente sono andate le cose nella zona montana e nei comuni più poveri di essa. Ciò è potuto accadere per tre gravi inconvenienti che traggono origine dalla vigente legislazione, la quale non ha tenuto conto di una situazione sotto alcuni aspetti del tutto particolare.

Il primo inconveniente va ricercato nella disposizione che impone l'osservanza di norme speciali per la ricostruzione delle zone sismiche. L'altezza dei fabbricati non deve essere superiore del 50 per cento alla larghezza delle strade su cui si affacciano. Siccome le strade dei piccoli comuni montani sono larghe tre o quattro metri al massimo, è facile immaginare come la ricostruzione sia totalmente impedita, quando non si voglia ricostruire in violazione di queste norme. Abbiamo, pertanto, l'arresto totale o quasi della ricostruzione delle zone soggette alle disposizioni antisismiche.

Il secondo inconveniente è rappresentato dal fatto che, per quanto riguarda la ricostruzione di tali zone, è previsto un aumento del contributo nella misura di appena il 25 per cento. Evidentemente, chi ha elaborato tale norma non era un tecnico, non conosceva l'effettivo maggiore costo di tali opere e, quindi, non ha potuto né voluto tener conto della effettiva maggiore spesa che viene incontrata.

Infine, il terzo e più grave inconveniente è quello che colpisce i sinistrati più indigenti, i quali non hanno la possibilità di portare a termine la ricostruzione fino al primo stato di avanzamento per farsi liquidare una prima parte dell'indennizzo. Ora, specialmente nelle zone montane della mia provincia, nelle zone di Gessopalena, Palena,

Lama, Taranta e di tanti altri comuni totalmente rasi al suolo dai tedeschi, comuni nei quali ancora oggi vediamo cumuli di macerie, si attende la soluzione di questo problema che è vitale per molte migliaia di famiglie.

Mi rendo conto che la situazione da me illustrata riguarda solo poche migliaia di danneggiati del mio Abruzzo. Ma forse quando un problema, profondamente umano e sociale, si riferisce a poche migliaia di persone, soltanto per ciò perde il suo carattere e il Governo può o deve ignorarlo?

Sono fermamente convinto del contrario e, per questo, sono sicuro che Governo e Parlamento vorranno trovare la giusta ed attesa soluzione.

Giungendo a conclusione della trattazione di un argomento tanto importante per la mia regione, mi sia consentito accennare ad una situazione di fatto che il Governo deve conoscere ed avviare a soluzione: la impossibilità di ottenere mutui a condizioni di favore per la ricostruzione e lo sconto dei contributi concessi dallo Stato.

È un inconveniente gravissimo che, ancora una volta, colpisce i danneggiati più indigenti. Per ovviare a tale inconveniente, è necessario dare adeguati mezzi finanziari all'Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione. Si stabilisca, però, che detti fondi debbono essere destinati esclusivamente alla ricostruzione; diversamente, con il pretesto di venire incontro ai danneggiati di guerra e di volere favorire la ricostruzione, finiremo con il finanziare, invece, le cooperative edilizie di Roma o di altri fortunati centri.

Nella relazione, infatti, è detto che l'« Infir » ha acquisito notevole benemerente finanziando le cooperative edilizie. Ebbene, onorevole relatore, mi associo al plauso; riterrei, però, opportuno aiutare prima a ricostruire la casa a coloro ai quali fu distrutta dalla guerra, e poi aiutare coloro che non l'avevano prima.

Un ultimo rilievo. L'« Infir » ha operato, comparativamente, poco in Abruzzo e — come ho detto prima — quasi per nulla negli ultimi esercizi. È necessario, invece, che operi proprio in quelle regioni nelle quali mancano istituti di credito che fanno queste operazioni di favore, indispensabili per la ricostruzione nelle zone povere con elevato grado di depressione economica.

Voglio ora ricordare la legge 10 aprile 1947, n. 261, che ha permesso di realizzare circa 90 mila alloggi per i senza tetto, augu-

randomi che la nuova legge 28 marzo 1957, n. 222, possa segnare una importante ripresa in questo settore, nel quale tanto vi è ancora da fare nei comuni più duramente provati dalla guerra.

Quanto alla legge per la eliminazione delle case malsane, è necessario che essa non si trasformi in una legge di pronto intervento per risolvere casi calamitosi o per sopperire alla carenza di alloggi che esiste nella quasi totalità dei comuni. Come è detto nella relazione che accompagna tale legge, scopo di essa è di eliminare i casi più gravi di agglomerati antisociali e antigienici che costituiscono veri e propri focolai di infezione per la salute del popolo. Queste finalità, però, non sono state rispettate e, come purtroppo suole accadere, i finanziamenti di detta legge sono serviti a soddisfare altre esigenze, estranee allo spirito della legge stessa. Di essa debbono beneficiare — e voglio sottolinearlo — soprattutto i comuni montani dove ricorrono i tipici agglomerati antisociali.

Qualche anno fa ebbi occasione di presentare al ministro dei lavori pubblici una impressionante documentazione sulle condizioni di vita e sui luoghi nei quali vivono centinaia di lavoratori della montagna abruzzese. Ebbene, questa impressionante documentazione fotografica, che si riferiva al piccolo comune di Pennadomo, è rimasta a dormire perché dagli organi centrali dell'amministrazione non si è avuto neanche il più piccolo stanziamento per detto comune con la legge n. 640.

È necessario, invece, intervenire proprio in questi casi, quelli tipici previsti dalla legge; ma è anche necessario aumentare gli stanziamenti troppo esigui per una provincia, come quella di Chieti, dove il problema degli agglomerati antisociali è una realtà, purtroppo, molto diffusa, direi anzi generalizzata.

Per la verità, se noi comparativamente guardiamo agli stanziamenti effettuati con la legge n. 640 in altre regioni e province d'Italia, ci dobbiamo dolere che in questo settore, sino ad ora, ci sia usato un trattamento che, indubbiamente, non tiene conto di quelle che noi riteniamo essere le nostre effettive necessità.

Cooperative. I finanziamenti della provincia di Chieti e, in generale dell'Abruzzo, sono stati concessi con il contagocce. Le poche cooperative edilizie finanziate hanno, poi, incontrato difficoltà immense per reperire i mutui. Per questo settore, se non tramite l'« Infir », che ha altri compiti ben più importanti, bisogna studiare un sistema per dare

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

la possibilità a chi ottiene il contributo dello Stato di poter realizzare, poi, la ricostruzione trovando il mutuo.

Voglio anche dire, parlando dell'edilizia, della necessità di non accentrare le costruzioni, come avviene, soltanto nei centri maggiori. L'Istituto per le case popolari, con i finanziamenti della legge n. 408, costruisce nei centri maggiori. E quelli dell'I. N. A.-Casa per esempio, sono assorbiti per l'80 per cento dai centri maggiori; gli altri istituti finanziatori operano sempre nei centri maggiori; le poche cooperative finanziate appartengono ai centri maggiori.

Per l'I. N. A.-Casa, poi, voglio far rilevare gli aspetti pratici antisociali di una legge sociale. Quando si costruisce con il contributo dell'I. N. A.-Casa nei centri maggiori, praticamente lo si fa con il sacrificio degli operai dei piccoli centri, i quali lavorano due mesi all'anno; con i loro contributi, insieme con quelli degli impiegati degli enti locali e dei piccoli comuni, si finanzia la costruzione di case per operai che hanno un ben più alto salario, e magari lavorano l'intero anno nella industria cittadina, e per impiegati meglio retribuiti.

Non dimentichiamo gli operai dei piccoli centri, le loro condizioni di vita, le loro necessità. Si ripartiscano, con maggiore serenità ed equità, i finanziamenti disponibili in modo da risolvere, comparativamente, tutte le esigenze che si presentano nei centri maggiori e anche nei centri minori.

Per quanto riguarda l'edilizia scolastica, devo rilevare che i finanziamenti sono troppo limitati e non rispondenti alla necessità, almeno per quanto riguarda la provincia di Chieti.

Onorevole ministro, vorrei pregarla di leggere le statistiche pubblicate dal Ministero della pubblica istruzione. Si tratta di una opera pregevole, molto interessante soprattutto perché possiede un linguaggio accessibile a tutti e difficilmente opinabile: quello delle cifre.

Nel 1952 la provincia di Chieti si trovava all'83° posto con una carenza di aule, per le elementari, pari al 67,6 per cento; nel 1956 siamo passati, invece, ad una carenza del 66,4 per cento, mantenendo vigorosamente l'ultimo posto tra le province abruzzesi e uno degli ultimi tra le province italiane.

Non parliamo, poi, della scuola secondaria la cui situazione è ancora peggiore. Ma per questa vi è una giustificazione: la maggior parte delle scuole secondarie sono state istituite negli ultimi anni, nel dopoguerra e,

quindi, è logico che non abbiano sedi adeguate.

Sul piano nazionale, poi, come il relatore ha messo in luce, l'Italia meridionale è all'ultimo posto, addirittura dopo le isole, con una carenza del 63,6 per cento; quindi in una situazione peggiore rispetto al 1952, in cui tale percentuale era del 59,4 per cento, rispetto alle scuole elementari; rispetto alle scuole secondarie, la situazione è pressoché analoga.

Ma, a prescindere dai maggiori finanziamenti, per le regioni nelle quali le statistiche rilevano la maggiore carenza di aule è necessario studiare, come ha suggerito l'onorevole Spataro, un sistema atto ad alleggerire il pesante *iter* burocratico e, soprattutto, arrivare ad ottenere con una certa rapidità i mutui che sono necessari alla realizzazione delle opere. Al riguardo posso fornire una cifra indicativa.

Le opere ammesse a contributo per la provincia di Chieti, fino all'aprile scorso, ascendevano ad un importo di lire 2 miliardi e 423.325.000; alla stessa data le opere per le quali vi era il decreto formale raggiungevano soltanto un importo di lire 1 miliardo e 174.627.000. In altre parole, in relazione al tempo, vi è un ritardo medio, per l'esecuzione delle opere, oscillante fra i 4 e i 5 anni.

Mi pare veramente che l'esperienza pratica dell'*iter* burocratico indichi una durata che certo nessun legislatore avrebbe mai preventivata; il che dimostra la necessità di intervenire, con tutta urgenza, per snellire quelle che sono effettivamente delle bardature burocratiche eccessivamente pesanti.

Inoltre, si è verificato qualcosa di molto piccolo ma di molto importante, a seguito dell'entrata in vigore delle norme sul decentramento amministrativo a favore dei provveditorati. Prima, allorché un progetto giungeva al Ministero, e tale progetto esecutivo superava la cifra ammessa a contributo con promessa da parte dello Stato, la direzione generale dell'edilizia lo approvava purché il limite di maggiore spesa non superasse i due milioni.

Ora, invece, cosa succede? Il progetto arriva al provveditorato, magari con una differenza di sole 500-600 mila lire. Il provveditore scrive al comune, chiedendo una delibera con la quale l'amministrazione comunale specifichi in quale maniera intende far fronte alla maggiore spesa. Quindi il comune dovrebbe assumere in proprio la maggiore spesa. Ma la delibera deve, poi, andare all'approvazione della giunta provinciale am-

ministrativa, la quale la respinge se trattasi di un comune fortemente deficitario, non in grado di assumersi spese che, per legge, debbono far carico allo Stato.

Allora che succede? Tutta la pratica rimane bloccata: praticamente non si costruisce poiché bisogna aspettare l'anno successivo per inoltrare la nuova domanda; dopo di che il Ministero concederà il contributo.

È una situazione di fatto intollerabile ed inconcepibile.

È necessario autorizzare i provveditorati ad agire come in precedenza agiva il Ministero, prevedendo magari un fondo di riserva da ripartire, ogni anno, per casi di questo genere.

Per quanto riguarda le case comunali, negli ultimi tre esercizi vi è stata una previsione di spesa complessiva di 95 milioni, con una media di 32 milioni circa per esercizio.

L'attuale bilancio prevede soltanto 20 milioni, corrispondenti ad un complesso di opere di circa 500 milioni. Quindi, siamo di fronte ad una legge praticamente inoperante, una di quelle leggi che, il ministro Togni dovrebbe preoccuparsi di rendere funzionale.

Ella, onorevole ministro, ha potuto constatare che la sede del comune di Vasto è ubicata nell'edificio delle scuole elementari, pur trattandosi di un comune di 24 mila abitanti. Di casi del genere ve ne sono tanti: per esempio, quello di Quadri, un comune fra i più sinistrati della guerra, la cui casa comunale è sita in un alloggio per senza tetto — che occupa abusivamente — dal momento che numerosi sinistrati trovano ancora rifugio nelle grotte o nelle baracche. Potrei citare ancora il caso del comune di Pollutri, con una popolazione intorno a cinquemila abitanti, che è senza sede comunale.

È necessario, per il rispetto stesso delle loro funzioni, che le amministrazioni comunali abbiano una loro sede decorosa, che risponda effettivamente alle esigenze di un moderno concetto amministrativo. Questo è il fine della legge; ecco perché essa deve diventare funzionale.

Per le opere igieniche, veramente, possiamo prendere atto, e con soddisfazione, dell'aumento di spesa da 450 a 525 milioni. Occorre, però, assolutamente tornare ai 700 milioni annuali se non alla cifra, veramente necessaria in questo settore, che fu raggiunta soltanto nell'esercizio 1952-53 e cioè ad un miliardo e 10 milioni. Ed a proposito di opere igieniche, debbo esprimere un ringraziamento al Governo per avere, nella legge di proroga della Cassa per il mezzogiorno,

previsto la copertura, con finanziamenti « Cassa », delle quote di competenza dei comuni che si trovano in particolari condizioni. Era un onere pesante quello derivante dalla legge n. 589 per i comuni, specie per i piccoli comuni montani che hanno già impegnato tutte le loro disponibilità di garanzia. Questo intervento, molto opportuno, deve essere completato dall'azione dell'amministrazione dei lavori pubblici con l'auspicato aumento del capitolo di spesa in maniera che i comuni possano provvedere, ed anche perché, dobbiamo dirlo, si tratta di un settore vitale, se è vero che in questi anni stanno arrivando a compimento gli acquedotti disposti dalla Cassa e, quindi, si dovrà provvedere in tempo alla costruzione delle fognature e alle reti interne di distribuzione. Diversamente, assisteremmo all'assurdo che mentre un ramo dell'amministrazione ha provveduto a costruire gli acquedotti, a portare l'acqua fino all'ingresso degli abitati, non vi sarà, poi, la possibilità di distribuirla all'interno degli abitati stessi, perché un altro ramo dell'amministrazione non ha i mezzi necessari per finanziare simili opere.

Per quanto riguarda le opere idrauliche, convengo con il relatore che è un problema di determinante importanza. Ed ancora una volta debbo congratularmi e consentire con l'onorevole relatore quanto egli afferma con una sensibilità e competenza veramente notevoli, che il danno subito dai cittadini, dagli enti pubblici, dallo Stato è infinite volte superiore alla spesa economizzata in conseguenza della mancata attuazione delle opere.

In parole povere, non eseguire le opere idrauliche significa esporre vaste estensioni di territorio alle alluvioni, agli allagamenti. Si tratta di miliardi di danni che si possono verificare nel giro di poche ore, e tutto ciò magari perché si è voluto risparmiare pochi milioni nella esecuzione di un'opera di difesa idraulica che doveva essere fatta e non è stata fatta per la solita insufficienza del capitolo di spesa, specie per quanto riguarda l'Italia meridionale.

I provvedimenti adottati per la riparazione o la prevenzione delle piene in Abruzzo sono stati di entità del tutto trascurabile e, soprattutto là dove sono stati effettuati i lavori, essi hanno avuto un carattere esclusivamente marginale.

Esaminerò rapidamente la situazione di alcuni fiumi più importanti, per i quali le cifre documentano simile carattere marginale e la insufficienza degli interventi e, quindi, la fondatezza della mia affermazione.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

Fiume Pescara. Per la parte valliva esiste un progetto generale di massima, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 17 dicembre 1953 per la spesa di un miliardo e 370 milioni. Dopo quattro anni da quel voto risultano eseguiti complessivamente lavori di riparazione per un importo di 165 milioni, mentre sul piano generale di un miliardo e 370 milioni sarebbe in corso di attuazione uno stralcio di altri 100 milioni.

Procedendo con questo ritmo, ci vorranno all'incirca 10-15 anni prima che si giunga alla esecuzione delle opere previste dal progetto generale; ma, intanto, i danni alle proprietà rivierasche continueranno a crescere di entità ad ogni piena del fiume.

Fiume Sangro-Aventino. È stato predisposto ed approvato un progetto di difese idrauliche di 800 milioni, dei quali sarebbe stato finanziato, sino ad ora, lo stralcio di opere per soli 80 milioni, e mi auguro abbiano presto ad avere esecuzione. Ma anche qui siamo di fronte ad un intervento del tutto marginale, insufficiente a dare un minimo di tranquillità e di speranza alle proprietà rivierasche, sempre duramente colpite dalle improvvise e rovinose piene che, purtroppo, sono una caratteristica del fiume Sangro.

Per il Trigno la situazione è incredibilmente più grave. Infatti, non solo non è stato disposto sino ad ora alcun intervento, da parte dell'amministrazione dei lavori pubblici, ma addirittura, per giustificare questa inazione, si è inventato, dico inventato, un contrasto fra l'amministrazione dei lavori pubblici e la Cassa. Infatti, l'amministrazione dei lavori pubblici dice di non aver le somme necessarie per eseguire le opere relative e dice anche che, nel caso specifico, trattasi esclusivamente « di bonifica agraria ». Contemporaneamente, il Comitato della Cassa riecheggia che la sistemazione del Trigno rientra nelle competenze dell'amministrazione dei lavori pubblici in materia di sistemazione di fiumi, e in tal sede, e solo in tale sede, deve trovar luogo la sua sistemazione.

Io ritengo che la competenza di intervenire sia, senza dubbio, del Ministero dei lavori pubblici, in quanto per il fiume Trigno ricorrono le stesse identiche condizioni dei fiumi Pescara e Sangro-Aventino; ma intanto, questa incredibile situazione di contrasto, che nessuno si preoccupa di risolvere, ha fatto sì che sino ad oggi nessuno intervento sia stato proposto o sia in corso per il fiume Trigno.

Tutto questo è in nettissimo contrasto persino con quanto, ritengo responsabilmente, affermava il ministro Colombo scrivendo con ministeriale numero 480 del 9 novembre 1956 testualmente al consorzio di bonifica di Vasto: « Non si rende necessaria una immediata decisione in merito alla domanda (di ampliamento del comprensorio) dato che è previsto un intervento del Ministero dei lavori pubblici per la esecuzione delle anzidette opere di sistemazione idraulica riconosciute quali opere idrauliche di seconda categoria e prese in considerazione nei programmi che lo stesso ministero sta realizzando per una sistematica regolazione dei principali corsi di acqua ».

Ed allora vi è una spiegazione per questo strano, ingiusto ed ingiustificato atteggiamento dell'amministrazione dei lavori pubblici? Probabilmente la spiegazione sta nella entità della spesa occorrente, che è valutata intorno a un miliardo e 660 milioni, per cui — come testualmente affermava il ministro Romita, in risposta ad una mia interrogazione del marzo scorso (25271) — « Allo stato nessun intervento è consentito, né è possibile fare alcuna previsione per eventuali futuri interventi relativi al Trigno, per la nota insufficienza dei fondi ».

Ma è possibile che « la nota insufficienza dei fondi » ci debba essere solo per il fiume Trigno?

Le popolazioni della Valle del Trigno, composte quasi esclusivamente di piccoli proprietari e coltivatori diretti, non possono accettare questa situazione, e fanno appello alla comprensione dell'onorevole ministro perché non vengano negati quegli interventi più urgenti che valgano almeno a ridurre la dolorosa calamità delle piene del Trigno che ogni anno asportano le migliori terre del fondo valle e, con esse, le fonti stesse di vita di tante famiglie di coltivatori diretti, e di piccoli e medi proprietari.

Se la spesa adombrata può sembrare eccessiva, si studi a fondo e seriamente il problema in modo da limitarla alle opere principali: ma una soluzione l'amministrazione dei lavori pubblici ha il dovere di trovarla.

Fiume Sinello. Anche qui nessun intervento da parte dell'amministrazione dei lavori pubblici. Fin dal 1952-53 fu redatto un piano di intervento da parte del consorzio di bonifica del Trigno e del Sinello. Il programma fu presentato ai competenti organi del M. A. F. e dei lavori pubblici, ma dopo 5 anni continua a dormire sonni profondi su qualche scaffale o tavolo ministeriale, e le popolazioni atten-

dono, mentre il fiume prosegue la sua opera rovinosa.

Voglio sperare, anzi sono certo, che queste mie parole troveranno la necessaria comprensione e che l'onorevole ministro, anche in questo settore, vorrà fare per l'Abruzzo qualche cosa di simile a quello che è stato fatto e viene fatto in tante altre più fortunate regioni.

Bacini imbriferi montani. Debbo esprimere una parola di vivo compiacimento per la decisa azione svolta dal Ministero dei lavori pubblici per ottenere, anche facendo ricorso ai procedimenti ingiunzionali esperiti a norma del testo unico 14 aprile 1920, n. 639, il pagamento dei famosi sovracanonici idro-elettrici. È necessario però accelerare tale azione, specie ora che la Corte costituzionale, con la sentenza del 4 luglio ultimo scorso ha risposto affermativamente al quesito sulla legittimità costituzionale dell'articolo 1 della legge n. 969. In eguale misura, altresì, occorre accelerare la ripartizione ai comuni delle somme riscosse. Secondo i dati citati nella relazione dell'onorevole Di Leo, su 6 miliardi riscossi appena tre sarebbero stati ripartiti ai comuni.

Per quanto, poi, attiene più specificamente alla mia provincia, è necessario che si proceda al calcolo del canone di competenza delle concessioni assentite sul fiume Sangro-Aventino alla S. M. E., alla « Terni », e alla « Frentana ». È necessario accelerare le istruttorie che da parecchi e parecchi mesi dormono sonni tranquilli presso il genio civile e la prefettura di Chieti; è necessario accelerare anche il successivo prescritto parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici; diversamente passeranno mesi, passeranno anni, e ancora il pagamento del tanto atteso sovracanone idroelettrico rimarrà una speranza in attesa di realizzazione.

Per la costruzione di nuovi impianti idroelettrici, mi pare che concordemente i tecnici, che si occupano di questo problema con competenza maggiore della mia, hanno chiarito che la premessa per lo sviluppo economico e industriale di vaste zone dell'Italia centro-meridionale è collegata al problema dell'aumento della produzione di energia elettrica. Dai 41 miliardi di chilowattora del 1956 dovremo arrivare ai 60 miliardi circa nel 1960: è una cifra imponente, che dovrebbe documentare lo sforzo che il Governo deve fare in questo settore, per apprestare quella premessa necessaria che potrà portare all'industrializzazione di vaste zone del Mezzogiorno, risolvendo problemi che, altrimenti, rimarebbero insoluti.

Certo, per poter giungere a queste cifre di produzione, è necessario far largo ricorso all'energia termoelettrica, tanto è vero che, se guardiamo le statistiche, ci accorgiamo che progressivamente l'energia termoelettrica aumenta di percentuale rispetto a quella idroelettrica: il che sta a significare che ormai siamo nella fase di esaurimento delle risorse disponibili per la produzione della energia idro-elettrica. E allora, il mio intervento nel chiedere la costruzione di nuove centrali idroelettriche significherebbe quasi volere sfondare una porta aperta, ma purtroppo per noi questa porta è ancora chiusa.

La centrale che dovrebbe sorgere a Torino di Sangro è ancora soltanto una speranza, la sua costruzione sarà possibile quando il Ministero dei lavori pubblici darà la concessione definitiva all'« Acea » e stabilirà in essa il termine perentorio per l'inizio dei lavori. Detto termine dovrebbe coincidere con la ultimazione della centrale Sant'Angelo. I lavori relativi a questa centrale inizialmente procedevano col contagocce, ma ora pare che siano giunti quasi alla conclusione, per cui è necessario intervenire per evitare che le migliaia di operai ora occupati finiscano disoccupati, proprio nel pieno di un duro inverno.

Tutto questo non avverrà se il Ministero dei lavori pubblici interverrà con la necessaria urgenza, per quanto di propria competenza e presso gli altri organi dell'amministrazione dello Stato, perchè i lavori della centrale di Torino di Sangro abbiano immediato inizio, come ebbe formalmente a promettere il ministro Romita, non appena ultimati quelli della centrale di Sant'Angelo. L'impegno sarà mantenuto? Vorrei averne la certezza. Rivolgo, pertanto, al Governo una preghiera e una sollecitazione affinché consideri il problema dei tremila e più operai che fra pochi mesi rimarrebbero senza lavoro, disponendo il sollecito ed indilazionabile inizio dei lavori di costruzione della centrale di Torino di Sangro.

Poche parole per la centrale di Celenza sul Trigno.

Anche questa è una centrale di cui si parla sempre e di cui si assicura sempre l'imminente realizzazione. Passano i mesi, però, e di realizzazione si continua soltanto a parlare.

Attualmente la concessione sarebbe giunta alla società « Unione industriale »: ma per l'inizio dei lavori si attende l'emissione del decreto di concessione e l'approvazione del progetto esecutivo presentato da oltre un

anno. Si emetta, dunque, il decreto, si approvi il progetto: nessun ulteriore ritardo può essere giustificato, se veramente si vuole dare sollecito inizio ai lavori.

Il consolidamento degli abitati è un problema fondamentale per l'Abruzzo. Anche in Sicilia, si pone questo problema, ma in proporzioni minori, se è vero che il problema dell'intera regione siciliana è inferiore a quello della sola provincia di Chieti, in cui circa il 60 per cento dei centri abitati sono stati ammessi al trasferimento e consolidamento a cura e spese dello Stato. Purtroppo, per la effettiva risoluzione di questo problema, non si può finora contare che sulla promessa fatta dal ministro Romita ai parlamentari abruzzesi nel gennaio scorso, promessa riconfermata nella risposta alla interrogazione n. 22624, con la quale si assicurava un aumento degli stanziamenti nel prossimo esercizio. Intanto le spese di 260 milioni, che è stata prevista al riguardo, si dimostra del tutto insufficiente, bastevole appena per il solo comune di Vasto.

Ora è chiaro che lo Stato non può rimanere indifferente alla drammatica situazione in cui versano gli abitanti di tutti questi comuni, i quali, all'inizio di una pioggia un poco più violenta, tremano per la prospettiva di vedere le loro case sprofondare nelle voragini che si aprono, inghiottendo vite e beni. Eppure nemmeno un piano di trasferimento ha finora avuto inizio di attuazione. Pensiamo, in particolare, alla situazione di imminente pericolo in cui si trovano gli abitanti di Doghola, di Bomba, di Castelfrentano, di Torrebruna, di Casalanguida, dove non si provvede nemmeno ai lavori più urgenti e indifferibili.

Che si tratti di un problema insieme sociale ed umano, è stato riconosciuto da governi molto meno sensibili di questo per i problemi sociali. Un episodio, recentemente accaduto, dimostra come non ci si preoccupi neppure di assicurare alla popolazione dei comuni più sinistrati la possibilità di soddisfare alle più fondamentali esigenze spirituali. Un intero comune si è ribellato, tanto da rendere necessario l'intervento della forza pubblica, perché privo da quattro anni della chiesa parrocchiale, chiusa ai fedeli perché pericolante. Stanca di aspettare, tutta la popolazione, è scesa compatta in piazza, ha voluto riaprire la chiesa, ha voluto rientrarvi; affermando il diritto di venerare il proprio santo, di assistere alle funzioni. Sono intervenuti i carabinieri, si è potuto sedare il tumulto; ma il fermento è rimasto vivissimo. Noi deputati, insieme alle autorità ammini-

strative, abbiamo dovuto promettere che lo Stato sarebbe intervenuto, che i fondi sarebbero stati trovati, ma che occorreva avere ancora un po' di pazienza. Il caso è stato prospettato anche al ministro Togni nel corso della sua visita in Abruzzo; ed io mi auguro che egli trovi il modo di risolvere almeno questo caso angoscioso del comune di Furci.

Ma vi è un'altra ragione per la quale il Governo deve intervenire: esso è intervenuto nel Polesine, e ne siamo lieti; è intervenuto nel Salernitano, nella Calabria — e noi paghiamo anche i tributi per la legge a favore della Calabria — è intervenuto nel Piemonte e di nuovo in Polesine con una solerzia, con una capacità veramente notevoli, dal punto di vista tecnico e finanziario, nel trovare i fondi. Ce ne compiacciamo; ma perché non deve intervenire anche in Abruzzo? Nel comune di Montazzoli esiste una frana di 5 milioni di metri cubi, la quale ha distrutto, tra l'altro, la strada provinciale che interessava quel centro. Ebbene non c'è una legge che permetta all'amministrazione provinciale di trovare il mezzo miliardo necessario per ricostruire quella strada, la quale rappresenta una vitale via di comunicazione. Infatti, la legge Tupini non dà questa possibilità; lo Stato non concede fondi, nessuno interviene, per cui quella strada rimane interrotta, e resta così tagliata fuori una parte della provincia da quello che è il suo cuore, cioè dal capoluogo.

Occorre trovare i mezzi, perché questi problemi sono uguali a quelli del Polesine, del Salernitano, della Calabria; abbiamo il diritto di vederli risolti, perché sono problemi umani e sociali, e il Governo deve avere una uguale sensibilità per tutte le regioni d'Italia.

E passo al problema della viabilità. Si tratta di opere fondamentali specialmente in regioni in cui lo sviluppo delle strade raggiunge appena i 400 metri lineari per chilometro quadrato. È indubbiamente, questa, una cifra fra le peggiori in una valutazione comparativa di tutte le regioni d'Italia.

Ho appreso dal discorso del Presidente del Consiglio sulla situazione economica italiana ed il programma di investimenti, che nel decorso esercizio si è proceduto bene per quanto riguarda il settore della viabilità. Purtroppo devo dire che non si è proceduto bene in Abruzzo, perché i lavori della « Cassa » sono ormai vicini all'esaurimento. Basterà esaminare il bollettino della Cassa, per rendersi conto che ormai la provincia di Chieti è scomparsa da quel bollettino.

Lo stanziamento per la legge Tupini nell'attuale esercizio ha subito la riduzione per la viabilità, da 600 a 100 milioni. Per Chieti, però, ci troviamo in una situazione ancora più difficile: infatti il ministro, rispondendo ad una mia interrogazione, la 22864 (mi sono voluto documentare) così si è espresso: « Per quanto riguarda le opere stradali, è da far presente che l'assoluta mancanza di fondi non ha consentito di predisporre alcun programma di finanziamento ». Questa grave circostanza ai danni della provincia di Chieti si ripete ormai da tre anni, perché, di fatto, da tre anni non riusciamo ad ottenere un finanziamento con la legge Tupini. Mi auguro, quindi, che nell'erogare i 135 milioni in annualità di esercizio in corso, ci si ricordi che esiste in Italia una provincia che si chiama Chieti, e si provveda quindi alle sue necessità.

Ma consideriamo a quali altre fonti si può attingere per quanto riguarda le strade: legge 30 giugno 1918, n. 1019. Le classificazioni da tempo fatte ammontano a 80 chilometri per una spesa di circa 2 miliardi. Alcune di esse risalgono al 1919, al 1920, quindi ad oltre 35 anni fa. Il completamento — il cui costo è difficilmente valutabile — delle strade da tempo in corso di costruzione, pare rechi una spesa ottimisticamente valutata sui 500 milioni.

A fronte di esigenze tanto notevoli della viabilità, ed impegni morali, se non formalmente finanziari, assunti dal Governo con la classificazione delle opere ammesse ai benefici della legge n. 1013 del 1918, sta la riduzione della spesa dai 151 milioni del 1954-55 ai 27 milioni dello scorso esercizio. Ora, io domando ai tecnici del Ministero dei lavori pubblici se abbiano considerato che, con la spesa di 27 milioni, non sono in grado nemmeno di riparare una piccola parte dei danni che alle opere incomplete vengono arrecati dalla sospensione dei lavori e dalle invernate che si susseguono.

Quindi continuando con stanziamenti di questa portata, non solo noi non faremo nulla di nuovo, ma verremo anche a distruggere quanto è stato già fatto con una spesa di decine di milioni. Il Governo, quindi, provveda.

E ridicolo, poi, che quando noi si chiede il finanziamento di una strada, ci si senta rispondere: non la si può realizzare con la legge n. 1019 del 1918, però si può far ricorso ai benefici, pur notevoli, della 589, quando poi mancano gli stanziamenti per rendere operante anche questa ultima legge.

Come potremo allora risolvere la situazione della montagna, se non facciamo le strade? Potremo risolverla con la sistemazione idraulico-forestale? Questa costituirà un'opera certamente pregevole, ma, senza le strade, noi non risolveremo mai il problema della montagna.

E venendo a parlare ora delle autostrade, delle strade dell'« Anas », ripeteremo che occorre tener presente, in modo preminente, la costruzione dell'autostrada adriatica. Onorevole Di Leo, è stato davvero un grave colpo apprendere che il finanziamento di questa autostrada sino a Pescara non costituisce più un problema attuale e che bisogna, di conseguenza, attendere un nuovo provvedimento ora all'esame del Tesoro, perché i 100 miliardi previsti dalla 463 sono stati esauriti dal programma già approvato.

Sulla statale adriatica abbiamo continui incroci di centri abitati nei quali la larghezza è così insufficiente da non consentire neppure il comodo passaggio dei grossi automezzi. Vi sono molti tratti della « adriatica » in cui bisogna procedere per ore dietro alle autocolonne, senza possibilità di sorpasso.

Il problema già gravissimo, diverrà insostenibile nel giro di pochi anni.

È, quindi, necessario rivedere subito il problema della realizzazione dell'autostrada fino a Pescara, giacché lo sviluppo dei traffici sulla adriatica fino a Pescara, e soprattutto le attività commerciali che collegano oggi il sud al nord, fanno di questa strada un'arteria vitale per il progresso del sud e per l'aumento degli scambi commerciali con il nord. Lo stesso presidente dell'amministrazione provinciale di Milano ha sollecitato l'appoggio dei parlamentari e di tutte le amministrazioni interessate, perché questa opera venga compiuta, in quanto appunto egli stesso riconosceva il carattere fondamentale che essa presenta per il sud e per il nord.

Noi vogliamo, quindi, l'autostrada fino a Pescara; è una nostra esigenza che deve essere considerata anche perché, valutata comparativamente la situazione nazionale rispetto al litorale tirrenico, il litorale adriatico ha l'enorme svantaggio di una linea ferroviaria decisamente deficitaria, in quanto è su unico binario. Ecco, quindi, che accanto ad essa è essenziale vi sia una autostrada efficiente.

Circa, poi, i lavori di immediata realizzazione, vorrei raccomandare che, nel fare le varianti, si guardi lontano, si guardi al futuro; pochi milioni spesi in più possono essere fondamentali per la realizzazione di tracciati che serviranno per il futuro.

Compiere opere che tendano a risolvere soltanto un determinato problema del momento, potrebbe significare fare delle spese inutili, erogare somme che potrebbero essere impiegate meglio. Fare, quindi, minor numero di varianti, ma farle bene, che siano veramente proiettate verso le necessità di un traffico moderno e sempre più intenso.

Ma voglio anche ricordare le necessità specifiche di alcuni tratti della statale n. 16: per esempio, San Vito-Pescara. È una zona che, specialmente nel periodo del raccolto dei prodotti ortofrutticoli, diventa intransitabile. Ne derivano incidenti con morti e feriti in continuazione, anche nei centri abitati. Ne è causa il fatto che la strada è stretta e piena di curve che non consentono il sorpasso. Per percorrere 40-50 chilometri, occorre impiegare un'ora e mezza nei periodi di maggior traffico. Il sorpasso diventa una operazione sempre più rischiosa, compiuta andando incontro all'ignoto, perché le condizioni della strada praticamente non lo consentono.

Poi, la questione della famosa variante dalla stazione di Petacciato a Vasto Marina, la cui realizzazione si attende da ben 4 anni.

*Una voce al centro.* È già approvata.

GASPARI. È una buona notizia questa, per la quale ci si batte da tre anni, ma speriamo che ora si passi alla realizzazione!

Per quanto riguarda le strade statali 84 e 86, è necessario studiare un piano di ammodernamento e di sistemazione. Sono le strade statali che valicano gli Appennini e che hanno una insostituibile funzione di collegamento delle province abruzzesi col napoletano e con Roma! Sono le strade statali che portano a località di maggiore interesse turistico! La 84 porta ai campi di neve di Roccaraso e di Revisondoli, ma se viene mantenuto il suo tracciato attuale, che è vecchio di cent'anni, non potremmo mai creare condizioni atte allo sviluppo del turismo. Bisogna modificare queste strade, bisogna creare migliori tracciati, utilizzando soprattutto i fondi previsti dalla legge 21 maggio 1955, n. 463, che all'articolo 1 prevedeva stanziamenti suppletivi a favore di quelle regioni per le quali non era prevista la costruzione di autostrade. Ebbene, onorevole ministro, quale caso più *éclatant* del nostro? Si modernizzino queste strade, e si creerà un mezzo fondamentale per lo sviluppo di regioni che nell'industria turistica hanno la loro più attuale e più viva e forse fondata, speranza di progresso economico e sociale!

Ma occorre anche provvedere ad adeguati mezzi per sgomberare la neve.

Il valico di Forchetta-Polena, che porta a Rivisondoli, d'inverno è perennemente chiuso al traffico; così dicasi del valico di Castiglione Messer Marino. E qui c'è una novità: prima la località si chiamava Castiglione Messer Marino, ora l'«Anas», nei suoi bollettini della neve, la indica come valico di Castiglione Messer Marino. Questo vorrebbe forse significare che si è creato un valico per giustificare il mancato sgombero della neve.

Ma io vorrei chiedere all'onorevole ministro e all'onorevole sottosegretario, che gentilmente mi stanno ascoltando, se l'amministrazione ha veramente presente il problema umano di centri abitati che restano isolati e bloccati per 10-15 giorni! Si pensi ai casi gravi di gente che non può essere ricoverata in ospedale, si pensi all'arresto della vita per giorni e giorni, all'isolamento totale di quelle località!

E allora, occorre assolutamente avere mezzi idonei, veramente idonei, a sgombrare la neve. Attualmente vi sono sgombraneve che, in estate, hanno un motore efficientissimo dall'assordante rumore; quando, però, sopravviene il periodo invernale, non funzionano più! Però, durante il tragico inverno 1955-56 proprio in queste stesse località abbiamo visto in funzione i migliori e magnifici mezzi sgombraneve svizzeri, i lancianeve, che hanno lasciato un ricordo vivissimo nella popolazione. Sotto la loro azione si vedevano muraglie di neve dell'altezza di 4-5 metri abbattersi come d'incanto. Ora giustamente i cittadini si domandano perché mai lo Stato non trova modo di acquistare uno, almeno uno solo, di questi potenti e idonei mezzi?

Sarà almeno aperta una strada, fra dieci anni un'altra; ma intanto si cominci! Se teniamo sempre in servizio o compriamo gli sgombraneve idonei soltanto all'abbattimento di un metro di neve, continueremo a fare spese antieconomiche, contrarie agli interessi dello Stato, oltre che a quelli delle popolazioni.

Ed eccomi, infine, alla viabilità minore. Ho accennato prima ai danni alluvionali. Chi li riparerà? Dove prenderà il miliardo minimo di spesa necessaria l'amministrazione provinciale di Chieti per riparare i danni alluvionali? È una provincia che da 40 anni ha un bilancio deficitario. Andremo avanti con i passaggi provvisori? Ma un patrimonio prezioso di strade faticosamente

costruite andrà distrutto, a meno che l'amministrazione dei lavori pubblici non voglia considerare e risolvere questo problema.

Poi la depolverizzazione delle strade. La Cassa per il mezzogiorno non interviene più o interviene in termini limitatissimi. Il ministro Campilli in un convegno a Francavilla è stato preciso: la Cassa non ha la possibilità di intervenire per la depolverizzazione e ha detto chiaramente ai comuni: « datevi da fare, fate anche voi », e la stessa cosa ha ripetuto alle province: « utilizzate la legge n. 589 ». Ma a questo punto vorrei dire al ministro dei lavori pubblici: sta bene, vogliamo utilizzare la 589; però metteteci nelle condizioni di poterla utilizzare dandoci il finanziamento e proponendo la necessaria modifica alla legge, in modo che se ne consenta l'utilizzazione per la depolverizzazione delle strade. Oggi le condizioni del traffico moderno impongono le strade depolverizzate. Sulle strade polverose nessuno ci vuole camminare, nessuno si vuole sottoporre a tale disagio. D'altra parte, eseguendo la depolverizzazione delle strade creeremo anche un fondo stradale più idoneo alle attuali condizioni del traffico, in ultima analisi, realizzeremo una forte economia nella manutenzione. Quindi, si tratta di una spesa utile, produttiva, che deve essere considerata sotto questo profilo, e per la quale si deve trovare una soluzione.

Per la manutenzione della rete stradale minore, ad ogni bilancio abbiamo una proposta. L'onorevole Cervone fece una proposta interessantissima nella relazione al bilancio, di due anni fa; l'onorevole Pasini fece un'altra proposta interessante nella relazione al bilancio dell'anno scorso, l'onorevole Di Leo ha egualmente studiata un'altra molto interessante ed intelligente soluzione alla quale plaudo e mi associo. Ma di concreto che cosa è stato fatto? Concretamente si è fatto qualche passo avanti? Evidentemente no, perché siamo allo stesso punto di prima; anzi un po' peggio di prima, perché le strade sono aumentate, in maggiore o in minore numero a seconda della fortuna delle province, e la manutenzione si è fatta sempre più carente. È necessario risolvere il problema prendendo il toro per le corna, e prendere il toro per le corna significa far passare allo Stato le principali strade provinciali, fare assorbire alle province una parte delle strade comunali, per lo meno direi di fare assorbire alle province le strade di allacciamento dei centri montani, perché nella nostra strana situazione si è verificato questo: durante

tanti anni lo Stato italiano ha ignorato i comuni montani. Le amministrazioni provinciali non hanno mai avuto provincializzate le strade di accesso ai comuni montani, di modo che, mentre i centri maggiori, economicamente più forti, hanno la possibilità di avere la strada mantenuta dalla provincia o dall'« Anas », naturalmente asfaltata, molti comuni come Gamberale, Pizzoferrato, Roie del Sangro e tanti altri, a 1.300 metri, dove la miseria è generale, devono provvedere alla manutenzione di tre, quattro o cinque chilometri di strada, impiegando la metà del loro striminzito bilancio e facendo una manutenzione che tale non può considerarsi, costringendo la popolazione ad una situazione di disagio che non trova giustificazione morale e materiale.

Ecco la necessità dell'intervento dello Stato, almeno sotto questo profilo, perché questo vitale problema possa trovare la sua soluzione.

Signor Presidente, onorevole ministro, ho cercato di sintetizzare il mio intervento, limitato a 45 minuti, sottolineando i maggiori problemi della mia regione, della mia provincia.

L'onorevole Spataro, presidente del nostro gruppo parlamentare, con molta maggiore competenza e con molta maggiore capacità, ha potuto meglio dattagliare tecnicamente questi problemi. Io li ho prospettati nella loro bruta realtà. Mi auguro che questa mia esposizione possa trovare benevola comprensione nell'amministrazione dei lavori pubblici e nel dinamismo del ministro Togni, dinamismo portato alla soluzione immediata dei problemi più scottanti, e trovare quella comprensione che è nel cuore e nella speranza di tutti gli abruzzesi. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

#### Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. La I Commissione (Interni), nella seduta del 25 settembre, ha deliberato di chiedere che le proposte di legge Pastore ed altri: « Per la sistemazione giuridica ed economica dei collocatori comunali » (976), Simonini ed altri: « Modificazioni alla legge 16 maggio 1956, n. 562, sulla sistemazione giuridica ed economica dei collocatori comunali » (*Urgenza*) (2669) e Elkan ed altri: « Modificazione alla legge 16 maggio 1956, n. 562, sulla sistemazione giuridica ed economica dei collocatori comunali » (*Urgenza*) (2738), già assegnate alla Commissione stessa

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

in sede referente, le siano deferite in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Comunico, inoltre, che la V Commissione (Difesa), nella riunione del 25 settembre, ha deliberato di chiedere che la proposta di legge del deputato Berry. « Soppressione del ruolo transitorio dei contabili della marina militare, istituito con l'articolo 5 del regio decreto-legge 3 febbraio 1936, n. 189, e inquadramento del personale nel ruolo ordinario del personale civile del Ministero difesa-marina » (*Urgenza*) (2833), già assegnata alla Commissione stessa in sede referente, le sia deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

#### *Interrogazioni a risposta scritta.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere per quali motivi non si è ancora proceduto alla convocazione dei comizi elettorali per la nomina della nuova amministrazione comunale di Minturno (Latina), scaduta dal novembre 1956, e che avrebbero dovuto aver luogo nell'imminente autunno (vedi risposta all'interrogazione n. 25961).

(28717)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere per quali motivi non è stato ancora provveduto da parte del sindaco di Gaeta (Latina) nonostante sia stato invitato in merito dal prefetto della provincia, a convocare quel consiglio comunale per deliberare in merito alla sostituzione dei consiglieri avvocati Camillo Morelli ed Erasmo Magliozzi, dimessisi a seguito di sopravvenuta incompatibilità, nel maggio e nell'ottobre 1956 e per quali motivi il prefetto di Latina, in considerazione dell'inerzia del sindaco di Gaeta, non dispone, ai sensi dell'articolo 124, ultimo comma, del testo unico del 1915, la convocazione del predetto con-

siglio comunale, fissando l'ordine del giorno ovvero non provvede alla nomina di un proprio commissario, il quale dia corso direttamente alla sostituzione di cui trattasi.

(28718)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se all'ex militare Antonio Feltracco fu Paolo (certificato 5876560 di pensione di guerra) il quale durante la prigionia di guerra è stato ripetute volte seviziato perché reclamava più umano trattamento, tanto che, rientrato in Italia, è stato per ben due volte ricoverato in ospedale psichiatrico, e che ha finora atteso invano, per 2 anni, di vedere accolta la sua domanda di visita medica d'aggravamento, non sia doveroso disporre l'accoglimento dell'istanza stessa, presentata subito dopo il ritiro del libretto di pensione. Va tenuto presente che trattasi di un uomo ora irresponsabile, rovinato dalla guerra, la cui famiglia è attualmente composta di 8 persone, delle quali 3 di età scolastica e 3 adulti, del tutto inabili per gravi infermità; mentre gli 11 ettari di scadente terreno in affitto, situati in una zona soggetta ogni anno fatalmente ad inondazione, lasciano la famiglia del Feltracco in compassionevole miseria, tale da non poterlo assistere.

(28719)

« GHIDETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere a quale istanza deve ricorrere il Vogli Armando di Genaro, per ottenere soddisfazione ad un suo giusto diritto.

« Secondo una comunicazione dell'allora sottosegretario di Stato onorevole Preti, al Vogli veniva concessa una volta tanto una somma di lire 24.039, somma spedita alla tesoreria provinciale di Bologna, per il pagamento in Imola. Il mandato portava il n. 3040 e fu emesso, sempre secondo la dichiarazione citata, il 1° febbraio 1951. Però l'interessato non ne è mai venuto in possesso. Non solo, ma l'interessato ha denunciato la mancata riscossione con lettera inviata al sottosegretario. Ma si è continuato ad insistere che la somma è stata riscossa. Si ritiene necessario chiarire la questione in considerazione del diritto che spetta al Vogli.

(28720)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere l'esito della pratica per pensione diretta (nuova guerra)

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

di Marzocchi Giovanni (posizione 1379092). Tale pratica fu trasmessa al comitato di liquidazione con elenco 59071 fin dal 1956. Inoltre l'interessato ha presentato domanda di aggravamento.

(28721)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non ritiene di definire la pratica di richiesta di pensione di guerra di Franceschelli Oreste di Gaetano (comune di Sasso Marconi).

« Il Franceschelli dal 1945 percepisce lire 1161 mensili quale acconto, per cui si ritiene che tale somma non corrisponda alla vera pensione che spetta al richiedente. Trattasi di pensione diretta militare.

(28722)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare ancora una volta il ministro del tesoro, per conoscere se non ritiene atto di giustizia accogliere la richiesta di pensione di guerra di Galassi Olindo, in qualità di padre del partigiano Aldo, caduto nella battaglia di Ca' di Gozzo.

(28723)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali norme egli intenda adottare al fine di porre in grado i genitori degli alunni di prendere visione degli elaborati scritti, eseguiti dai propri figli in classe o a casa. Risulta, infatti, che non pochi capi di istituto non consentono che tali elaborati, una volta corretti, siano portati a casa. Tale circostanza, oltre a determinare un evidente danno didattico, poiché l'alunno non ha la possibilità di rendersi conto compiutamente degli errori e della loro gravità, impedisce ai genitori di poter tempestivamente seguire l'attività scolastica dei figli e di consigliare e provvedere in conseguenza.

(28724)

« DE' COCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere qual norme intenda adottare al fine di unificare presso le scuole dello Stato l'ammontare delle tasse e dei contributi a carico degli alunni.

« In materia di contributi, infatti, esiste oggi una situazione caotica e tale da suscitare lagnanze e rilievi da parte di tutte le famiglie.

« In molte scuole si esige il versamento, in unica soluzione, di somme non lievi, sotto

la generica indicazione di contributi vari ovvero per opere cui dovrebbero provvedere le amministrazioni comunali o provinciali.

(28725)

« DE' COCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le sue determinazioni in merito all'approvazione del progetto per la costruzione nella frazione di Palombara del comune di Castelli (Teramo) dell'edificio scolastico.

(28726)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le sue determinazioni in merito all'approvazione del progetto per la costruzione nella frazione Villa Rossi del comune di Castelli (Teramo) dell'edificio scolastico.

(28727)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le sue determinazioni in merito al progetto di massima per la costruzione dell'edificio scolastico nella frazione Villa Rossi del comune di Castelli (Teramo) per l'importo di lire 6.670.000.

(28728)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla depolverizzazione del tratto di strada Cingoli-Bachero (Macerata) in quanto il comune di Cingoli, vivendo sul movimento dei forestieri, ha urgentissimo interesse alla esecuzione della predetta opera.

(28729)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione del nuovo cimitero nel comune di Gagliole (Macerata) il cui progetto trovasi presso il provveditorato alle opere pubbliche di Ancona.

(28730)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, quando saranno iniziati i lavori relativi alla costruzione dell'edificio scolastico nel comune di Castelli (Teramo) per cui è stato concesso il contributo di lire 7.500.000 a sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645.

(28731)

« COLITTO ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla sistemazione del cimitero nella frazione Befaro del comune di Castelli (Teramo) il cui progetto ammonta a lire 6.670.000. Per la esecuzione della predetta opera è stata presentata domanda di contributo a sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589.

(28732)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla domanda del comune di Gagliole (Macerata) di costruzione delle fognature a sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589.

(28733)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla domanda del comune di Gagliole (Macerata) di costruzione dell'acquedotto nella frazione Bergomi a sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589.

(28734)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere le loro determinazioni in merito alla domanda presentata dal comune di Gagliole (Macerata) di costruzione ivi dell'edificio scolastico a sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645.

(28735)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere le loro determinazioni in merito alla costruzione dell'edificio scolastico nella frazione Befaro del comune di Castelli (Teramo) opera che è stata ammessa al contributo a sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645, per l'importo di lire 9 milioni.

(28736)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere le loro determinazioni in merito alla costruzione dell'Edificio scolastico nella frazione Colledoro del comune di Castelli (Teramo) il cui progetto ammonta a lire 8.500.000.

(28737)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quando saranno ripresi i lavori relativi alla strada Castelli-Colledoro del comune di Castelli (Teramo) per la costruzione del secondo e terzo tronco.

(28738)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se approva il comportamento degli organi dirigenti del consorzio di bonifica del Tronto, i quali, in violazione dell'articolo 4 del testo unico 13 febbraio 1933, n. 215, senza aver provveduto alla compilazione del piano generale di bonifica prescritto dal testo di legge, hanno posto in esecuzione, anche nelle zone recentemente annesse al comprensorio, costose opere decise senza alcun organico criterio e spesso ispirate a fini ed interessi estranei a quelli specifici dei consorziati, compilando inoltre i piani di classifica relativi a dette opere in violazione dello spirito della legge e delle norme statutarie, in modo da porre a carico dei consorziati elevati contributi, che non hanno alcuna relazione con il reale beneficio arrecato alle rispettive proprietà.

« Chiede, inoltre, di sapere se il ministro stesso è a conoscenza che i predetti organi dirigenti, di fronte alle legittime resistenze degli interessati, tentano di sottrarsi al controllo ed al sindacato sul proprio operato, ponendo ostacoli alla conoscenza degli elaborati tecnici dei progetti, benché deliberati, da parte dei consorziati e costringendo taluno di essi a ricorrere a intimazioni legali per ottenere anche una semplice copia delle deliberazioni degli organi del consorzio.

« L'interrogante chiede, infine, quali provvedimenti il ministro intenda adottare per assicurare una regolare e legale attività del consorzio di bonifica del Tronto, evitando agli interessati di dover ricorrere, come è già avvenuto, a procedure giurisdizionali od a manifestazioni collettive di protesta.

(28739)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se sia vero che il Ministero interpreterebbe restrittivamente — contro ogni logica sociale — la recente legge Colombo per le provvidenze a favore dei danneggiati dalle alluvioni e dalle brinate primaverili, così da esclu-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

dere le cooperative, con la motivazione che esse, prese nel loro complesso, non sono « piccole aziende ».

(28740)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere le sue determinazioni in merito alla istituzione del collegamento telefonico del comune di Castelli (Teramo) con le frazioni Villa Rossi, Colledoro e Palombara a sensi della legge 22 novembre 1954, n. 1123.

(28741)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quando saranno iniziati i lavori per la costruzione della strada Pietra Rossa-Palombara del comune di Castelli (Teramo) il cui progetto ammonta a lire 115 milioni e che è stata inclusa nel piano delle opere da attuarsi con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno.

(28742)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'industria e del commercio, allo scopo di conoscere che cosa sia stato fatto o si abbia in animo di fare per assicurare alla società A.C.E.A. di Roma i mezzi necessari per la costruzione della grande centrale idroelettrica di Torino di Sangro (Chieti).

« Il sollecito inizio dei lavori di costruzione della suddetta centrale è, infatti, ormai una indilazionabile necessità se si vuole evitare il licenziamento dei tremila operai circa che sono ancora impegnati sullo stesso fiume Sangro alla costruzione della centrale Sant'Angelo ormai in fase di ultimazione.

(28743)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere:

a) quale fondamento abbiano le notizie, denunciate anche ai competenti organi tutori — secondo cui l'amministrazione comunale di Orsogna (Chieti) — avrebbe tacitamente consentito la sospensione dei lavori relativi alla costruzione della strada di allacciamento della frazione Fraia allo scopo di permettere la creazione di condizioni atte a consentire il passaggio dei lavori stessi dalla impresa assuntrice C.A.E.S. ad una impresa di costruzioni locale facente capo ad un assessore comunale;

b) se non ritengano di dovere disporre una rigorosa ed approfondita inchiesta che valga ad accertare gli esatti termini della vicenda e le eventuali responsabilità, non esclusa quella relativa alla mancata esecuzione della strada dopo cinque anni dalla gara di aggiudicazione.

(28744)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere se non ritengano opportuno e necessario disporre una energica ed approfondita inchiesta intesa ad accertare il fondamento o meno dei gravi fatti denunciati dalla minoranza consigliere di Orsogna (Chieti) e da numerosi cittadini circa i favoritismi, le illegalità, gli atti di rappresaglia contro gli avversari politici, le speculazioni personali persino di qualche componente la giunta comunale, che sarebbero alla base e costituirebbero il vero motivo delle modifiche al piano di ricostruzione — approvate con delibera n. 53 del 6 giugno 1957 — ed ora all'esame degli organi tutori insieme con le tempestive opposizioni prodotte dai cittadini lesi nei loro diritti.

(28745)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, dell'agricoltura e foreste e di grazia e giustizia, al fine di conoscere:

se intendono gratificare di una sollecita considerazione la decisione del consiglio comunale di Rosarno (Reggio Calabria) di quotizzare il fondo Zimbario, demanio comunale, a favore di famiglie di coltivatori diretti, con preferenza alle più bisognose e numerose, invitando la prefettura di Reggio ad adottare i provvedimenti di sua competenza;

se intendono esaminare le responsabilità del perito istruttore ingegner Principato del commissariato per gli usi civici di Catanzaro per quanto rileva nel suo rapporto-perizia in sede di istruttoria della istanza di legittimazione dello stesso fondo promossa da un tal Surace, che non è « l'attuale possessore » del fondo.

« Il caso del fondo Zimbario di Rosarno ha una dolorosa storia, che profondamente ha impressionato l'opinione pubblica della provincia di Reggio Calabria e che andrebbe esaminata con senso di profonda responsabilità.

(28746)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

non ritenga opportuno disporre la concessione del contributo dello Stato, di cui alla legge n. 589/1949, richiesto dall'amministrazione comunale di Bomba (Chieti) per la costruzione della strada di allacciamento della popolosa frazione di Sambuceto.

« Il carattere di particolare urgenza nella esecuzione di detta opera trova conferma nella circostanza che fu già beneficiata della concessione del contributo dello Stato previsto dalla legge n. 589/1949, ma, disgraziatamente, la relativa promessa fu poi revocata in quanto la amministrazione comunale pensò di beneficiare dei minori oneri previsti dalla legge numero 1019/1918, senonché alla nuova classificazione dell'opera non poté seguire il finanziamento per contemporanea riduzione della disponibilità di spesa per la regione abruzzese da lire 500 milioni a lire 90 milioni, insufficiente, quest'ultima somma, per il solo completamento delle strade già in corso di esecuzione.

(28747)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga di dovere disporre l'accoglimento della domanda presentata dall'amministrazione di Castel Frentano (Chieti) ed intesa ad ottenere l'assegnazione del finanziamento necessario per l'acquisto dei materiali per il completamento dei lavori previsti con il cantiere n. 028527/L (completamento della sistemazione delle strade interne e periferiche).

28748)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per avere notizia dello stato della pratica di pensione diretta dell'ex sottufficiale Scotti Umberto fu Nicola, classe 1906, da Pollutri (Chieti), e quando la pratica stessa, in corso da molti anni, potrà essere definita.

(28749)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno accogliere la domanda dell'amministrazione comunale di Casalbordino (Chieti) intesa ad ottenere la costruzione alla stazione ferroviaria di Casalbordino di almeno un sottopassaggio pedonale atto a consentire l'accesso alla spiaggia che, nel periodo estivo, è frequentata da un gran numero di villeggianti, la cui incolumità, viene esposta a notevole pericolo dall'abusivo attraversamento del passaggio a livello chiuso.

« La realizzazione del suddetto sottopassaggio pedonale ha carattere di particolare ur-

genza in quanto oggi la inconveniente spiaggia di Casalbordino è in continuo costante sviluppo, sviluppo che viene ad avere grave remora dal fatto che l'accesso alla spiaggia è praticamente impedito dalla linea ferroviaria che la chiude e che rischiosamente ed abusivamente viene superata abitualmente dai villeggianti, i quali però giustamente lamentano la mancata realizzazione di un semplice sottopassaggio pedonale per una spiaggia che oltre al gran numero di villeggianti di altra origine serve direttamente un retroterra di circa 50 mila abitanti.

(28750)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno disporre il diligente esame e l'accoglimento conseguente della richiesta avanzata dall'amministrazione comunale di Torino di Sangro (Chieti) ed intesa ad ottenere la costruzione di due tombini che assicurino il deflusso delle acque piovane attraverso il rilevato ferroviario, evitando il periodico allagamento delle abitazioni circostanti la stazione ferroviaria di Torino di Sangro.

« Infatti, poiché un rilevante numero di abitazioni del suddetto abitato sono ubicate in una depressione chiusa verso il mare dal rilevato della ferrovia e verso l'interno della statale n. 16, ad ogni abbondante pioggia le acque, anche a carattere torrenziale, che scendono dai colli vicini o sono convogliate dai tombini della statale n. 16, si riversano nella suddetta depressione invadendo le abitazioni, arrecando grave danno alle abitazioni medesime e mettendo in pericolo la stessa incolumità fisica dei numerosi abitanti, i quali non sanno convincersi che l'amministrazione ferroviaria non ancora abbia ritenuto di procedere alla esecuzione di una opera tanto urgente ed importante e, per giunta, di costo assai limitato alla quale indubbiamente essa è tenuta per ragioni di carattere giuridico e di umana comprensione.

(28751)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga di dovere disporre l'accoglimento della domanda presentata dall'amministrazione comunale di Castel Frentano (Chieti) ed intesa ad ottenere il collegamento telefonico della frazione « Feltrino » ai sensi della lettera d) della legge 22 novembre 1954, n. 1123.

(28752)

« GASPARI ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere in quale maniera e con quali opere la Cassa del Mezzogiorno ha stabilito di risolvere la gravissima situazione del rifornimento idrico dei comuni di Fara Filiorum Petri, Casacanditella e San Martino sulla Marruccina (Chieti) ed, in particolare, se non ritenga opportuno di dare inizio a quelle opere come la migliore sistemazione delle opere di presa e la costruzione di adeguati serbatoi i quali possono servire a migliorare la insostenibile situazione in attesa della auspicata soluzione definitiva.

(28753)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se fra le opere della viabilità che saranno realizzate con i finanziamenti previsti dalla recente legge di proroga della « Cassa » non ritenga di comprendere, per la provincia di Chieti, la realizzazione della strada frazione Semivicoli-frazione Sant'Agata-Vacri.

« Detta strada viene ritenuta fondamentale per le comunicazioni e per lo sviluppo economico di una vasta zona della media valle del Foro ed è richiesta concordemente dai consigli comunali di numerosi comuni del basso circondario di Chieti.

(28754)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere quando avranno inizio i lavori per la costruzione dell'acquedotto che dovrà assicurare il rifornimento idrico del comune di Quadri (Chieti).

« La realizzazione della suddetta opera ha, infatti, carattere di particolare urgenza in quanto l'attuale situazione del rifornimento idrico dell'abitato è veramente grave tanto da cagionare estremo disagio alla popolazione.

(28755)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia a conoscenza che sono stati sospesi i lavori della costruzione del ponte stradale sul torrente Petrace, in territorio di Gioia Tauro, da oltre un mese;

per sapere quali provvedimenti intenda adottare trattandosi di un'opera di grande im-

portanza ed urgenza, che si attende fin dall'epoca dell'alluvione del 1951 in Calabria, per ristabilire le normali comunicazioni sulla nazionale tirrenica, essendo costretto il traffico notevolissimo a servirsi di un pericolante ponte di fortuna.

(28756)

« MURDACA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se aziende del complesso I.R.I. o a partecipazione statale (Cogne, Terni) hanno partecipazioni azionarie nelle officine di Savigliano S.N.O.S.; in tal caso, quali direttive seguono i rappresentanti delle dette aziende nel consiglio di amministrazione o nell'assemblea degli azionisti della S.N.O.S. in merito alla continuata opera di smantellamento dello stabilimento di Savigliano.

« Se risponde a verità la notizia che la Terni ha stipulato una convenzione con la Savigliano, in base alla quale quest'ultima abbandonerebbe la produzione delle condotte forzate, impegnandosi le parti a cedere ed acquistare materiali resi inutilizzabili presso le officine di Savigliano.

(28757)

« RONZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se non ritenga di dover sollecitare la presentazione del provvedimento relativo alla sistemazione organica degli ufficiali del servizio veterinario.

« Avendo il Ministero posto a suo tempo allo studio questo problema, è stato temporaneamente sospeso l'esame di altre proposte d'iniziativa parlamentare onde consentire agli organi tecnici competenti di esprimere compiutamente ed organicamente le loro conclusioni.

« La mancata tempestiva presentazione alle Camere del disegno governativo potrebbe però frustrare le legittime aspettative degli ufficiali e compromettere la stessa efficienza del servizio, mentre una sollecita soluzione potrebbe essere raggiunta prima della chiusura della legislatura.

(28758)

« ANGIOY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché da parte degli assuntori telefonici venga riconosciuto ai propri dipendenti il diritto al riposo settimanale.

(28759)

« SCALIA ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1957

*Interpellanza.*

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere:

se risponde a verità la notizia che si vorrebbe sostituire l'attuale commissario straordinario dell'Alleanza cooperativa torinese, Oreste Bertero, vecchio organizzatore sindacale socialista, col dirigente di una azienda di approvvigionamento di generi alimentari concorrente della Alleanza cooperativa torinese, allo scopo evidente di subordinare l'attività di quest'ultima agli interessi dell'azienda da lui diretta;

se non si ritiene giunto il momento di riparare ad una ingiustizia perpetrata dal fascismo ai danni dei lavoratori torinesi, restituendo alla originaria forma cooperativa, e quindi alla democratica amministrazione dei propri soci, l'Alleanza cooperativa torinese, che il governo fascista trasformò in ente morale allo scopo di sottrarre ai lavoratori torinesi il loro vecchio e glorioso complesso cooperativistico ed arrogarsi il diritto di nominarne i dirigenti.

(740) « CERRETI, CURTI, BOLDRINI, JACOMETTI ».

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

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

**La seduta termina alle 14,20.**

*Ordine del giorno  
per la seduta di martedì 1° ottobre 1957.*

*Alle ore 10:*

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

ANGIOY ed altri: Modifiche alle norme relative al trattamento di quiescenza degli appartenenti alla disciolta milizia volontaria per la sicurezza nazionale (1715);

DI LEO. Proroga delle agevolazioni fiscali nel settore dell'edilizia nuova e di ricostruzione (3119).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2690) — *Relatore:* Di Leo.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2686) — *Relatore:* Rocchetti.

4. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

GOZZI ed altri: Riforma dei contratti agrari (860);

SAMPIETRO GIOVANNI ed altri: Norme di riforma dei contratti agrari (233);

FERRARI RICCARDO: Disciplina dei contratti agrari (835);

*e del disegno di legge:*

Norme sulla disciplina dei contratti agrari per lo sviluppo della impresa agricola (2065);

*Relatori:* Germani e Gozzi, per la maggioranza; Daniele, Sampietro Giovanni e Grifone, di minoranza.

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2688) — *Relatore:* Franceschini Francesco,

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2687) — *Relatore:* Vedovato;

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3033) — *Relatore:* Graziosi,

Ratifica ed esecuzione della Convenzione che istituisce l'Unione Latina, firmata a Madrid il 15 maggio 1954 (2530) — *Relatore:* Dominedò,

Corresponsione di indennità di carica agli amministratori comunali e provinciali e rimborso di spese agli amministratori provinciali (*Approvato dal Senato*) (1956) — *Relatore:* Tozzi Condivi;

Delega al Governo ad emanare nuove norme in materia di circolazione stradale (*Urgenza*) (2665) — *Relatore:* Cervone.

6. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.*

7. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

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

*e del disegno di legge.*

Modificazioni alla legge comunale e provinciale (*Urgenza*) (2549) — *Relatore*: Lucifredi.

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Istituzione presso gli Enti esercenti il credito fondiario di sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (*Approvato dal Senato*) (2401) — *Relatori*: Ferreri Pietro, *per la maggioranza*; Raffaelli, *di minoranza*;

Ulteriori stanziamenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (2390) — *Relatore*: Truzzi.

9. — *Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale:*

Facoltà di istituire, con legge ordinaria, giudici speciali in materia tributaria (1942) — *Relatori*: Tesauro, *per la maggioranza*, Martuscelli, *di minoranza*.

10. — *Discussione delle proposte di legge:*

FANFANI ed altri: Provvedimenti per consentire ai capaci e meritevoli di raggiungere i gradi più alti negli studi (2430) — *Relatori*: Romanato, *per la maggioranza*; Natta, *di minoranza*;

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,

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

Senatore MERLIN ANGELINA: Abolizione della regolamentazione della prostituzione e lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui (*Approvata dalla I Commissione permanente del Senato*) (1439) — *Relatore*: Tozzi Condivi;

COLITTO: Proroga del condono di sanzioni per infrazioni alle leggi sul matrimonio dei militari (1771) — *Relatore*: Gormi;

DAZZI ed altri: Istituzione dell'Alto Commissariato per il lavoro all'estero (1754) — *Relatore*: Lucifredi;

MUSOTTO ed altri: Estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai combattenti delle guerre 1915-18 e 1935-36 (1834) — *Relatore*: Ferrario.

Senatori AMADEO ed altri: Norme per la elezione dei Consigli regionali (*Approvata dal Senato*) (1454) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

11. — *Discussione dei disegni di legge:*

Provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna (1688) — *Relatore*: Petrucci;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (2012) — *Relatore*: Murdaca.

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

Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali (*Approvato dal Senato*) (2345) — *Relatori*: Vicentini, *per la maggioranza*; Rosini, *di minoranza*.

#### *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*.

#### *Discussione della proposta di legge.*

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE: Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405 (2066) — *Relatore*: Menotti.

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI