

## DCXXXII.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 1° OTTOBRE 1957

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

## DEI VICEPRESIDENTI RAPELLI, D'ONOFRIO E TARGETTI

INDICE		PAG.
	PAG.	
<b>Congedi</b> . . . . .	35590	
<b>Comunicazione del Presidente</b> . . . . .	35590	
<b>Disegni di legge:</b>		
<i>(Deferimento a Commissione)</i> . . . . .	35590	
<i>(Presentazione)</i> . . . . .	35645	
<i>(Trasmissioni dal Senato)</i> . . . . .	35621	
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1957-58 (2690). . . . .	35592	
PRESIDENTE . . . . .	35592	
BRUSASCA . . . . .	35593	
NICOSIA . . . . .	35596	
DE' COCCI . . . . .	35604	
SCHIRÒ . . . . .	35615	
ANTONIOZZI . . . . .	35621	
BONINO . . . . .	35626	
POLANO . . . . .	35631	
CERVONE . . . . .	35639	
CECCHERINI . . . . .	35645	
QUINTIERI . . . . .	35650	
BARDANZELLU . . . . .	35652	
DI FILIPPO . . . . .	35657	
ANGELUCCI MARIO . . . . .	35660	
FORA . . . . .	35662	
BERARDI . . . . .	35664	
LUCIFREDI . . . . .	35666	
CAVALLI . . . . .	35667	
FORMICHELLA . . . . .	35668	
DI NARDO . . . . .	35669	
MINASI . . . . .	35670	
		PAG.
		BUBBIO . . . . . 35671
		GIACONE . . . . . 35672
		GERACI . . . . . 35676
		VILLELLI . . . . . 35677
		DE CAPUA . . . . . 35678
		SANZO . . . . . 35681
		CACCURI . . . . . 35685
		MUSOLINO . . . . . 35686
		GIGLIA . . . . . 35687
		CIANCA . . . . . 55689
		ANDÒ . . . . . 35690
		<b>Proposta di legge (Annunzio)</b> . . . . . 35590
		<b>Proposte di legge (Svolgimento):</b>
		PRESIDENTE . . . . . 35590
		ANGIOY . . . . . 35590
		AMATUCCI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . . 35591
		DI LEO . . . . . 35591
		PIOLA, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . . 35592
		<b>Dimissioni del deputato Benvenuti:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 35590
		<b>Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):</b>
		PRESIDENTE . . . . . 35691, 35701
		NENNI GIULIANA . . . . . 35701
		<b>Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)</b> . . . . . 35590
		<b>Sull'ordine del giorno delle sedute successive:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 35691

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

**La seduta comincia alle 10.**

CAROLEO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 27 settembre 1957.  
(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Caiati, Chiarini e Larussa.  
(I congedi sono concessi).

**Annunzio di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. È stata presentata dai deputati Caronia e Caramia la proposta di legge:

« Modifiche al testo unico 30 marzo 1957, n. 331, per l'elezione della Camera dei deputati » (3192).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla I Commissione (Interni), in sede referente.

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che il ministro delle partecipazioni statali ha trasmesso, a norma dell'articolo 21 della legge 10 febbraio 1953, n. 136, il bilancio dell'Ente nazionale idrocarburi (E. N. I.) per l'esercizio 1° maggio 1953-30 aprile 1957 e le relazioni al predetto bilancio, presentate dal consiglio e dal collegio sindacale dell'ente.

I documenti sono depositati in segreteria a disposizione dei deputati.

**Deferimento a Commissione.**

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, ritengo che il disegno di legge: « Agevolazioni sul prezzo del sale per l'industria casearia » (3179) possa essere deferito all'esame e all'approvazione della IV Commissione (finanze e tesoro), in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.**

PRESIDENTE. Informo che sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Dimissioni del deputato Benvenuti.**

PRESIDENTE. Comunico che mi è pervenuta la seguente lettera:

« In data 2 maggio 1957 l'Assemblea Consultiva del Consiglio d'Europa mi eleggeva segretario generale dell'organizzazione.

« Sinceramente onorato per la missione offertami dai colleghi parlamentari dei vari parlamenti europei, l'ho accettata.

« Per tassativa disposizione dell'articolo 36 dello statuto del Consiglio d'Europa la carica di segretario generale è rigorosamente incompatibile con l'appartenenza ad un parlamento nazionale. Adempio quindi un inderogabile dovere presentando le mie dimissioni da membro della Camera dei deputati.

« È con profonda tristezza che lascio la vita parlamentare alla quale partecipo da ormai undici anni. Mi conforta la speranza di potere ancora — con l'aiuto di Dio — lavorare per la grande causa che in questo dopoguerra (possiamo dirlo con orgoglio) ha raccolto tanto fervore di iniziative e tanta larghezza di consensi nei due rami del Parlamento italiano: per la causa, cioè, dell'Europa unita, la quale nel rinnovato vigore della sua gloriosa civiltà assicurerà a ciascuna patria europea la libertà, la giustizia e la pace.

« Mi creda, signor Presidente, con sincera devozione suo

« **LODOVICO BENVENUTI** ».

È con dispiacere che dobbiamo rinunciare alla collaborazione di questo collega, al quale porgiamo gli auguri più fervidi affinché, nella nuova altissima carica, possa portare tutto il contributo della sua personalità.

**Svolgimento di proposte di legge.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Angioy, Roberti e Almirante:

« Modifiche alle norme relative al trattamento di quiescenza degli appartenenti alla disciolta milizia volontaria per la sicurezza nazionale » (1715).

L'onorevole Angioy ha facoltà di svolgerla.

ANGIOY. La proposta di legge che mi onoro presentare alla Camera riguarda una modifica all'articolo 4 della legge 20 marzo 1954, relativa al trattamento agli appartenenti alla disciolta milizia volontaria per la sicurezza nazionale.

L'articolo 4 prevede che agli effetti della valutazione del servizio si debba tener conto del servizio stesso prestato nella milizia fino alla data di cessazione. Questo principio è stato posto nella presunzione che la data di cessazione stabilita dal decreto-legge del 1943 trovasse gli appartenenti all'arma liberi di disporre della loro volontà. Senonchè le condizioni dell'epoca non ponevano tutti in questa situazione.

In questa situazione non si trovano i prigionieri di guerra ed i degenti in ospedali militari per ferite contratte in guerra.

Per i primi si è provveduto in via amministrativa in quanto, nell'interpretazione della legge, gli organi del ministero hanno ritenuto di valutare, oltre i termini stabiliti dal decreto e dalla legge, il periodo trascorso in prigionia, ma non hanno ritenuto di poter superare, senza un'esplicita norma interpretativa, il periodo trascorso in ospedale successivamente al 31 dicembre 1943.

A questa finalità è ispirata la mia proposta di legge, la quale tende ad aggiungere un comma all'articolo 4, con il quale si concede la valutazione agli effetti della pensione, oltre che dei servizi effettivi prestati fino al 31 dicembre, del servizio militare e del servizio civile, anche del periodo successivo al 31 dicembre 1943 trascorso nei campi di prigionia e in stabilimenti sanitari a seguito di ferite contratte in guerra o per causa di guerra.

Mi lusingo che la Camera vorrà concedere la propria approvazione a questa mia proposta di legge.

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

**AMATUCCI, Sottosegretario di Stato per il tesoro.** Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione, facendo rilevare che effettivamente si tratta di una lacuna dell'articolo 4 della legge 20 marzo 1954, n. 72, che bisogna colmare.

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

*(È approvata).*

La seconda proposta di legge è quella di iniziativa del deputato Di Leo:

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

L'onorevole Di Leo ha facoltà di svolgerla.

**DI LEO.** La proposta di legge, che ha trovato anche una indiretta conferma in

una analoga proposta presentata dall'onorevole Cottone, tende ad incoraggiare notevoli investimenti di capitali privati e lo sviluppo della edilizia privata, tenuto conto che l'edilizia sovvenzionata dello Stato, nonostante l'impegno che è stato posto in questo settore, rappresenta ancora una modesta aliquota del complesso dell'attività edilizia italiana.

È evidente che non può assolutamente trascurarsi l'apporto dell'industria privata, la quale interviene in misura tanto notevole.

Le disposizioni che incoraggiano i privati a costruire abitazioni, soprattutto di tipo economico, o a ricostruire, si compendiano nelle note agevolazioni fiscali che previste dal decreto legislativo luogotenenziale 7 giugno 1945, n. 322 e dalle leggi 25 giugno 1949, n. 409, 2 luglio 1949, n. 408, e 10 agosto 1950, n. 715, e successive modificazioni e integrazioni, sono state dalla Camera successivamente prorogate sino al 31 dicembre 1957, termine ultimo per fruire delle medesime.

Come è noto, tali agevolazioni consistono: a) nella riduzione dell'imposta di registro ed ipotecaria per i trasferimenti e i contratti di mutuo; nonché nel beneficio dell'imposta fissa del registro, e nella riduzione dell'imposta ipotecaria per gli acquisti di aree edificabili, e per i contratti di appalto; b) nella esenzione dall'imposta di ricchezza mobile sulle anticipazioni fatte dai soci alle cooperative; e sugli interessi dovuti per somme mutate; c) nella esenzione dall'imposta di consumo per i materiali impiegati nelle opere di costruzione e ricostruzione; d) nelle registrazioni a tassa fissa per gli atti di cessione dei contributi; e) nella esenzione venticinquennale dalla imposta sui fabbricati e relative sovrainposte.

Non essendo stata annunciata una ulteriore proroga, si notano sintomi di scoraggiamento nei costruttori e nelle imprese fornitrici di materiale edilizio, con le prevedibili conseguenze di una crisi economica nel settore e dell'aggravarsi della disoccupazione, in quanto l'industria edilizia e le affini assorbono in Italia circa 800 mila operai all'anno.

In attesa della soluzione organica e definitiva, prevista dai due provvedimenti presentati dal Governo, e concernenti la revisione delle agevolazioni ed esenzioni tributarie nel settore dell'edilizia nuova e di ricostruzione, e la delega al Governo per l'organica disciplina della materia delle agevolazioni ed esenzioni tributarie, tuttora all'esame delle Commissioni finanze e tesoro del Senato e della Camera, si ravvisa la necessità

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

di prorogare adeguatamente le vigenti agevolazioni, considerati tuttora validi e sussistenti gli scopi sociali ed i motivi economici ispiratori della legge.

Va altresì sottolineato che la richiesta proroga del termine fino alla fine del 1960 si ritiene giustificata dalla coincidenza dello sblocco dei fitti, e quindi dalla necessità di una disponibilità di alloggi capace di equilibrare e frenare l'eventuale esoso aumento delle pigioni.

Nessuna preoccupazione d'altro canto può esservi, da parte del Governo, per quanto riguarda lo spazio di tempo previsto sino al 1930, in quanto tale ampio termine lascerebbe al Governo il tempo di attendere al riassetto dell'attuale legislazione. Ove la nuova legge organica potesse essere varata prima del 1960, automaticamente cesserebbe di avere valore la proroga.

In relazione ai motivi brevemente esposti, mi permetto chiedere alla Camera la presa in considerazione e l'approvazione della mia proposta di legge. Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi svolte saranno trasmesse alle Commissioni competenti, 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 iscritto a parlare l'onorevole Brusasca, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo:

1°) a provvedere prontamente per sostituire il capitolato d'appalto del 1895 con altro informato a principi giuridici di merito e di procedura e a criteri economici ispirati alla organizzazione sociale, al progresso tecnico

ed alle esigenze economiche del presente e del prevedibile prossimo avvenire;

2°) a provvedere per la ricostituzione dell'Albo nazionale degli appaltatori di opere pubbliche, tenendo presenti le recenti esperienze delle regioni siciliana e sarda, per mettere a disposizione dell'amministrazione centrale e di quelle periferiche statali e degli enti locali elenchi di imprese idonee, dotate dei mezzi necessari e scelte con rigore sotto l'aspetto professionale e morale;

3°) a procedere al controllo delle cooperative di produzione per escludere dai benefici di legge quelle spurie, che turbano le assegnazioni dei lavori, pregiudicano le vere cooperative e danneggiano sia le pubbliche amministrazioni che le piccole imprese individuali, che hanno diritto e meritano di essere ammesse a collaborare all'esecuzione delle opere pubbliche secondo le loro rispettive possibilità;

4°) a pubblicare periodicamente le assegnazioni dei lavori pubblici con l'esatta indicazione del loro importo, dei termini di esecuzione, delle imprese assegnatarie con la specificazione delle caratteristiche delle stesse.

Ritenuto, inoltre, che la diligente manutenzione delle strade comunali sia uno dei fattori essenziali per la conservazione delle stesse come anche per la diminuzione degli oneri pubblicitari in materia di viabilità,

invita altresì il Governo:

1°) a richiamare i comuni a fare rispettare dai privati le norme di polizia stradale affinché cessi il grave stato di incuria esistente in molte zone delle quali le strade, specie quelle di collina, sono sottoposte ad usura ed a rovina dall'ostruzione dei fossi per effetto degli riempimenti fatti dai privati per i loro passaggi e da altri inconvenienti del genere;

2°) a subordinare la concessione dei contributi statali ai comuni all'adempimento da parte dei comuni stessi delle norme essenziali per la manutenzione stradale;

3°) a promuovere dei concorsi tra i cantonieri delle strade statali, provinciali e comunali per premiare quelli tra essi che avranno dato le migliori prove di capacità e di zelo nell'adempimento dei doveri inerenti al loro incarico;

4°) a curare una più razionale e più completa diffusione delle segnalazioni stradali in rapporto soprattutto alle crescenti esigenze del traffico motorizzato sia interno che estero ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

BRUSASCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è la prima volta che ho l'onore di parlare in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Colgo perciò questa occasione per rinnovare da questi banchi l'espressione della mia personale profonda gratitudine al personale dei lavori pubblici che durante la ricostruzione del Polesine dette prove tali di dedizione al dovere di capacità e di zelo, che permisero che quella grande opera venisse realizzata in termini molto più brevi di quelli che erano stati previsti dai tecnici americani ed olandesi.

Voglio ricordare lo scomparso ingegnere Avventi, l'ingegnere Tortarolo, capo del magistrato delle acque, ora a riposo, l'ingegner Conte dell'« Anas », l'ingegnere Sbrana del Genio civile ed i loro collaboratori, i quali con la loro opera dimostrarono che l'amministrazione dei lavori pubblici ha la possibilità e la capacità di provvedere anche per necessità eccezionali, come quelle del 1951, senza bisogno di nuovi organi che il più delle volte ritardano l'esecuzione dei lavori e non arrecano benefici concreti.

Desidero esprimere anche l'apprezzamento delle popolazioni che rappresento al personale delle opere pubbliche del Piemonte, certo di essere interprete del pensiero del conterraneo sottosegretario di Stato per le finanze, senatore Piola, qui presente.

L'esperienza che ho fatto nel Polesine mi permette di chiedere al ministro dei lavori pubblici di sollecitare alcuni provvedimenti che mi sembrano di grande importanza.

Il primo concerne la rinnovazione del capitolato: le opere pubbliche si fanno ancor oggi con il capitolato del 1895. Dal 1895 al 1957 è passato tanto tempo, vi è stato un tale progresso, vi sono stati così profondi rinnovamenti nell'ordinamento sociale e nell'uso dei mezzi, per cui il proposito del Ministero dei lavori pubblici di emanare nuove norme di capitolato deve essere prontamente realizzato sia nell'interesse dello Stato, sia nell'interesse della migliore collaborazione delle imprese che devono eseguire le opere pubbliche. Il nuovo capitolato giunga, dunque, al più presto e risponda ai concetti giuridico-economici dei nostri tempi e sia proceduralmente agile e snello.

Sono perfettamente d'accordo con il relatore onorevole Di Leo nel rivendicare il diritto del Ministero dei lavori pubblici di coordinare le opere pubbliche eseguite dalle diverse amministrazioni delle quali egli ha fatto l'elencazione.

Desidero ritornare un momento al Polesine per ricordare che in quella sede si dovettero compiere contemporaneamente opere diverse per varie amministrazioni, dai Trasporti all'Interno, dai Lavori pubblici all'Agricoltura; fu proprio il magistrato delle acque di Venezia che seppe provvedere per il coordinamento tecnico ed imprimere un corso sollecito alla esecuzione delle opere più importanti, le quali anziché essere compiute in due anni, come avevano previsto i tecnici americani, furono portate a termine in sei mesi. Questo precedente insegna.

Il secondo provvedimento che chiedo è la ricostituzione dell'albo degli appaltatori delle opere pubbliche. Anche a questo riguardo vi è un progetto del ministero che risale al 1951; vi sono anche proposte parlamentari successive.

Il Consiglio di Stato ha recentemente dichiarato che non esistono dei contrasti tra l'albo nazionale degli appaltatori e la Costituzione. Mi pare, quindi, che si debba procedere con sollecitudine e con energia per fare cessare uno stato di cose che danneggia tutti, in primo luogo lo Stato, quindi le imprese serie che vogliono partecipare alle opere pubbliche e, conseguentemente, la esecuzione stessa delle opere.

La regione siciliana e la regione sarda hanno istituito gli albi degli appaltatori: alla luce anche di queste esperienze si può procedere rapidamente alla ricostituzione dell'albo nazionale per il quale esiste, presso il Ministero dei lavori pubblici, un apposito organo, l'Ispettorato per gli albi. Esiste, quindi, l'Ispettorato per l'albo e non esiste l'albo.

Questa assurdità deve essere eliminata.

Con il nuovo albo, che deve essere aperto a tutti e non deve diventare una chiesuola limitata a coloro che riescono a farvi parte, verrebbero a cessare molti degli inconvenienti e dei sospetti che oggi, purtroppo, si lamentano a proposito delle assegnazioni delle opere pubbliche.

A questo riguardo penso che si debba particolarmente porre mente ed occhio alle cooperative. Esistono oggi troppe cooperative che non sono tali. Affermo anche qui che la vera cooperazione deve essere difesa ed incoraggiata con ogni opportuna provvidenza: abbiamo, però, troppe cooperative spurie.

I benefici concessi alle cooperative hanno permesso a molti imprenditori privati di costituire con persone di loro famiglia e con qualche dipendente delle cooperative che partecipano alle licitazioni e costituiscono dei fattori di turbativa, in senso materiale e non

giuridico, delle licitazioni stesse, danneggiando le piccole imprese private che, invece, hanno anch'esse il diritto di essere incoraggiate quando sono serie, oneste e capaci.

Si impone, dunque, un lavoro di revisione e di selezione perché l'attuale stato di cose non turbi il prestigio dello Stato, la dignità della pubblica amministrazione e soprattutto l'interesse generale alla più rapida e scrupolosa esecuzione delle opere pubbliche.

Due sono, quindi, le mie richieste specifiche: l'emanazione di nuove norme di capitolato in sostituzione di quelle del 1895 e la ricostituzione dell'albo degli appaltatori con norme che lascino aperta a tutti coloro che ne sono degni la possibilità di farvi parte, allontanando dalla partecipazione ai lavori pubblici gli indegni. La difesa dei lavoratori esige questi nuovi provvedimenti.

Molti lavoratori, infatti, rimangono scoperti nell'assistenza sociale e nella previdenza. Certe percentuali di ribasso, che stupiscono, possono essere spiegate soltanto dalle ingiustizie usate ai lavoratori e dalle inadempienze contrattuali.

Le imprese che non hanno il senso della responsabilità sociale e non hanno nemmeno quello della responsabilità tecnica e della responsabilità giuridica, devono essere messe al bando dalle pubbliche amministrazioni.

Per quanto concerne le cooperative è necessario un severo controllo sulla loro costituzione, sui loro membri, sui loro mezzi e, come già ho proposto in sede privata al ministro dei lavori pubblici, sulle assegnazioni delle opere delle quali deve essere fatta una regolare e periodica pubblicazione, indicando i nomi degli assegnatari, l'importo dei lavori ed i termini di esecuzione. Ciò a salvaguardia anche delle piccole amministrazioni locali.

Noi abbiamo visto parecchie volte cose di questo genere: piccoli comuni hanno fatto degli sforzi notevoli, ad esempio per sistemare le loro strade.

Hanno avuto delle offerte allettanti, seguite da risultati come quello del trattamento a bitume su strade senza fondo. Molti bravi agricoltori, volenterosi ed in buona fede, ma incapaci di controlli tecnici delle opere, hanno dovuto costatare dopo pochi mesi, con tutte le conseguenze psicologiche, morali e politiche relative, lo spreco degli oneri assunti testimoniato dalla speculazione di imprenditori che non si sono curati delle « mollane » e delle altre deficienze dei suoli stradali. Opere illusorie e disoneste di questo genere non devono essere più permesse.

Il nuovo capitolato, la ricostruzione dell'albo e la revisione delle cooperative contribuiranno efficacemente a questo scopo.

Circa la viabilità minore, sulla quale si sono intrattenuti parecchi oratori e sulla quale pure si è largamente soffermato il relatore, penso che anzitutto ci sia da fare un richiamo alle amministrazioni locali.

Molte strade comunali — e mi soffermo sulle strade perché questo è uno dei problemi più importanti — vanno in rovina per un motivo molto semplice: perché i comuni non fanno rispettare da parte dei privati le norme elementari della polizia stradale: quanti danni sono stati causati da coloro che riempiono i fossi per accedere con i veicoli ai loro fondi, omettendo poi di rimuovere queste ostruzioni che interrompono il deflusso delle acque e provocano erosioni e frane!

Se i cantonieri e le guardie comunali imponessero con l'appoggio delle doverose sanzioni di legge e di regolamento il rispetto delle strade pubbliche, molti gravi danni sarebbero evitati.

Noi sappiamo in quali difficili situazioni si trovano molti piccoli comuni, specialmente delle zone collinari, per gli oneri assunti per la riparazione delle strade. Ora, se è vero che la solidarietà sociale impone di aiutare chi ha bisogno, è vero pure che essa richiede che sia evitata ogni negligenza e ogni dispersione di pubblico denaro. Ritengo, pertanto, che il ministro dei lavori pubblici debba promuovere ed adottare per quanto di sua competenza provvedimenti che facciano cessare lo stato di cose che ho denunciato, negando se del caso i contributi statali a quei comuni che rimanessero sordi ai loro doveri in materia.

Sempre per quanto riguarda le strade, ritengo anche necessario che il Ministero dei lavori pubblici promuova una più adeguata diffusione delle segnalazioni stradali.

Ho avuto la fortuna di viaggiare molto all'estero ed ho visto quanto siano utili, specie per il turismo, precise e complete segnalazioni stradali. I turisti venuti in Italia hanno raggiunto nello scorso anno l'elevato numero di 12 milioni: quasi l'80 per cento di essi è giunto per via stradale: una più razionale, moderna ed organica diffusione generale delle segnalazioni stradali potrà certamente giovare all'incremento di questo traffico tanto necessario per il nostro paese.

Molte volte, infatti, anche in località di notevole rilievo, abbiamo notato l'assenza delle segnalazioni e delle indicazioni chilo-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

metriche, che sono indispensabili per una sicura circolazione viaria.

La cosa può sembrare di poco conto: essa riveste, invece, una grande importanza pratica che raccomando alla responsabilità degli organi competenti.

Ancora in tema di strade, mi permetto di segnalare l'esempio della amministrazione provinciale di Alessandria, la quale, con un provvedimento che dovrebbe essere adottato da molte altre province, ha contratto un mutuo per la somma di un miliardo, posto per il 50 per cento a carico proprio e per l'altro 50 per cento a carico dei comuni, provvedendo con tale somma per la bitumazione di 300 chilometri di strade comunali.

In questo modo in provincia di Alessandria, oltre ai quasi 700 chilometri di strade provinciali, tutti sistemati secondo la tecnica più aggiornata, abbiamo altri 300 chilometri di strade comunali moderne.

Promotore di questa coraggiosa iniziativa fu il compianto ragioniere Giuseppe Giraudi, presidente dell'amministrazione provinciale di Alessandria, il quale volle dare ai comuni di buona volontà la possibilità di questo apprezzatissimo progresso.

Sempre a proposito delle strade mi permetto di suggerire un concorso per cantonieri, al fine di premiare quelli che tengono meglio il tratto di strada loro affidato. Tale concorso dovrebbe svolgersi per le strade statali, per quelle provinciali e per quelle comunali. Non sono necessarie molte parole per illustrare questa proposta: sappiamo, infatti, quali contributi possano dare alla migliore manutenzione delle strade, specie di quelle secondarie, la diligenza e lo zelo dei cantonieri. Un concorso che premi i cantonieri particolarmente meritevoli potrebbe fare risparmiare ogni anno miliardi di lire.

Si otterrebbe, inoltre, un risultato molto più importante. È certo, infatti, che, se in ogni provincia venissero premiati i cantonieri provinciali e comunali che più si sono distinti nei loro doveri e analogamente si comportasse l'« Anas » nei riguardi dei propri, sorgerebbe uno spirito di maggiore dedizione al servizio che potrebbe dare dei risultati civili e tecnici preziosi.

In materia di edilizia, desidero citare ancora il Polesine, dove, durante la ricostruzione del 1952, con la somma di un miliardo si sono costruiti 1.000 appartamenti di quattro vani ciascuno per famiglie di lavoratori. L'U. N. R. R. A.-Casas, cui venne demandato l'incarico di progettare e di dirigere

le costruzioni, ideò delle case di quattro alloggi ciascuna che vennero ritenute le più idonee onde evitare degli affastellamenti umani socialmente non opportuni nelle zone di campagna. Il blocco di quattro vani fu considerato in quelle condizioni *l'optimum* sia dal punto di vista funzionale sia della spesa.

La spesa di 3 milioni 950 mila lire per case di quattro appartamenti, di quattro vani ciascuna, costituì, infatti, un vero primato. Invito pertanto il Ministero dei lavori pubblici a voler tenere presente sempre questa iniziativa che potrà servire per evitare spese non necessarie, di ordine estetico-decorativo, le quali privano molte famiglie della possibilità di avere una casa, mentre la potrebbero avere se si facessero sempre delle costruzioni più semplici, pienamente rispondenti alle esigenze moderne delle famiglie dei lavoratori, senza impiegare marmi non necessari, senza intonaci che non reggono all'uso. Il rustico a mattoni è ancora una delle applicazioni più semplici e più belle, direi anche le più idonee a preparare le persone che togliamo dalle baracche a vivere negli ambienti più civili offerti loro dalla solidarietà nazionale.

Con queste case sono state costruite nuove scuole composte di tre aule per 72 allievi, l'ambulatorio e il locale della direzione al piano terreno, e tre alloggi per gli insegnanti al primo piano.

Normalmente in campagna costruiamo le aule dimenticando gli alloggi per i maestri e per le maestre che devono subire spesso andirivieni disagiati oppure abitazioni indegne della loro missione, con indubbio pregiudizio per l'insegnamento. Le costruzioni per le scuole, con le tre aule ed i servizi al piano terreno e tre alloggi composti di camera da letto, locale di soggiorno, cucina e bagno al primo piano, sono venuti a costare 3 milioni e 650 mila lire l'uno, escluso il terreno, che è stato dato dai comuni ed escluso pure l'arredamento. Questa esperienza, ripetuta 20 volte, merita l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici.

Troppe volte, infatti, accade che per villaggi di 500 o 600 abitanti vengono assegnati contributi di 20-25 milioni per costruire l'edificio scolastico che dovrà servire per 30-40 allievi. Abbiamo tanto bisogno di scuole: dobbiamo, quindi, spendere meglio il denaro dello Stato ed ottenere dal suo impiego i più larghi benefici sociali.

Le scuole costruite nel Polesine su progetto dell'U. N. R. R. A.-Casas, usate con piena so-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

disfazione dei maestri e degli allievi, da 5 anni indicano le grandi possibilità di una politica edilizia scolastica rigorosamente aderente alle esigenze didattiche ed alle disponibilità finanziarie del paese.

Chiudo segnalando all'onorevole ministro la situazione di Brusaschetto in provincia di Alessandria. Questo villaggio è stato gravemente danneggiato in zona mineraria cementifera da frane causate dalla estrazione del calcare. Il Ministero dei lavori pubblici è intervenuto, ha fatto degli stanziamenti e disposto dei progetti per la costruzione di nuove case in un sito sicuro, ma le pratiche sono talmente lente che ci avviciniamo all'inverno e le opere sono ancora da eseguirsi.

La popolazione è preoccupata, anzi esasperata, ed è spiegabile, perché i fondi ci sono, le decisioni sono state prese, ed i progetti sono stati redatti: pare manchino ancora delle varianti. Questo è uno dei casi che dimostrano che, anche se si provvede, ma si esegue lentamente, non si ottengono gli effetti che l'opera pubblica deve conseguire: quello sostanziale di provvedere per i bisogni delle popolazioni, quello psicologico di dare fiducia alle popolazioni stesse nell'amministrazione dello Stato. Mi auguro, perciò, che questo mio richiamo valga per la sollecita definizione delle pratiche e la rapida esecuzione delle opere di Brusaschetto.

Le considerazioni che ho fatto in questo mio intervento, basate sulle esperienze che ho potuto fare personalmente nei miei incarichi pubblici, mi permettono di ripetere, concludendo, che dobbiamo avere fiducia nell'amministrazione dei lavori pubblici. Essa possiede ancora dei funzionari di alto valore. Oggi, purtroppo, i più elevati compensi offerti dalle altre carriere allontanano molti degli elementi migliori dagli impieghi statali, inadeguati alle loro aspirazioni e alle loro necessità. Per questo dobbiamo sentire maggiore ammirazione per quelli bravi che entrano nelle pubbliche amministrazioni e, soprattutto, per quelli che vi sono rimasti rinunciando ad offerte allettanti e lucrose e continuando a dare chiarissimi esempi di capacità e di zelo, come hanno fatto in questi ultimi tempi dopo le alluvioni che si sono nuovamente abbattute sul nostro paese.

La prontezza con la quale il Ministero dei lavori pubblici ha saputo fare fronte alle esigenze causate da queste calamità è un altro titolo che esso ha verso la nazione. La comprensione del Governo ed il nostro riconoscimento per i grandi servizi che esso ha reso gli siano di incoraggiamento per quelli

maggiori che saprà rendere nel futuro (*Applausi al centro*).

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

NICOSIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, certamente non sono propizie queste mattinate squallide di Montecitorio alla politica dei lavori pubblici! È per lo meno strano che in un'aula così deserta si possa discutere una politica che è prima di tutto politica di civiltà e di progresso: una politica cioè che realizza opere edilizie, idrauliche, stradali, marittime; una politica che, in collegamento con il Ministero dell'agricoltura, compie i miglioramenti agricoli e forestali; che in collegamento col Ministero dell'interno affronta tutte le opere di carattere igienico e sanitario; che col Ministero della pubblica istruzione tende a risolvere il problema dell'edilizia scolastica. E tuttavia questa politica, dicevo, viene discussa in un Parlamento distratto.

Ma evidentemente la discussione va fatta per una questione di principio. Il movimento sociale italiano ritiene che la politica dei lavori pubblici sia — ripeto — una politica di civiltà. La vera politica dei lavori pubblici è cominciata nel momento in cui si è usciti dal criterio — diciamo così — municipalistico, campanilistico, limitato addirittura a clientele elettorali, caratteristico del primo sessantennio della vita unitaria italiana, e si è addivenuti al coordinamento nazionale nel settembre del 1925, con la creazione dei provveditorati regionali alle opere pubbliche. È cominciata dunque nel 1925 una grande politica, quella della giustizia distributiva; perché la politica dei lavori pubblici può rappresentare, e senz'altro rappresenta, una redistribuzione di reddito, proprio dalle regioni più ricche a quelle più povere: almeno una equa distribuzione delle risorse della nazione, al di fuori del rapporto fra l'onere tributario e le esigenze di una determinata regione. Il coordinamento della politica dei lavori pubblici ha importanza storica e politica perché si è usciti con esso finalmente da quella famosa impostazione mentale che faceva del nord la zona dei pratici e del sud la zona dei contemplativi.

Noi riteniamo che la grande politica dei lavori pubblici debba tener conto delle esigenze delle singole regioni d'Italia attraverso un coordinamento logico e l'intervento con opere pubbliche, soprattutto nelle zone che oggi si definiscono con una brutta espressione «zone depresse», deve e dovrà consentire una trasformazione delle esigenze elementari della vita civile.

Quando noi pensiamo un po' alle provvidenze che una politica di lavori pubblici offre ad un popolo; quando pensiamo alle irrigazioni, alle sistemazioni idraulico-forestali e alle borgate rurali; ai dissodamenti meccanici, ai grandi complessi edilizi, alle arterie di comunicazione, alle fonti di energia, ci convinciamo vieppiù che lo strumento della politica dei lavori pubblici è l'unico che si offre ad uno Stato, ad un Governo per poter avvicinare le distanze civili e sociali.

In questo quadro è necessario precisare in senso nazionale le esigenze delle zone, delle regioni. Non vi sono problemi regionali, vi sono problemi nazionali. In sostanza il problema meridionale finiva di essere un problema circoscritto il giorno in cui ci si orientava in senso nazionale (1924-25) con le bonifiche delle città, con i consorzi di bonifica agraria (legge 1928) fino ad arrivare alla Cassa per il mezzogiorno. Era lo Stato italiano che riteneva che quel problema non fosse di interesse limitato ad alcune popolazioni, ma fosse un problema nazionale.

Questa impostazione, a mio parere, ha distrutto — e forse definitivamente, anche se i conati moderni di regionalismo possono far pensare il contrario — ogni autonomismo e separatismo in Italia. Li ha distrutti proprio alla base. I conati borbonici, i tentativi di un ritorno borbonico (a Napoli, se non erro, fino al 1915 esisteva una « sezione borbonica ») sono stati seppelliti quando in campo nazionale il problema del Mezzogiorno è diventato il problema di sviluppo della politica italiana.

Per il senso stesso di espansione dell'Italia nel Mediterraneo, e l'incontro verso l'Africa di popoli in cerca di civiltà, il Mezzogiorno doveva rinascere, sentendosi moderno e nuovo.

Ho letto con molto interesse la recente relazione di Nixon sul suo viaggio in Africa. Nixon per conto dell'America scopre l'Africa. L'Africa per l'Italia è scoperta da parecchio tempo. Anche se l'Italia non vuole, i paesi africani si avvicinano fatalmente ad essa ed al Mediterraneo. Dobbiamo andare incontro ai paesi africani, se non vogliamo che l'Africa sia preda di mire americane, russe o asiatiche.

L'incontro fra l'Italia e l'Africa si può fare soltanto attraverso il Mediterraneo e quindi attraverso il Mezzogiorno. Questa è la politica che rimane fondamentale per il popolo italiano indipendentemente dalle prevalenze ideologiche: è per ciò come un binario obbligato.

L'autonomismo e il separatismo meridionali sono tramontati appunto per i naturali obbiettivi della grande politica italiana, favorita e confermata dagli interventi dello Stato diretti a spezzare il divario fra zone povere e zone ricche. Quindi, nessun criterio applicabile di rapporto tra onere tributario ed opere pubbliche: giustizia distributiva significa non l'adozione di un rapporto tra onere tributario ed esigenze regionali, ma l'affermazione di un criterio obiettivo in senso nazionale di fronte alle necessità di una determinata regione.

Ho letto con molto interesse la relazione dell'onorevole Di Leo (siciliano come me): soprattutto la parte che si riferisce alla polemica, anche se cordiale, con cui egli mette a fuoco il problema meridionale. Intendo confessare, a questo punto, che non mi abbandonerò al meridionalismo poiché esso esula dal mio modo di pensare e poiché mi considero un antiregionalista, pur essendo siciliano.

Ciò premesso, debbo dare atto al ministro dei lavori pubblici della tempestività con cui è intervenuto nelle zone del nord. Non intendo, per carità, aprire una discussione a questo riguardo perché le calamità naturali sono quelle che sono. Quando, nel 1908, Messina venne distrutta dal terremoto, sarebbe stato strano aprire in quel momento una polemica al nord circa gli interventi del governo a favore di Messina.

Questa tempestività, perciò, viene da noi accolta con grande piacere. Essa, tuttavia, ci consente molto serenamente di fare un discorso ampio, di carattere nazionale. Lo Stato interviene nelle regioni colpite del nord per far fronte alle calamità, siano esse di natura endemica come quelle che colpiscono il Polesine, siano esse di carattere straordinario come quelle che si sono abbattute sul Piemonte e sulla Lombardia. In Sicilia vi sono delle calamità non classificabili tra quelle naturali, ma determinate forse da strani sedimenti sociali secolari: non sono, cioè, effetto dei terremoti o delle frane che si rovesciano su determinati paesi. Mi riferisco alle abitazioni malsane nelle zone popolari di Palermo, Catania, Caltanissetta e di quasi tutti i grossi centri siciliani. I comuni siciliani sono grossi comuni: in essi prosperano le abitazioni malsane, i tuguri, i cosiddetti « catoi », che corrispondono ai « bassi » di Napoli. Questo fenomeno lo chiamerei di « bradisismo sociale », creatosi lentamente attraverso i secoli. La mancanza del reddito, la incapacità di provvedervi e numerosissimi

altri fattori, che qui è inutile analizzare, fanno sì che le abitazioni in queste zone siano una cosa veramente ignobile, una grave umiliazione per lo Stato, per il Governo, per ogni uomo che si occupi di politica.

Si tratta, come ho detto, di calamità sociali da considerare come quelle naturali. Spesso non si possono distinguere quelle sociali da quelle naturali, perché si sommano e si integrano. Per risolvere questo problema dobbiamo aspettare che scoppi la tragedia? Sarebbe certo preferibile di no. Vi sono, ad esempio, interi paesi, per lo più costruiti su terreni molto antichi, che si spostano lentamente ma inesorabilmente. Basta pensare a Marineo, a Montemaggiore Belsito, a Grisi, a Camporeale, in provincia di Palermo. Un quartiere di Cerda (provincia di Palermo) è minacciato da ben cinque anni dalla frana: si aspetta di anno in anno il crollo. Ebbene, il quartiere è abitato. È una cosa veramente dolorosa e tragica vedere numerose famiglie abitare quei tuguri (perché non hanno altre case) autentiche stamberghie continuamente minacciate, lesionate, sul punto di crollare. Evidentemente qui si tratta di una calamità naturale e gli interventi dello Stato debbono perciò essere immediati. Siamo arrivati al punto in cui, come osserva giustamente il relatore, non è più lecito puntare sulle leggi speciali, perché il rapporto che esisteva nel 1952-53 si è letteralmente capovolto. Infatti allora la voce in bilancio relativa alle leggi organiche era di 170 miliardi contro 22 miliardi per le leggi speciali, mentre oggi le due cifre sono rispettivamente di 31 e 75 miliardi. Si sono, cioè, moltiplicate le leggi speciali, forse per ragioni di carattere campanilistico o elettoralistico, il che ha notevolmente affievolito l'azione del Governo per combattere le calamità naturali e per operare i risanamenti urbanistici.

Non solo; in qualche caso si è perfino affievolita la sorveglianza degli enti locali. Per esempio, in Sicilia, molti comuni erano contenuti da mura solidissime, costruite addirittura in periodo borbonico, il che rappresentava una garanzia contro le frane. Ora, non si sa esattamente perché, per una stranissima impostazione urbanistica, i comuni preferiscono espandere i loro piani ricostruttivi al di fuori delle mura e quindi nelle zone soggette a frane. È evidente che occorrerà impedire questo andazzo per evitare inutili distruzioni. A questo proposito, sempre riguardo alla Sicilia, devo segnalare che, nel settore dei lavori pubblici, i rapporti fra la regione e lo Stato sono tutt'altro che chiari. È un problema che va

posto, tanto più che fino ad ora è stato trascurato. È noto che, in forza dello statuto speciale per la Sicilia, la competenza in questo campo è suddivisa fra lo Stato e la regione. Il decreto presidenziale regionale 30 luglio 1950 ha poi delimitato con precisione le due sfere di competenza, ma, ciò nonostante, le cose sono tutt'altro che chiare; spesso l'ente regione e lo Stato si palleggiano la competenza in ordine a determinati lavori che in effetti non vengono compiuti. Accade così che la Sicilia venga del tutto trascurata e si facciano a favore di essa gli stanziamenti strettamente necessari. Per esempio, mentre per il provveditorato alle opere pubbliche di Palermo è prevista una spesa di un miliardo per le leggi organiche, di un miliardo e 200 milioni per i danni bellici e di 450 milioni per le leggi speciali, Bologna usufruisce di cifre ben maggiori e cioè di 600 milioni per le leggi organiche, 2.230 milioni per i danni di guerra (su questo argomento ritornerò più avanti) e 1.489 milioni per le leggi speciali.

Perché una tanto notevole differenza? Naturalmente, la stessa diversità di trattamento esiste rispetto a tutte le altre regioni italiane. La Sardegna e la Sicilia sono veramente trattate nel peggiore dei modi. Ora gli amici emiliani, piemontesi o lombardi capiranno certamente che vi sono necessità, relative ad alcune zone, cui bisogna far fronte immediatamente.

La confusione di compiti tra Stato e regione si determina ad esempio nel settore stradale. Dovrebbero essere a carico dello Stato le opere pubbliche di prevalente interesse nazionale, ivi comprese la costruzione, la riparazione e la manutenzione di strade statali. In Sicilia, però, non mi risulta che siano stati costruiti nuovi tratti di strada, almeno stando ai dati riportati nel numero dell'agosto del 1957 della rivista *Documenti di vita italiana*. È un fatto straordinario, inconcepibile. Lo Stato vuole rinunciare a questo suo diritto ed a questo suo dovere di intervenire nella costruzione di strade statali nazionali in Sicilia!

Se si esamina la rete stradale siciliana e meridionale in genere, rileviamo che vi sono alcune arterie statali che, con la costruzione di brevissimi raccordi, potrebbero essere ottimamente collegate tra loro, con notevole vantaggio per la viabilità in genere e per il turismo in specie. Ma questo problema non è stato affrontato e risolto. La stessa situazione si verifica anche per le nuove costruzioni ferroviarie. Il doppio binario Palermo-Termini Imerese è stato costruito dalla Cassa

per il mezzogiorno e non dal Ministero dei trasporti o dall'amministrazione ferroviaria. Sempre nel meridione, altri lavori ferroviari sono stati compiuti dalla Cassa per il mezzogiorno. Si è potuto, cioè, constatare — come esattamente rileva il relatore onorevole Di Leo — che gli stanziamenti della Cassa o quelli della regione non sono integrativi, ma sostitutivi delle normali opere pubbliche dello Stato.

Ma allora non si è fatto niente! Era perfettamente inutile creare la regione (tengo a ribadire di essere antiregionalista) o gli enti speciali per ottenere una migliore distribuzione del reddito nazionale, cercando di eliminare così le secolari deficienze di determinate regioni, quando gli organi preposti a tale opera — appunto come la Cassa per il mezzogiorno o la regione siciliana — non vengano ad integrare l'azione dello Stato, ma si sostituiscono ad essa.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAPELLI

NICOSIA. Per fare un altro esempio, voglio citare le linee elettriche di trasporto con tensione non inferiore ai 15 mila volts. Non solo dalla relazione dell'onorevole Di Leo, ma da pubblicazioni del « Banco di Sicilia » e dell'« Anidel » appare chiaramente che nel 1956 non un solo impianto idroelettrico è sorto in Sicilia o in Sardegna. Così stando le cose, possiamo parlare di industrializzazione, di sviluppo, di civiltà, di progresso? Non è possibile condurre in Sicilia una vera politica di industrializzazione, se manca la energia.

In realtà vi è stato un modesto aumento nella produzione di energia termoelettrica; ma è un errore pensare che in Sicilia non vi sia acqua. L'acqua in Sicilia esiste, e può non solo soddisfare i bisogni della popolazione ma anche essere utilizzata per grosse opere di irrigazione e per la produzione di energia. A meno che la Sicilia, la Sardegna, il meridione non aspettino, con una specie di inconscia lungimiranza, l'energia atomica che dovrebbe sostituirsi a quella tradizionale. Ma si tratta soltanto di speranze, non di concrete e immediate possibilità.

Si, è necessario impostare una grande politica di lavori pubblici in senso nazionale, non regionale, che miri ad eliminare i divari esistenti fra le diverse zone del nostro paese.

Si pensi, ad esempio, allo stato delle fognature. In numerosi comuni della Sicilia (anche della sua provincia, onorevole Di Leo: ella ne sa qualche cosa) non esistono fognature.

Non si tratta, e mi spiace che l'onorevole Brusasca non sia presente, di interventi delle province per abbellire le strade comunali, come in Piemonte, ma di opere di assoluta necessità, che quei comuni non possono realizzare da soli in quanto versano in disastrose condizioni finanziarie da parecchi anni, né hanno la possibilità di contrarre mutui. I comuni non possono permettersi il lusso di costruire un determinato tratto di fognatura perché sono assillati mese per mese dalla necessità di reperire alcuni milioni per poter pagare i pochi impiegati. Come possiamo parlare di grandi opere igienico-sanitarie attraverso l'azione del comune, quando il comune non può farle? Le può fare la provincia? In Sicilia non esiste in questo momento la provincia, perché la regione ha assorbito tutto; si pensa di fare i liberi consorzi, ma prima dovranno essere risolti alcuni problemi politici.

Ho l'elenco completo di tutti i provvedimenti regionali relativi ai lavori pubblici. Però, essendo i rapporti tra Stato e regione talmente nebulosi, i comuni non riescono a fare né fognature né altre opere igieniche né con l'ausilio della regione né con quello dello Stato.

A me sembra che il problema vada risolto in senso nazionale. Il Ministero dei lavori pubblici assuma le sue responsabilità, chiarisca i rapporti tra Stato e regione. I rapporti tra lo Stato e la regione siciliana possono costituire un precedente nel caso malaugurato che si dovesse attuare totalmente l'ordinamento regionale. La confusione di rapporti fra Palermo e Cagliari da una parte e Roma dall'altra danno un'idea di ciò che succederebbe con altre 19 capitali italiane.

Sono convinto che la regione può accampare un grosso alibi. Essa dice: lo Stato deve intervenire in alcuni settori, e quindi io non mi muovo. Assistiamo a certi accantonamenti di miliardi presso le banche siciliane. La regione siciliana ha un preventivo e un consuntivo stranissimi: un preventivo in cui spende tutto, un consuntivo da cui risulta che non ha speso tutto. Nell'ultimo consuntivo risulta che si devono ancora spendere 7 miliardi. Si calcola che circa 130 miliardi sono depositati nelle banche.

In questo modo vengono meno le opere pubbliche. Ed è una favola quando si parla delle grandi realizzazioni regionali. Vorrei accompagnare in visita a Palermo il ministro dei lavori pubblici o il Presidente del Consiglio dei ministri, sebbene i ministri abbiano perduto l'abitudine di andare in

Sicilia dopo che è stato istituito il governo regionale, e vorrei far vedere alcune zone in cui l'azione regionale dovrebbe esplicarsi precisa, oculata, massiccia.

Occorre quindi chiarire i rapporti fra politica regionale e politica nazionale. Il movimento sociale italiano auspica una politica nazionale dei lavori pubblici. La politica regionale, semmai, dovrebbe riguardare determinati aspetti e ausiliariamente contribuire a risolvere certe situazioni locali che non possono essere considerate di interesse nazionale.

Nel quadro della politica dei lavori pubblici in campo nazionale va trattato il problema della revisione della situazione dei mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti. A mio parere, esiste oggi uno squilibrio notevole fra reali esigenze di alcuni comuni e richiesta di mutui. Evidentemente, la Cassa depositi e prestiti favorisce i comuni più ricchi, quelli che hanno qualche cosa ancora da impegnare; ma quei comuni che queste possibilità non hanno, vengono a trovarsi in condizioni ancora più gravi. Occorre quindi usare una certa elasticità nella politica della concessione dei mutui. È proprio la politica della Cassa depositi e prestiti quella che favorisce notevolmente la grande politica dei lavori pubblici.

Sì, smettiamola una buona volta con la polemica meridionalista o antimeridionalista. Non vi è né un sud contemplativo né un nord pratico. Questo è un grottesco che deve finire. Le esigenze reali devono essere valutate sul piano più vasto di portata nazionale.

Insisto sul problema riguardante l'energia elettrica. Come ho detto, l'energia va creata nel meridione in connessione con le grandi opere di bonifica, di bacini montani e di irrigazione. Ho notato nel piano presentato nel 1954 (non so se dal ministro Romita) che per quanto riguarda le opere idrauliche in Sicilia si considerano soltanto il Simeto, il Platani e forse il San Leonardo. In Sicilia vi è l'acqua. Ricorderete, onorevoli colleghi, il paese di Mussomeli che alcuni anni fa si ribellò per l'aumento del prezzo dell'acqua applicato dall'Ente acquedotto siciliano. In realtà questo ente compie un enorme sforzo nella ricerca idrica, e dal 1942, da quando è stato istituito, praticamente i problemi degli acquedotti siciliani si sono avviati a soluzione.

Abbiamo però bisogno di un'altra grande opera che nessun ente siciliano oggi compie: la ricerca di acque più o meno sotterranee, la costruzione di grandi bacini di raccolta di queste acque e quindi la creazione di

grandi fonti di energia elettrica, specialmente idroelettrica. Solo allora la Sicilia potrà veramente avviarsi sulla strada della meccanizzazione agricola, del processo di industrializzazione; e solo allora, quindi, si avrà uno sviluppo veramente notevole della sua attività economica.

Tralascio di trattare il problema impostato da alcuni studiosi in merito al rapporto tra l'occupazione e le fonti di energia. Posso senz'altro dire che in Sicilia la lotta contro la disoccupazione avrà i suoi effetti il giorno in cui sorgeranno grandi fonti di energia; altrimenti in Sicilia non si avrà né uno sviluppo industriale, né quindi un vero e proprio assorbimento di mano d'opera.

Ho citato poco fa la relazione Nixon sul viaggio in Africa; gli americani attribuiscono grande importanza all'Africa e quindi al Mediterraneo. Non solo per ragioni umanitarie, di bonifica umana, ma per l'interesse stesso collettivo nazionale, bisogna puntare decisamente sulla rinascita effettiva delle possibilità siciliane.

Noi sentiamo, respiriamo l'aria mediterranea. Abbiamo bisogno di opere igieniche, di fornire gli elementi essenziali di vita civile ai comuni, agli abitanti della Sicilia. Almeno aiutare le zone che possono garantire effettivamente una autentica rinascita: per esempio, alcuni comuni della provincia di Palermo e delle province di Agrigento e Caltanissetta; zone che hanno possibilità evidenti e che comunque sono strategicamente importanti nel piano della espansione economica italiana e mediterranea e che incontrano direttamente a pochi minuti di aereo la Tunisia e il mondo arabo. Di qui la necessità che la Sicilia venga portata nella situazione delle migliori regioni d'Italia.

Questa possibilità esiste, come esiste la possibilità che la Sicilia assorba tutta la disoccupazione oggi esistente. Questa possibilità risiede nella trasformazione radicale della situazione siciliana, passando, nel settore agricolo, dalla coltura estensiva a quella intensiva. È evidente che a questo può giungersi attraverso una concreta politica da svilupparsi sia sul piano dell'agricoltura, sia sul piano dei lavori pubblici.

La legge del 1940, come è noto, istituì l'Ente di colonizzazione del latifondo, oggi trasformato in ente di riforma agraria. Orbene, se invece di istituire cantieri-scuola e cantieri di lavoro, che assorbono centinaia di milioni di lire e che non garantiscono l'assunzione dei disoccupati, si trasformasse tutta la Sicilia in un grande cantiere, dando

attuazione a quei piani di bonifica che permetterebbero la creazione di ventimila case coloniche e di duecento borghi rurali, potremmo dire che un grande passo si sarebbe compiuto.

Invece, noi vediamo che in cinque anni sono stati costruiti qualche borgo rurale e poche case coloniche. Dal 1939 al 1940, invece, 14 borghi rurali e 2707 case coloniche. A mio avviso, l'errore della Sicilia è consistito in questo: di aver puntato sulla regione invece di puntare sulla trasformazione della terra. (*Interruzione del deputato Di Filippo*). La regione è dovuta a determinate camarille che si sono avvertite!

DI FILIPPO. È colpa vostra se la Sicilia è rimasta in condizioni di arretratezza.

NICOSIA. Le ho detto quale è stata la colpa dei siciliani. Comunque, quella grande opera di bonifica e di trasformazione poteva essere continuata e compiuta.

Oggi a Palermo assistiamo al blocco totale dell'attività dell'E. R. A. S., il che comporta il blocco di una qualsiasi attività concreta in Sicilia, blocco che si esercita anche attraverso lo sciopero. Mi risulta che la Cassa per il mezzogiorno ha bocciato un piano di riforma agraria di cinquanta miliardi per difetto di preparazione tecnica. Un ente al quale si boccia un piano di questa mole, vuol dire che presenta delle gravi lacune. Ma di questi problemi parleremo sul bilancio dell'agricoltura.

Il problema è un altro. Nella evoluzione della Sicilia noi dobbiamo avere un preciso obiettivo, e questo obiettivo, a mio giudizio, risiede nel passaggio dalla coltura estensiva a quella intensiva, con tutti quei fenomeni collegati alla trasformazione fondiaria: meccanizzazione, industrializzazione, freno all'urbanesimo. Infatti va considerato che, ad esempio, la provincia di Caltanissetta ha 21 comuni dai 15.000 ai 40.000 abitanti: si tratta di vere città, con case malsane, quartieri popolari, prive di fognature e di opere igieniche. Naturalmente queste condizioni sono conseguenti al latifondo, e al tempo stesso determinano una situazione di effettivo disagio. Pertanto, occorrono grandi opere pubbliche e, soprattutto, grandi opere stradali.

La rete nazionale, costruita nel periodo 1925-1931, ha rappresentato un grande fattore di bonifica umana, in quanto la strada, insieme alla casa, è espressione di civiltà. La strada ha debellato una prima volta la delinquenza in Sicilia...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ha ridotta.

NICOSIA. Signor ministro, io sono nato nel 1926. Ebbene, non ricordo fino al 1943 atti di grande delinquenza meridionale. Per me, ancora nel 1944-45 è stata una triste novità scoprire la delinquenza in Sicilia.

Ora, la costruzione delle strade aveva risolto questo problema perché aveva incoraggiato i contadini, li aveva fatti riavvicinare alla campagna e aveva spezzato certe particolari situazioni. Bisogna continuare questa opera, bisogna aiutare i nostri comuni. Vorrei pregare l'onorevole Togni, proprio perché è toscano, di immedesimarsi con la necessità di risolvere il problema siciliano, soprattutto chiarendo i rapporti fra Stato e regione: dove la regione non può intervenire che intervenga lo Stato. È indispensabile chiarire questi rapporti sia dal punto di vista formale sia come impegni precisi da prendersi sia da parte della regione sia dello Stato.

Altro problema che deve essere ad ogni costo risolto in Sicilia è quello riguardante i piani regolatori. So che è un problema nazionale, ma in alcune zone è già stato risolto, sia pure non secondo lo spirito della legge del 1942. Ad esempio, ancora mancano i piani intercomunali.

Mi permetto, onorevole Di Leo, esaminando l'impostazione della sua relazione, di osservare che sarebbe stato più opportuno anziché di piani regolatori regionali parlare di piani intercomunali, cioè restringere l'area dei piani regolatori regionali perché per esempio in Sicilia, l'attuazione di questi piani è molto difficile. Per certe particolari ragioni di carattere campanilistico e municipalistico, che ella ben conosce, nelle zone meridionali i piani regionali sono difficili ad approntarsi, mentre sono di più facile attuazione piani intercomunali che riguardano un certo numero di comuni, sempre che si proceda nel frattempo fra i piani intercomunali ad un logico coordinamento. Si dia, dunque, attuazione alla legge sull'urbanistica del 1942.

Uscendo, quindi da quel circolo chiuso, ristretto, del vecchio municipalismo, del regionalismo, desidero parlare, sempre trattando argomenti che riguardano iniziative del Ministero dei lavori pubblici in campo nazionale, della città di Palermo. Forse è la prima volta che se ne parla in Parlamento, forse è la prima volta che vengono prospettate le esigenze della città di Palermo. Palermo non è città di pochi abitanti, è la sesta città d'Italia: ha 550 mila abitanti, e viene rite-

nuta una delle più splendide città d'Europa. È indubbiamente una grande e bella città, oltre ad essere la capitale della regione; Palermo fa parte di quella grande corona di città italiane che danno lustro e decoro alla storia ed alla civiltà del popolo italiano.

Intendo parlare dei problemi della città di Palermo in Parlamento, perché secondo me, sempre nel quadro della rinascita siciliana, Palermo è il fulcro, la base di una grande politica meridionale.

Ora, Palermo, quella che si conosce, posso dire che ha una maschera: ha due o tre vie molto importanti sulle quali si affacciano palazzi settecenteschi, ottocenteschi, addirittura contemporanei, ma dietro i quali vi è l'indescrivibile miseria. Non è questo un problema identico a qualche altra città d'Italia; soltanto la città di Napoli di due, tre anni fa poteva vantare una situazione simile a quella attuale di Palermo.

Onorevole ministro, a Palermo esistono 70 mila famiglie che abitano in tuguri. È una cosa inconcepibile! La cosiddetta nuova città, quella dei quartieri alti, è sorta per iniziativa privata. Questa nuova città si è sviluppata sulla regione, con la regione, per la regione. La burocrazia regionale (circa 10 mila impiegati) ha portato a Palermo un aumento di circa 50 mila persone. Non intendiamo discutere gli interventi notevoli della regione per la costruzione dei quartieri residenziali per i suoi dipendenti e loro famiglie. Desidero soltanto rilevare che non vi è un trasferimento dalla vecchia alla nuova Palermo. I quartieri popolari sono un disonore per il governo nazionale e per quello regionale.

A Palermo, a causa della guerra, sono stati distrutti 69.233 vani, il che rappresenta una cifra fortissima tenuto conto che, su un totale di 438.377 vani distrutti in Italia, in Sicilia i vani distrutti sono stati 193.305, in Campania 117.426. Passando per alcune vie di Palermo sembra che la guerra sia passata da poche ore. Le condizioni morali della gente che vi abita sono disastrose, a parte il fatto che in maggioranza tali abitanti sono cenciari, caramellai, cioè costituiscono un sottoproletariato: le stesse statistiche giudiziarie ci danno una conferma sugli incesti e sulle situazioni immorali che vi si verificano. Le costruzioni che vengono fatte dall'« Escal » non vengono assegnate a quella povera gente, ai senza tetto. Le case costruite dall'I. N. A.-Casa o dall'Istituto autonomo per le case popolari non vengono date ai poveri. Questa stranissima situazione deve

essere risolta; anche nel senso richiesto dagli ordini del giorno Bonino e Villelli, cui ci associamo, e col coordinamento della legislazione relativa all'assegnazione delle case. A Palermo si arriva al punto che un assessore distribuisce le case. Bisogna richiamare la regione al coordinamento legislativo; non è giusto che non vengano rispettate le leggi nazionali per la distribuzione delle case ai ceti popolari, e si seguano criteri completamente diversi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ciò non rientra nella nostra competenza.

NICOSIA. Onorevole ministro, precisiamo i rapporti fra Stato e regione. Pongo alla sua attenzione questi argomenti perché so che ella può intervenire con il suo personale prestigio a risolvere il problema.

L'« Escal » costruisce le case per i lavoratori e per gli operai; il comune di Palermo non ha la possibilità di provvedere alle fognature e all'allacciamento idrico. Allora si ricorre a un libero professionista, cui si promette la casa in cambio della esecuzione delle opere igieniche.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo è abusivo.

NICOSIA. Mi vuol segnalare i mezzi di cui mi possa valere per risolvere questo problema? Son consigliere comunale di Palermo, non so a chi ricorrere: al Consiglio di giustizia amministrativa? Alla commissione provinciale di controllo, che è oggi un organismo politico, nominato dal presidente della regione? Ho fatto presente questi inconvenienti alle autorità regionali e comunali, ma non ho avuto risposta.

DI LEO, *Relatore*. Questo sistema delle assegnazioni « Escal », cioè della incombenza data ai privati di intervenire con mezzi propri per la costruzione delle fognature o altro, mi riesce assolutamente nuovo, onorevole Nicosia.

NICOSIA. Purtroppo, è la verità.

DI LEO, *Relatore*. Mi pare un po' difficile sul piano economico che un privato possa provvedere a queste incombenze.

NICOSIA. Ad essere maligni, onorevole Di Leo, le dirò che si fa in questa maniera: si costruisce un collettore vicino al quartiere, ma non si costruisce la diramazione; l'assegnatario dell'appartamento si mette d'accordo con altri assegnatari ed insieme costruiscono la diramazione.

DI LEO, *Relatore*. L'« Escal » è un ente dipendente dalla regione?

NICOSIA. Esatto. So che debbo dare atto onestamente all'attuale governo regio-

nale dei notevoli sforzi per rimuovere questo stato di cose, che non riguarda solo Palermo ma molti altri comuni. Però, il governo regionale ovviamente trova sul cammino molte difficoltà. Appunto per questo chiedo l'intervento del Ministero dei lavori pubblici nel coordinamento di questa legislazione, per sapere come debba essere risolta la questione e con quali mezzi.

Onorevole Togni, ho scelto l'argomento delle case popolari, o meglio dell'attività edilizia popolare, per parlare anche dei famosi villaggi che si ha in animo di costruire come villaggi satelliti delle grosse città. Sempre riferendomi alla città di Palermo, la situazione è tale che se i quartieri popolari debbono essere risanati occorre uno stanziamento di circa 35 miliardi. Se i quartieri satelliti debbono nascere, è necessario che siano allacciati con strade ed opere igieniche di carattere generale, come fognature, acquedotti, ecc., per cui la spesa da 35 miliardi circa fatalmente si eleverà a 50-55 miliardi.

Mi permetto di dire che i villaggi satelliti possono anche rappresentare una novità, però sicuramente danneggiano i criteri di bonifica e di risanamento igienico specialmente nelle grosse città. Creare dei grossi complessi, più o meno vicini alla città, non spezza l'urbanesimo, ma lo aggrava, rappresentando anche una spesa grossa. Sarebbe meglio seguire invece il criterio della costruzione di blocchi di case popolari, di interi quartieri nella stessa zona dove deve avvenire il risanamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono conciliabili le due cose?

NICOSIA. Noi intendiamo che siano risanati i quartieri popolari, bonificandoli in modo da non far perdere agli stessi quelle caratteristiche artistiche e storiche che sono anche un vanto della stessa Palermo. Ma se ella volesse spostare intere popolazioni da un quartiere ad un altro, come, potrebbe assicurare dal punto di vista sociale l'attività economica?

Ho notato un caso interessante: in un quartiere popolare di Palermo vi erano diverse famiglie che esercitando l'attività di caramellai la mattina alle 5 si recavano nella piazza principale della città dove fino alle 9 vendendo le caramelle di carrubo (che servono specialmente d'inverno per la tosse) raggranellavano qualche centinaio di lire. Vivendo con quelle, la sera si ritiravano a dormire nei loro tuguri, a breve distanza dal luogo del loro commercio. Queste famiglie hanno poi ottenuto alloggi decorosi in un

villaggio a 7 chilometri da Palermo; ma dopo un mese esse hanno rinunciato alle nuove case per ritornare alle antiche. Perché? Sia perché dovevano pagare un affitto di 2 mila lire al mese che, pur modesto, incideva sempre in maniera sensibile sul loro magro bilancio, sia perché dovevano accollarsi la spesa di almeno 100 lire di trasporto a persona dall'abitazione al centro e viceversa. Insomma essi avevano dovuto continuare nella loro attività, non essendo connessa col villaggio alcuna possibilità di lavoro. In realtà il nuovo villaggio, che è costato al comune oltre un miliardo per l'allacciamento di fognature e acquedotti, non ha corrisposto al bisogno, non avendo dato uno sbocco di carattere sociale a quella gente.

Questo non è che un caso di un problema generale, quello della creazione di nuovi centri residenziali dotati di vita produttiva autonoma. Si tratta di un problema importante specialmente per le città meridionali, la cui soluzione avrà benefici riflessi anche sulla vita morale di tanta povera gente, che nell'attuale condizione di abbruttimento finisce per non riconoscere le possibilità di miglioramento ambientale che le vengono offerte.

Palermo, onorevole ministro, ha bisogno di aiuto. In questi anni abbiamo assistito ad un aumento degli stanziamenti generali per le leggi speciali rispetto a quelli delle leggi organiche: 75 miliardi contro 31, rovesciandosi il rapporto che vi era ancora nel 1952-53. Palermo chiede una legge speciale come per Roma e per Napoli, tuttavia richiama l'attenzione del Governo sulla sua situazione finanziaria oltremodo compromessa: circa 60 miliardi di disavanzo complessivo (il disavanzo ammontava questo anno a 10 miliardi; il prossimo 15 ottobre se ne aggiungeranno altri 11). L'onorevole La Loggia dice che è lo Stato che deve intervenire. L'onorevole Medici sostiene, invece, che è la regione. Palermo rimane come una palla giocata tra Stato e regione.

Eppure il problema del risanamento dei quartieri popolari è grave ed indilazionabile. Esso non può venire certamente risolto con lo stanziamento previsto per il provveditorato per le opere pubbliche della Sicilia di un miliardo e 200 milioni, contro quello di ben 2 miliardi e 230 milioni per l'Emilia (sembra che questa regione sia rimasta totalmente distrutta, quando sappiamo che il triste primato delle distruzioni spetta invece alla Sicilia ed alla Campania). Noi chiediamo,

ripeto, che venga disposta una legge speciale, ma intanto insistiamo affinché si prendano provvedimenti sia per il risanamento finanziario di Palermo (attraverso uno stralcio del disegno di legge speciale, per avere un contributo di 43 miliardi, divisi in 35 annualità), sia perché vengano costruiti edifici moderni per l'università. Noi dobbiamo dar atto alla politica nazionale che ha costruito una grande università a Palermo. Nel 1932 il Policlinico costò 30 milioni e per l'epoca in cui fu costruito rappresentava un complesso modello. A Palermo poi non si riesce a costruire edifici adeguati per l'istruzione tecnico-professionale.

Per concludere, signor ministro, chiedo — e lo chiedo nel modo più caloroso, perché come palermitano e come consigliere comunale di Palermo non so più a chi rivolgermi — un intervento da parte del Ministero dei lavori pubblici per la sistemazione delle borgate, per la sistemazione del golfo e quindi anche del porto di Palermo. Chiedo inoltre che si provveda alla copertura del torrente Oreto, un grosso torrente che serve di sbocco alle fognature e che blocca lo sviluppo della città verso il mare, cioè verso est, perché è diventato ormai una fonte di infezione malarica.

Mi permetto inoltre di chiedere — e presenterò in proposito un ordine del giorno — lo smantellamento dell'Ucciardone, il grosso carcere costruito dai Borboni, che a quell'epoca restava fuori di Palermo, ma che ora è in pieno centro.

BONINO. Vi è morto Pisciotta!

NICOSIA. Già, è un monumento nazionale. (*Si ride*).

Occorre inoltre risolvere la vecchia questione della litoranea di Aspra. Si tratta di 15 chilometri di strada che dovrebbero congiungere Aspra a Palermo costeggiando il golfo, e che sarebbero di grande importanza per il turismo. Il problema è impostato da anni, ma non si riesce a risolverlo. Sono sorte delle questioni tra l'amministrazione delle ferrovie — è stata infatti smantellata la piccola ferrovia di Sant'Erasmo — e il Ministero dei lavori pubblici. È ora di arrivare ad una conclusione. A meno che non si aspetti di fare delle speculazioni sulle aree...

DI LEO, *Relatore*. Ormai il problema è risolto, perché è stato raggiunto l'accordo. Rimane in sospeso solo la questione delle case che sorgono sul litorale.

NICOSIA. Poi vi è la questione della circonvallazione ferroviaria. È stato indubbia-

mente un errore avere speso 2 miliardi per sistemare la vecchia stazione. Il piano regolatore di Palermo prevede infatti la ricostruzione della stazione in fondo a via Notarbartolo, cioè nella parte nuova, e questa sistemazione avrebbe sicuramente impedito uno sviluppo disarmonico di Palermo ed avrebbe liberato tutto il quartiere dell'Oreto. Oggi abbiamo la vecchia stazione allo stesso posto. Ma almeno si costruisca la circonvallazione ferroviaria, perché la ferrovia divide in due la città.

Sono problemi che potrebbero essere risolti con un po' d'impegno da parte del Ministero dei lavori pubblici. Il problema siciliano è un problema nazionale, il problema di Palermo è un problema nazionale. Noi non vogliamo venga ritenuto un problema regionale perché la regione non lo sente e non lo sentirà mai, vincolata com'è a certo campanilismo locale.

È dunque un problema che va risolto dal Ministero dei lavori pubblici. Onorevole Togni, altre volte ella ha dimostrato tanto coraggio: noi le chiediamo una politica coraggiosa dei lavori pubblici nei rapporti soprattutto con le popolazioni del sud, popolazioni che hanno vivo il senso dello Stato, della nazione. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

DE' COCCI. Allorché si prende parte alla discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici non è facile resistere alla tentazione di dilungarsi in ampi discorsi panoramici, tanta è la passione che ognuno di noi pone ai problemi della nazione e a quelli della propria regione. Per fortuna una remora in questa tentazione ci è data dalla relazione del collega Di Leo, la quale è così ampia ed esauriente da esimerci dal trattare alcuni punti, anche per non dover ripetere quanto è molto bene detto nella relazione stessa. È quindi più agevole limitarsi ad alcune considerazioni su particolari questioni.

La presenza alla direzione del Ministero dei lavori pubblici di un uomo come l'onorevole Togni, noto per le sue particolari doti di dirigente e di organizzatore, ci dà oggi la miglior garanzia che il Ministero dei lavori pubblici potrà assolvere nel modo migliore le sue finalità, che sono finalità politiche, economiche e sociali. Noi oggi abbiamo la certezza che alcuni problemi fondamentali relativi all'assetto della vita nazionale verranno risolti e che verrà dato un valido con-

tributo, anche per questa via, al raggiungimento della piena occupazione.

È anche infatti questo il fine degli investimenti che fanno capo al Ministero dei lavori pubblici, i quali appunto debbono compensare, attraverso opportune distribuzioni spaziali e temporali, le fluttuazioni e le lacune lasciate dagli altri investimenti pubblici e privati. Si tratta, poi, di investimenti che debbono avere la massima produttività economica e sociale nell'impiego delle somme disponibili. È quindi fuor di dubbio ed è necessario che fra i vari programmi vi sia il massimo coordinamento: coordinamento fra l'azione dei vari ministeri, coordinamento fra le direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici, coordinamento con l'attività svolta dagli enti locali, ecc. Perché questo coordinamento possa aver luogo, occorrono degli organici piani di carattere tecnico e finanziario.

D'altra parte, si rende necessaria un'azione tempestiva sia sul piano legislativo, sia su quello esecutivo. Perché si possa quindi avere una politica dei lavori pubblici veramente organica e tempestiva, occorre siano accentrate nel Ministero dei lavori pubblici tutte le leve della direzione della politica degli investimenti in tale campo e che il Ministero dei lavori pubblici abbia un'organizzazione adeguata e possa contare su procedure snelle ed agili.

Invece, purtroppo, nel dopoguerra, le necessità indilazionabili dell'ora ci hanno fatto assistere ad un vero e proprio moto centrifugo che ha sorpreso il Ministero dei lavori pubblici con quadri scarsi ed incompleti e con una organizzazione inadeguata. Così, per raggiungere delle finalità impellenti, si è preferito creare organi nuovi, come la Cassa per il mezzogiorno e l'I. N. A.-Casa, e si è preferito ricorrere a nuovi strumenti, come i cantieri di lavoro, i cantieri di rimboschimento e via dicendo.

Vari ministeri hanno voluto risolvere da soli i propri problemi nel campo dell'edilizia; il Ministero della pubblica istruzione ha cercato di ingerirsi sempre di più (e con una certa fondatezza) nel campo delle costruzioni scolastiche: sono ancora di attualità, per esempio, le discussioni sull'opportunità di porre eventualmente l'«Anas» alle dipendenze del Ministero dei trasporti, sottraendola al Ministero dei lavori pubblici. Addirittura, ad un certo momento, era stato creato presso la Presidenza del Consiglio un ufficio di coordinamento, il quale però, per fortuna,

si è limitato a compiti statistici e non è andato più in là.

Negli ultimi tempi qualche passo si sta facendo per affermare un po' meglio la preminenza che il Ministero dei lavori pubblici deve avere nel campo della programmazione e della direzione unitaria delle opere pubbliche: ad esempio, nel settore dell'edilizia, con la creazione del comitato di coordinamento, che sta lavorando sodisfacentemente. Auguriamoci dunque che, in occasione della emanazione della legge prevista dall'articolo 95 della Costituzione circa il numero e l'organizzazione dei ministeri, si abbia il coraggio di fare veramente il punto sulla situazione ricomponendo quelle sparse membra, che spesso si sono allontanate dal corpo al quale dovevano essere collegate. Deve essere ben chiaro in ciascuno di noi che dovranno essere ricondotti al Ministero dei lavori pubblici, quale unico e valido strumento tecnico dell'amministrazione statale nel campo della progettazione, dell'approvazione e della esecuzione delle opere pubbliche, tutti i lavori riguardanti le varie branche dell'amministrazione statale.

D'altra parte, per quanto riguarda le procedure, nonostante gli sforzi encomiabili, compiuti anche dal ministro Togni nel periodo ancor breve della sua permanenza al Ministero, esse sono ancora lentissime a causa dei sistemi previsti dalle varie leggi.

La manifestazione più macroscopica di questa lentezza d'azione ci è data dal grosso problema dei residui passivi, il quale deriva in parte dal fatto che importanti leggi vengono approvate alla fine dell'esercizio finanziario; in parte dal fatto che ogni anno finiamo per l'approvare l'esercizio provvisorio, perdendo mesi, talvolta almeno un anno, prima di iniziare le opere pubbliche previste; ma è dovuto soprattutto all'esistenza di complesse procedure che richiedono periodi di due, tre, talvolta quattro anni, perché si possa arrivare dalla prima notizia ufficiale dello stanziamento all'inaugurazione dell'opera.

I residui passivi dovrebbero ormai assommare a quasi 400 miliardi. Si tratta di somme enormi sottratte ad iniziative concrete per elevare il livello di vita della nostra popolazione ed accrescere l'occupazione operaia. Vi è chi propone di inserire in ciascuno stato di previsione soltanto le somme spendibili entro l'anno, rinviando le somme residue agli esercizi successivi. Ma si tratterebbe di un palliativo, non di qualche cosa di sostanziale. Quel che più conta è abbandono

nare il più possibile il sistema dei pagamenti differiti in annualità ed insistere, invece, sul sistema dei pagamenti diretti, come già avviene per i danni bellici, per i danni delle alluvioni, per la legge per le aree depresse, per la legge per la eliminazione delle case malsane, ecc., altrimenti il bilancio del Ministero rischia di diventare un'appendice del Ministero del tesoro.

Oggi abbiamo già un vero e proprio debito pubblico che supera i 1.000 miliardi. Un terzo dell'intero bilancio di quest'anno, oltre 65 miliardi, su una cifra di poco più di 198 miliardi, è destinato ai pagamenti delle annualità già impegnate. Quindi ci troviamo di fronte ad un bel bilancio di quasi 200 miliardi, che è un bilancio tutt'altro che sincero, perché, non solo togliendo le spese effettive ordinarie, che si risolvono in spese per il personale e spese generali, ma togliendo anche questa somma già impegnata per le annualità, la somma destinata veramente alla esecuzione di opere pubbliche si riduce notevolmente.

Naturalmente, per far funzionare più speditamente le leggi, come la 3 agosto 1949, n. 589, sulle opere degli enti locali, e la 2 luglio 1949, n. 408, in materia edilizia, sono stati compiuti dei passi notevoli, sia con le modifiche che sono venute successivamente con nuove leggi dopo la emanazione delle leggi del 1949, sia, per esempio, con il decentramento dell'approvazione dei progetti, che si è sempre cercato di fare in misura maggiore. Ma occorre fare ancora di più. Per esempio, occorre avvicinare la definizione dei programmi all'approvazione dei bilanci. Oggi, invece, certe volte, la definizione dei programmi viene molti mesi dopo l'approvazione dei bilanci.

Quindi, sarebbe augurabile che la ripartizione dei fondi disponibili venga fatta all'inizio dell'anno finanziario, magari con la esplicita condizione dell'approvazione del bilancio e che, subito dopo la ripartizione delle somme disponibili per l'attuazione dei programmi, non partano solo le comunicazioni ufficiose, a noi tanto care e gradite, ma partano al più presto anche le comunicazioni ufficiali, che oggi, con la struttura organizzativa che ha il Ministero, partono anche quattro o cinque mesi dopo.

Sono certo che il ministro Togni ovvierà certamente almeno a questo inconveniente. Si tratta di risolvere un modesto problema di organizzazione degli uffici, che diventa complesso in un Ministero come quello di cui ci stiamo occupando.

Per quanto riguarda le lungaggini delle procedure, la colpa talvolta viene attribuita al Ministero, forse a torto, perché accade spesso che gli enti locali e le stazioni appaltanti inoltrano i progetti con mesi e mesi di ritardo.

A questo proposito sarà bene attuare sempre più la sanzione della decadenza dello stanziamento quando il periodo di ritardo diventa troppo lungo. Sarà, poi, il caso di ricorrere a progettazioni tipo. È un assurdo che in un paese moderno ogni volta che si deve costruire una casa popolare o una piccola scuola, si fanno progetti nuovi di zecca nei quali si sbizzarrisce la fantasia dei progettisti locali. Ovunque è possibile, occorre fare ricorso al sistema delle progettazioni tipo, a cominciare dall'edilizia scolastica, perché una scuola a due aule è sempre una scuola a due aule ed una scuola a cinque aule è sempre una scuola a cinque aule.

Poi abbiamo tutta la trafila necessaria per giungere all'approvazione del progetto, alla emissione dei decreti, con il passaggio attraverso la ragioneria, la Corte dei conti, ecc. Abbiamo poi dei pareri che oggi andrebbero assolutamente eliminati, per esempio il parere del Consiglio di Stato che oggi viene richiesto per ogni opera al di sotto dei 200 milioni, anche quando si tratta di licitazione privata, che è il sistema normale per la aggiudicazione delle opere pubbliche. La cifra dovrebbe essere elevata almeno a 500 milioni per richiedere come obbligatorio il parere del Consiglio di Stato anche in caso di licitazione privata.

Poi vi è il grosso problema relativo alla concessione dei mutui. In questo campo occorre giungere all'automatismo della concessione del mutuo da parte della Cassa depositi e prestiti o di altro istituto finanziario, ogni volta che vi è l'impegno al contributo statale. È una cosa veramente assurda che un ente locale debba inginocchiarsi di fronte ai dirigenti della Cassa depositi e prestiti per ottenere il mutuo, dopo avere ottenuto il contributo statale. Una valvola si sta aprendo nel sistema per via delle due recenti leggi, ambedue del 29 luglio scorso, n. 634, che proroga la vita della Cassa per il mezzogiorno, e n. 635, che modifica la legge precedente sulle aree depresse; leggi che, rispettivamente, agli articoli 7 e 3 prevedono l'impegno automatico della Cassa depositi e prestiti a concedere il mutuo quando rispettivamente la Cassa o lo Stato si impegnano ad assumere l'onere che i comuni non possono sostenere.

Ma occorrerà arrivare in via generale a preventivare i fondi che sono necessari per i mutui, destinando quelli della Cassa depositi e prestiti alle opere più urgenti e quelli degli istituti finanziari tipo I. N. A. o « Inail » alle altre opere.

L'onorevole Togni, sempre vigile, ha già emanato molte opportune disposizioni attraverso due circolari perché il sistema di automatismo proposto dalle recenti leggi n. 634 e 635 per la concessione dei mutui funzioni nel modo migliore possibile.

Il nuovo sistema, a mio avviso, potrebbe essere attuato magari soltanto in alcuni settori parziali facendo, per esempio, un piccolo programma per il completamento della elettrificazione nelle zone rurali. Mentre vi sono ancora comuni dell'Italia non soltanto meridionale ma anche centrale che non hanno luce, o l'hanno soltanto in una parte del proprio territorio, gli stanziamenti relativi alla concessione di contributi ai sensi della legge n. 589 sono molto esigui. Nelle mie Marche, regione che non è tra le meno progredite, ad esempio, nella sola provincia di Ascoli Piceno, Monterubbiano, Montalto, Cosignano, Montottone, ecc., hanno buona parte del territorio comunale che attende di essere elettrificato.

Appunto perché le procedure sono così complesse, è assurdo che gli uffici ministeriali siano oberati da un cumulo talvolta enorme di pratiche. Un piccolo comune che voglia fare un lavatoio, nuovi gabinetti, che voglia sistemare qualche tronco di strada interna e non abbia la disponibilità di bilancio, deve ricorrere a questa complessa e macchinosa procedura.

Le leggi sopra ricordate che riguardano i pagamenti in annualità, anche per lavori relativamente modesti, potrebbero essere riservate per tutte quelle opere di una certa entità. Per le piccole opere, viceversa, bisognerebbe potere uscire dalle maglie di questo sistema, attuando su scala più larga il sistema del finanziamento diretto, senza fare ricorso ai pagamenti trentennali.

Per raggiungere questo scopo vi possono essere varie vie. In primo luogo occorre allargare l'applicazione delle leggi per la Cassa per il mezzogiorno e per le aree depresse. Ho visto con molto compiacimento che il ministro dei lavori pubblici si sta interessando a fondo, ancora più che nel passato, dell'applicazione non solo delle leggi sulle aree depresse per il centro-nord ma anche delle leggi per la Cassa per il mezzogiorno, le quali ultime fanno capo ad orga-

nismi tecnici che dipendono dal Ministero dei lavori pubblici.

Vi è, poi, un'altra via ed è quella di non ridurre ulteriormente le somme disponibili per i danni bellici. Quest'anno siamo arrivati a 16 miliardi e mezzo per tutta l'Italia, sia con le somme a disposizione del Ministero, sia con quelle a disposizione dei provveditorati. Queste somme, che si vanno assottigliando di anno in anno, dovranno essere svincolate dalla connessione con il fatto bellico. Non è un mistero per nessuno che si sono avuti effetti benefici con l'applicazione molto estensiva delle norme sui danni bellici. Certe volte è stato sufficiente il transito di automezzi pesanti, lo stazionamento di truppe perché, dico per fortuna, si sia ritenuto di procedere al rinnovamento di opere pubbliche di piccoli comuni, con l'assegnazione di somme talvolta modeste. Ma vi è un catenaccio: la denuncia del fatto come danno bellico doveva essere avvenuta entro i termini perentori scaduti alla fine del 1953.

Si abbia il coraggio di eliminare la finzione giuridica del danno bellico e si crei un cospicuo stanziamento permanente sui fondi del Ministero per effettuare le opere di piccola entità soprattutto nei piccoli comuni. Ripeto: è assurdo che, per fare un lavatoio o un bagno pubblico, si debba ricorrere al complicato meccanismo della legge n. 589 del 3 agosto 1949.

La terza via può essere quella dei cantieri di lavoro dotati di materiale dal Ministero dei lavori pubblici. Si tratta di una ottima procedura per garantire quel coordinamento che vi deve essere fra i Ministeri del lavoro e dei lavori pubblici, perché, attraverso l'assegnazione dei materiali, viene ad operarsi una buona selezione fra le varie richieste di cantieri di lavoro prese in esame. Attualmente nel bilancio sottoposto alla nostra approvazione vi è uno stanziamento di soli 500 milioni appunto per la fornitura di materiali ai cantieri, ma si tratta evidentemente di uno stanziamento irrisorio che non sarà nemmeno sufficiente a completare i cantieri già iniziati con questo sistema.

Credo che per un ministro dalla buona volontà e dalla energia dell'onorevole Togni non sarà difficile reperire, nel corso dell'esercizio, qualche miliardo, in modo da porre i piccoli comuni in condizione di costruire quelle opere stradali, edilizie, igieniche, ecc., che sono necessarie per assicurare agli amministratori una esistenza più civile e decorosa dell'attuale.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

Va infine continuato con il massimo vigore lo sforzo già iniziato per organizzare sempre meglio il Ministero. Le norme sul decentramento che sono state emanate in base ai decreti delegati vanno rese sempre più operanti (attualmente non lo sono completamente) e le difficoltà che si sono presentate in questi ultimi due anni dovranno essere superate. Occorre inoltre arrivare a distribuire con la massima chiarezza le varie funzioni fra il Ministero, i provveditorati alle opere pubbliche e i geni civili. Mentre il primo dovrà sempre più decisamente occuparsi del coordinamento e della programmazione dei lavori, i provveditorati dovranno avere la gestione delle opere, indipendentemente dal loro importo, compiendo tutte le operazioni, dalla approvazione dei progetti all'impegno della spesa, ai pagamenti, ecc., e i geni civili, dal canto loro, dovranno riprendere la loro natura di organi esclusivamente tecnici, e non già burocratici, dell'amministrazione. Occorre cioè alleggerire gli uffici del genio civile da tutte le pratiche amministrative che attualmente li appesantiscono.

Vi è poi la nota carenza di personale qualificato che ha sorpreso il Ministero nel dopoguerra. Si tratta di una carenza in diminuzione, ma è indubbio che occorre ampliare e migliorare gli organici del personale tecnico qualificato: oggi, su 16 mila dipendenti circa dall'amministrazione dei lavori pubblici, soltanto 6 mila sono le unità in ruolo.

Occorre anche superare le difficoltà che si incontrano nel reclutamento di elementi preparati, seri, capaci ed all'altezza della tradizione veramente luminosa del personale dell'amministrazione centrale e dei geni civili. Noi assistiamo, purtroppo, al doloroso fenomeno dei concorsi per ingegneri che vanno deserti. Spesso le domande non superano il doppio dei posti a disposizione; successivamente i vincitori non prendono servizio, in quanto nel frattempo hanno trovato una occupazione di carattere privato più remunerativa. È evidente che occorre fare qualche cosa: la via potrebbe essere quella di indire dei concorsi non per il grado iniziale, ma per un grado più elevato, per esempio il settimo. Se questo avviene per l'Avvocatura dello Stato e per il Consiglio di Stato, dove vi è necessità di personale specializzato dal punto di vista giuridico, perché non deve avvenire in un'amministrazione dove si richiede una specializzazione tecnica, forse ancor più difficile ad ottenersi?

D'altra parte, soprattutto nel campo dell'amministrazione dei lavori pubblici, va in-

tensificata la introduzione dell'applicazione di tutti i principi della tecnica amministrativa per assicurare al lavoro la massima produttività possibile. Se vi è una amministrazione nella quale è necessario che il lavoro dello Stato sia produttivo al massimo grado, per diminuire la cifra che va impiegata in spese generali e accelerare l'impiego del danaro destinato alle opere pubbliche, questo settore è proprio quello dell'amministrazione del Ministero dei lavori pubblici. Si verifica invece, addirittura, il fenomeno che i provveditorati alle opere pubbliche (i quali rappresentano i cardini dell'amministrazione periferica del Ministero) non sono organizzati tutti allo stesso modo, in quanto in taluni provveditorati vi è una ripartizione per materia e in altri per province. Evidentemente uno dei due sistemi si sarà rivelato migliore dell'altro: appare quindi opportuno generalizzarlo attraverso un intervento dell'amministrazione centrale.

Concordo pienamente col relatore (né sto a dilungarmi su questo punto) sull'importanza che, anche ai fini della buona e rapida esecuzione delle opere, rivestono la revisione dell'albo degli appaltatori e la riforma del capitolato generale d'appalto.

L'onorevole Brusasca ha insistito anch'egli su questi due punti, e non ho che da associarmi alle sue considerazioni.

Per quanto riguarda l'albo nazionale degli appaltatori, anche in sede molto autorevole sono state fatte delle obiezioni sulla costituzionalità del provvedimento ritenuto in contrasto con la libertà economica prevista dalla Costituzione. Ma andando di questo passo, e isolando singoli commi della Costituzione, finiremo per trovarci, in pieno secolo ventesimo, nel più liberistico di tutti i paesi del mondo: cosa, questa, veramente assurda. Sulla costituzionalità dell'albo degli appaltatori vi è anche un parere autorevolissimo ed estesissimo del Consiglio di Stato: si prenda quindi il coraggio a due mani e si cerchi di attuare questa riforma, auspicata da tutti con particolare intensità.

SABATINI. Vi è il pericolo di creare un circolo chiuso.

DE' COCCI. Onorevole Sabatini, non può essere che un albo aperto, al quale si accede con particolari requisiti. È assolutamente inconcepibile che si possa costituire un albo chiuso, limitato a coloro che si sono iscritti in un determinato momento.

E passiamo ad un problema sul quale desidero soffermarmi in modo particolare: quello della casa. Ne ha parlato a lungo,

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

per quanto riguarda Palermo, che tanto ama, l'onorevole Nicosia, ma io desidero aggiungere qualche parola per ricordare l'importanza che il problema della casa ha in Italia e le sue ripercussioni di carattere morale, umano, sociale, igienico e sanitario.

È dimostrato che fra le condizioni della abitazione e la diffusione della immoralità, della criminalità, delle malattie, vi è la più diretta delle connessioni. In un intervento da me svolto nel giugno del 1949 (uno dei primissimi miei interventi alla Camera) in sede di approvazione del bilancio del Ministero del tesoro, cercai di dimostrare che le spese necessarie per l'incremento della costruzione di case non sono spese improduttive, ma anzi sono tra le spese più produttive e più indifferibili dal punto di vista non solo sociale, ma anche economico. Basti pensare che una spesa adeguata per la costruzione di case per coloro che vivono nei tuguri vale ad eliminare la necessità di enormi spese assistenziali per tentare di migliorare le condizioni di vita e di salute di questa gente. Basti pensare che l'esistenza di case che abbiano un minimo di comodità e di igienicità accresce notevolmente il rendimento dei lavoratori in esse ospitati.

L'Italia, purtroppo, con i suoi squilibri economici tradizionali, col suo modesto reddito nazionale, non ha mai avuto abbondanza di abitazioni. La guerra, poi, ha peggiorato la situazione. Dobbiamo ricordare che soltanto nel 1931 si è generalizzata l'esistenza degli istituti delle case popolari, che prima sorgevano soltanto in alcune città, dove avevano avuto una germinazione pressoché spontanea.

Nel dopoguerra la situazione divenne addirittura tragica, con i due milioni di vani distrutti, con il milione di vani gravemente danneggiati, con i tre milioni e mezzo di vani danneggiati. Vi è stata, poi, la cessazione quasi completa delle nuove costruzioni per un quinquennio, dal 1940 al 1945. Quindi, alla fine della guerra, noi ci trovavamo con una famiglia su dieci priva di casa, che vivevano in baracche, grotte, ecc., mentre altri 2 milioni di famiglie vivevano, e purtroppo tuttora in parte vivono, in condizioni di sovraffollamento e di coabitazione.

Abbiamo fatto — dobbiamo riconoscerlo con orgoglio di italiani — miracoli in questi anni: miracoli dovuti allo stesso popolo italiano, miracoli dovuti al Parlamento, miracoli dovuti agli sforzi dei governi. Dal ritmo di 131 mila vani circa all'anno, nel 1946, siamo passati al ritmo di oltre 500 mila

vani all'anno nel 1951, e siamo al ritmo attuale di circa 1 milione 300 mila vani all'anno. Se confrontiamo questa cifra con la media prebellica, che era di 200 mila vani all'anno, vi è da essere abbastanza soddisfatti dell'attuale stato di cose.

Per quanto riguarda le ripartizioni e le ricostruzioni colpite dagli eventi bellici, abbiamo avuto tutta una serie di leggi, a cominciare da quella del 25 giugno 1949, n. 409. Le leggi prevedevano contributi diretti per le case danneggiate, contributi trentennali e mutui per case distrutte. Per quanto riguarda la concessione di mutui e sconti, ha svolto un'attività veramente benemerita — che io voglio qui richiamare — l'U. N. R. R. A-Casas (seconda giunta), ora divenuta Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione. Questo istituto, attraverso anticipazioni della Cassa depositi e prestiti, ha erogato circa 95 miliardi, consentendo la ricostruzione di 370 mila vani distrutti. Oggi — come avviene spesso nel nostro paese — l'istituto è rimasto privo di fondi, e la ricostruzione delle case, anche delle piccole case, distrutte, soprattutto nell'Italia centro-meridionale è tutt'altro che completa.

Quindi, di fronte al rinnovato impegno di completare la ricostruzione con il sistema dei contributi di cui alla legge generale sui danni di guerra del 1953, occorre che l'I. N. F. I. R. venga di nuovo provvisto di mezzi. Vi è una proposta di legge dinanzi alla Camera, firmata da decine e decine di autorevoli colleghi. Questa proposta è stata posta due volte all'ordine del giorno della Commissione finanze e tesoro, ma per due volte la discussione è stata rinviata per questioni procedurali. Oggi, intanto, ci troviamo di fronte a sinistrati, soprattutto dell'Abruzzo, del Lazio, delle Marche e della Toscana, che non hanno alcuna possibilità di contrarre dei mutui trentennali per ricostruire le abitazioni distrutte dalla guerra.

I proprietari dei grandi immobili delle grandi città hanno trovato modo di avere dei finanziamenti da qualche istituto, ma il piccolo sinistrato dell'Italia centrale, che ha bisogno di tre o quattro milioni, non riesce facilmente a trovarli.

Mi auguro che il ministro Togni voglia intervenire affinché al più presto il suo collega del Tesoro, che in linea di principio non è contrario, conceda se non altro all'I.N.F.I.R. di trattenerne per reimpiegarla una parte delle somme che deve versare alla Cassa depositi e prestiti.

Poiché siamo in tema di ricostruzione, mi si consenta a questo punto un rapido cenno al grosso problema dei piani di ricostruzione rivolti ad eliminare integralmente le tracce della guerra col risanamento dei comuni sinistrati.

I comuni che hanno l'obbligo di adottare piani, come ricorda l'onorevole relatore, sono 460: di essi 207 hanno chiesto l'intervento dello Stato, intervento che è stato decretato per 191 comuni, mentre sta per esserlo per altri 16 comuni. Ma i piani finanziari sono solo 119; rimangono da finanziare 72 piani e da completarne 100, con una spesa di 19 miliardi.

Ora, la ulteriore dotazione di cento milioni di annualità, prevista al capitolo n. 218, è assolutamente inadeguata. Occorre che i fondi vengano aumentati. Perché questo aumento possa aversi, si potrà trovare l'una o l'altra via: per esempio, non è da escludere che con un apposito provvedimento si possa attingere dai 25 miliardi di cui è dotata la legge 9 agosto 1954, n. 640, la quale svolge finalità simili a quelle della legge 25 giugno 1949, n. 409, che si è occupata anche dei piani di ricostruzione.

Ma, chiudendo la parentesi sulla ricostruzione, mi si lasci ritornare al problema della casa. Le realizzazioni compiute sono veramente encomiabili e ingenti, però sono state effettuate senza una visione programmatica. Abbiamo avuto tutto un sedimentarsi di leggi nel tempo, leggi che si sono succedute instaurando sistemi diversi e facenti capo a organi ministeriali ed enti diversi.

Basterà ricordare il decreto legislativo 12 aprile 1946, n. 236, che ha dato vita all'U. N. R. R. A-Casas (prima giunta). Questo ente ha svolto una benemerita attività, ha costruito a costi bassissimi con progetti tipo, ha instaurato un sistema di assistenza sociale per i poveri che abitano le casette; ma ha costituito un'attività parziale che ancora, in piccola parte, sopravvive. Vi è stato il decreto legislativo luogotenenziale 9 giugno 1945, n. 305, seguito da numerosi altri provvedimenti, che ha consentito la costruzione di case per i senza tetto. Vi è stata poi — per rimanere nelle leggi fondamentali di sistemi diversi — la legge 28 febbraio 1949, n. 43, che ha dato vita alla ben nota gestione dell'I. N. A.-Casa, facente capo al Ministero del lavoro e della previdenza sociale; gestione che, con legge 26 novembre 1955, n. 1148, è stata prorogata ed ampliata.

Vi è stata poi la legge 2 luglio 1949, n. 408, che ha ripreso le norme della legge

8 maggio 1947, n. 399, e che ha consentito cospicue realizzazioni agli istituti nazionali come l'I. N. C. I. S., agli istituti autonomi per le case popolari, alle cooperative e via dicendo. Attualmente la legge 9 agosto 1954, n. 705, ha previsto la concessione di nuovi contributi fino all'esercizio finanziario 1958-59.

Vi è poi — altro aspetto del sistema — la legge 10 agosto 1950, n. 715, veramente geniale e interessante, che dava vita al fondo per l'incremento edilizio. Questo fondo, a varie riprese, ha avuto 25 miliardi, ma è stato letteralmente affogato da domande per circa 200 miliardi, di cui parte arrivate a Roma e parte rimaste in periferia. Così, come succede da noi, bellissime leggi rimangono inoperanti perché dotate di finanziamenti inadeguati.

Vi è stata infine la legge 9 agosto 1954, n. 640, per la eliminazione delle case malsane, che prevede finanziamenti fino al 1960-1961. In fondo questa legge va svolgendo un'attività analoga a quella per la costruzione delle case per i senza tetto, ma ha dato vita ad un nuovo aspetto del nostro complicato sistema.

Taccio, infine, delle numerose leggi particolari, per esempio, la legge 31 luglio 1954, n. 626, sulla produttività, stanziata 2 miliardi e mezzo per la costruzione di nuclei urbani e rurali. Vi sono poi tutte le leggi per singole amministrazioni che costruiscono da sé case per i propri dipendenti o per singole città (è il problema delle leggi speciali sottolineate dal relatore) come Napoli, Matera, ecc.

Vi è stato poi l'interessante decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 8 maggio 1947, n. 399, rimasto in vigore soltanto fino al 1953, il quale, con un sistema veramente ingegnoso per un paese composto di piccoli centri abitati come il nostro, prevedeva dei contributi di incoraggiamento, molto bene accolti specialmente alla periferia. Ad un certo momento non sono stati nemmeno reperiti i 600 milioni necessari per accontentare chi aveva già fatto domanda fino all'entrata in vigore della legge 4 marzo 1948, n. 212, la quale aveva innovato in materia. Esiste quindi un impegno preciso dello Stato al quale lo Stato si è guardato bene di far fronte, sia pure per il periodo in cui la legge è stata in vigore.

Vi sono poi nel nostro sistema agevolazioni fiscali prorogate da ultimo dalla legge del 27 dicembre 1956, n. 1476. Il 31 dicembre 1957 si ha la scadenza del termine previsto dalla legge e noi, al solito,

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

rischiamo — con l'auspicabile accoglimento della proposta Di Leo — di ulteriormente prorogarlo con dei provvedimenti provvisori, mentre è augurabile che venga finalmente creato un sistema definitivo.

Abbiamo quindi il più grande mosaico di leggi che mente umana possa immaginare, con sistemi diversissimi, con continue proroghe, ritocchi, ecc.

Per voler riassumere in principi questo *mare magnum*, questa selva selvaggia di norme, potremo dire che coesistono nella nostra legislazione in primo luogo il sistema della esecuzione diretta di case da parte dello Stato e di enti pubblici (I. N. A.-Casa, U. N. R. R. A.-Casas, amministrazione dei lavori pubblici); in secondo luogo esiste il sistema dei finanziamenti a basso tasso di interesse, senza o con contributo statale (legge Aldisio del 1950 o legge del 2 luglio 1949 e sue modificazioni); in terzo luogo esiste il sistema della concessione dei contributi: piccoli contributi nel passato in sostituzione dei finanziamenti, contributi degni di nota nel presente, che si aggiungono ai finanziamenti; in quarto luogo abbiamo il sistema delle agevolazioni fiscali.

Non parliamo poi di quello che avviene per quanto riguarda le assegnazioni degli alloggi, i quali vengono dati talvolta in affitto e talvolta in riscatto. Vi è poi, per quanto riguarda la procedura delle assegnazioni, una pluralità di commissioni. L'onorevole Nicosia poco fa ha parlato dell'assessore regionale che in Sicilia procede alle assegnazioni...

Oggi ogni gruppo di case, a seconda dell'ente che lo abbia costruito, viene distribuito con criteri diversi. È ora che si arrivi ad unificare le varie leggi almeno su questo punto: creando un'unica commissione (magari presieduta da un magistrato) per l'assegnazione delle case popolarissime.

Ma non solo da questo punto di vista di fondo vanno coordinate fra loro le varie leggi susseguitesi nel tempo senza alcun principio di unificazione.

Oggi si occupano di edilizia popolare due ministeri: quello dei lavori pubblici e quello del lavoro e della previdenza sociale. Ma anche all'interno del Ministero dei lavori pubblici si occupano di case due diverse entità amministrative: la direzione generale per l'edilizia e l'ispettorato centrale per la ricostruzione edilizia.

Qualche cosa si è cominciato a fare, per esempio istituendo il comitato per il coordinamento dell'attività edilizia svolta con il

concorso dello Stato, comitato istituito nel 1954 con decreto del Presidente della Repubblica. Occorre, almeno, che il comitato intensifichi la sua attività armonizzando le varie leggi, arrivando a una programmazione unica.

Vi sono piccoli comuni che hanno costruito case con leggi diverse, accanto ad altri comuni, aventi pressoché la stessa popolazione e a pochi chilometri di distanza dai primi, che non riescono ad avere case popolari.

In periferia oggi si riscontra un certo coordinamento attraverso l'accentramento negli istituti autonomi per le case popolari delle varie attività edilizie. Tali istituti sono divenuti i veri centri di propulsione dell'edilizia popolare in ciascuna provincia, soprattutto dopo che la legge 8 aprile 1954, n. 144, ha introdotto la garanzia dello Stato per i mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti, senza delegazione di tributi da parte dei comuni. Quindi il caso del comune che si metteva a costruire case per suo conto è divenuto qualche cosa di raro di fronte alla regola costituita dalla costruzione di case effettuata dall'Istituto per le case popolari.

Ma occorre arrivare a qualche cosa di organico, specialmente in vista della cessazione dello stanziamento che, per la legge 9 agosto 1954, è prevista per il 1958-59 e per la legge sulla eliminazione delle case malsane è prevista pure a partire dal 1958-59. Pertanto il tempo che ci separa dal 30 giugno 1959 può essere ottimamente impiegato per un riordinamento definitivo della materia dell'edilizia statale e sovvenzionata.

Le leggi attuali hanno, poi, un difetto particolare: contemplano provvidenze — spesso notevoli — soltanto a vantaggio di categorie, per quanto vaste, sempre ristrette. Infatti l'I. N. A.-Casa si occupa soltanto dei lavoratori paganti il contributo, in particolare i salariati; la legge 2 luglio 1949 va incontro, ad esempio, solo a coloro che si trovino ad occupare uno dei primi posti in una cooperativa che riesca ad essere finanziata. Abbiamo, in ogni caso, valanghe e valanghe di domande; quelle che finiscono per essere accolte sono sempre una piccola parte del totale...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Trentamila.

DE' COCCI. D'altra parte, il fabbisogno di vani continua ad essere enorme, perché l'Italia possa adeguarsi alla situazione dei paesi più civili.

Mi auguro che l'intera materia venga al più presto disciplinata dal Ministero dei lavori pubblici, il quale, anche in questo campo,

soprattutto in questo campo, deve essere il coordinatore di tutte le iniziative.

Non dobbiamo nemmeno dimenticare la esperienza compiuta prima della guerra dal consorzio nazionale degli istituti delle case popolari. Infatti, in fondo, pur tra tante manchevolezze, eravamo giunti ad un coordinamento unitario, specialmente per quanto riguarda il reperimento dei finanziamenti, che oggi non vi è.

Quindi, qualche cosa bisogna fare almeno perché il reperimento dei mezzi da parte dei vari istituti finanziari, bancari, assistenziali e creditizi, avvenga secondo criteri unitari.

Nel quadro unitario della nuova legislazione, organico, dovranno essere disciplinate le due attività fondamentali dell'edilizia statale e dell'edilizia sovvenzionata. In primo luogo, vi è la costruzione diretta con fondi pubblici di case nelle zone che più ne hanno bisogno, costruzione che deve avvenire al minor costo possibile, con l'assegnazione delle case costruite a riscatto ai ceti più bisognosi.

In secondo luogo, vi è l'altro settore di attività, e cioè la concessione di mutui a basso tasso di interesse agli istituti nazionali come l'I. N. A.-Casa, agli istituti case popolari, ai privati, singoli o raggruppati.

Vi è, infine, la concessione dei contributi la quale, se vi fosse la possibilità di avere del denaro a basso tasso d'interesse, come avveniva attraverso il fondo di incremento edilizio, può anche non rendersi necessaria; i contributi potranno essere riservati, in sostituzione dei finanziamenti, o, eccezionalmente, in aggiunta ai finanziamenti, a particolari categorie, come ai sinistrati di guerra, molti dei quali non hanno ancora ricostruito le loro case, e a coloro che abitano in piccoli centri carenti di alloggi.

Dovremo imboccare con chiarezza queste tre direttrici. Fino ad oggi i finanziamenti sono stati reperiti in misura cospicua; ma vanno reperiti in misura maggiore e vanno convogliati nel modo più organico possibile. Si potrà anche arrivare alla costituzione di un fondo nazionale per l'edilizia popolarissima, al quale potranno affluire tutte le forme di reperimento di fondi che fino ad oggi sono state parzialmente tentate. Basta ricordare gli stanziamenti annuali sui bilanci dello Stato, le contribuzioni a carico dei cittadini, le quali oggi già esistono, ma sono limitate, in fondo, ai lavoratori più poveri, a quelli a retribuzione fissa, più facilmente reperibili dal punto di vista fiscale. Potre-

mo estendere le contribuzioni anche ai lavoratori autonomi, ai professionisti, ai datori di lavoro, a tutti coloro che partecipano in qualsiasi maniera alla produzione.

La prima legge sull'I. N. A.-Casa, quella del febbraio 1949, prevede anche all'articolo 6 — mi pare che la norma non sia stata mai applicata — una specie di contributo a carico di coloro che occupano appartamenti con un numero di vani eccedente le necessità del complesso familiare. Anche questo potrà essere un ottimo cespite per l'edilizia popolare. Non parliamo poi di coloro che abitano case di lusso, ville, castelli e via dicendo. Qualora, poi, ci si decidesse, con il varo delle proposte di legge che da tempo sono all'esame del Parlamento, a dare a riscatto tutti gli alloggi esistenti, dandoli in gestione all'istituto autonomo delle case popolari, ogni anno potremmo avere un notevole afflusso di quote di ammortamento, spendibili per la costruzione di nuove case.

Inoltre, dovremo giungere al convogliamento, come accennavo, dell'attuale risparmio, tramite non solo la Cassa depositi e prestiti, ma anche i vari istituti finanziari, creditizi, previdenziali, assicurativi, spendendolo ragionevolmente, nel modo più produttivo.

Non dimentichiamo, infine, i prestiti interni ed esteri, che potranno essere contratti in un nuovo quadro organico dell'edilizia popolare. Ma non voglio dilungarmi oltre su questo problema; voglio soltanto esprimere il voto che il ministro Togni dia l'avvio alla sua soluzione con la buona volontà e l'ampiezza di vedute che gli sono proprie.

Dicevo all'inizio che non avevo la pretesa di fare un discorso onnicomprensivo; quindi mi limiterò ad accennare soltanto a qualche altro problema.

Edilizia scolastica: il problema è avviato a soluzione dall'ultima legge. Però, le lungaggini procedurali permangono, non si è arrivati ai progetti-tipo (quello dell'edilizia scolastica è il settore dove essenzialmente ci si può avvalere di progetti-tipo); non si è riusciti ad instaurare un automatismo nella concessione dei mutui.

Però le recenti nuove norme sulla Cassa per il mezzogiorno prevedono interventi per la costruzione delle attrezzature delle scuole professionali per la formazione di tecnici e lavoratori specializzati e di istituzioni di carattere educativo. È una nuova via per giungere alla migliore risoluzione del problema dell'edilizia scolastica.

Acquedotti e fognature. Anche in questo settore, come purtroppo in ogni settore del

nostro paese, i mezzi sono inadeguati, in quanto vi è uno squilibrio tra i bisogni e i mezzi disponibili. È augurabile quindi che si estenda il più possibile l'applicazione della legge della Cassa per il mezzogiorno e di quella sulle aree depresse, utilizzando anche per il finanziamento di acquedotti e di fognature non di grandissima mole i nuovi notevoli fondi messi a disposizione dalle due recenti leggi di proroga.

Queste due leggi prevedono addirittura l'assunzione a carico dello Stato degli oneri quando i comuni non possono farvi fronte e non hanno più tributi da delegare. Occorre che esse, dicevo, siano applicate anche per i medi acquedotti e non soltanto per i grandi. Ogni volta che ci si trovi dinanzi a un acquedotto o a una fognatura che *grosso modo* superi la spesa di 30-50 milioni, si faccia ricorso a queste leggi che prevedono l'intervento diretto senza il sistema delle annualità, e si lasci il sistema delle annualità per i medi acquedotti, andando, infine, incontro alle piccolissime necessità di modesta mole con un sistema di pagamenti diretti.

Per quanto riguarda la mia regione, le Marche (mi si renda atto che finora ho cercato il più possibile di elevarmi ad una visione di problemi nazionali) ricordo la necessità di completare i finanziamenti per gli acquedotti del Pescara e del Tennacola e di finanziare l'acquedotto del Vettore, che costituisce la saldatura fra i due, venendo incontro alle zone che non sono rifornite né dall'uno né dall'altro dei due grandi acquedotti.

Poiché sto parlando delle Marche, della mia regione, mi si consenta un istante di indugiare sul problema del pagamento dei sussidi dovuti dallo Stato in seguito ai danni arrecati dai terremoti del 1943, del 1950 e del 1951.

Sono state emanate varie leggi, da quella del 19 maggio 1956 in poi, ma sono rimasti scoperti danni per cifre veramente notevoli. La cosa è tanto più grave in quanto si tratta di danni sofferti da patrimoni minimi. Sono certo che il ministro Togni con la sua consueta energia troverà, tanto più che il Ministero del tesoro non è mal disposto, i fondi necessari per completare gli indennizzi.

Vi è al Senato una proposta del senatore Tartufoli che propone lo stanziamento di 3 miliardi e mezzo. Il Ministero dei lavori pubblici ritiene che siano sufficienti 2 miliardi e mezzo. È già qualche cosa. Il Ministero vuol tenere conto anche degli inden-

nizzi per i recenti terremoti in provincia di Forlì (30 milioni) e per le riparazioni da eseguire in Sicilia (800 milioni). Io mi auguro che al più presto il Ministero del tesoro, opportunamente stimolato dal Ministero dei lavori pubblici, voglia dare il suo assenso.

Nella sola provincia di Ascoli vi sono tuttora perizie, non ancora finanziate, per 1.077 milioni per il terremoto del 1943 e per 373 milioni per i terremoti del 1950 e 1951, senza contare quelle, per l'importo di 500 milioni circa, riguardanti le case coloniche.

Per le case coloniche si è arrivati all'assurdo che alcuni proprietari hanno ricostruito le stesse con autorizzazione esplicita del genio civile, naturalmente con la riserva dello stanziamento di nuovi fondi nel futuro: pertanto, i proprietari non si sono potuti nemmeno avvalere delle provvidenze del Ministero dell'agricoltura per il fatto che le case sono già ricostruite.

Per i terremotati delle Marche spero che il ministro Togni faccia ciò che abbiamo auspicato un po' tutti in questa Assemblea, che cioè arresti l'emanazione della pletera di leggine speciali, che vengono proposte e approvate ogni qualvolta si verifica un fenomeno tellurico.

Si faccia una legge organica, che, in particolare, stabilisca i criteri di priorità da seguire.

Prima di concludere vorrei accennare ad un problema, quello della viabilità, che merita la massima priorità, unitamente a quello della casa. Anche queste sono spese altamente produttive, anzi direttamente produttive, in quanto si risolvono nell'incremento dei traffici interni ed internazionali e nell'incremento di quella forma di scambi internazionali, per noi tanto importante, che è il turismo.

Nonostante il nostro basso reddito nazionale e il caro-benzina, proverbiale nel nostro paese, l'aumento della circolazione è da noi veramente notevole, segno tangibile di quel migliore benessere che si nota in Italia anno per anno.

Abbiamo oggi un milione e mezzo circa di automezzi e oltre tre milioni di motomezzi, con la percentuale di un veicolo a motore per ogni 10 abitanti. Siamo ancora lontani, però, dalle cifre di carattere internazionale, alle quali tuttavia ci stiamo avvicinando con un aumento del 15-20 per cento ogni anno. Aumentano i mezzi, aumentano grazie alla tecnica le velocità ed aumenta anche la mole degli autoveicoli, soprattutto di quelli addetti ai trasporti di merci. Su alcune strade la circo-

lazione è aumentata del 500 per cento rispetto al periodo prebellico, su molte altre del 300 per cento o del 200 per cento. Si tratta di strade consolari che ricalcano i tracciati vecchi di secoli. Gli incidenti si moltiplicano: dai 94 mila 810 del 1952 siamo passati ai 160 mila 570 del 1956, con un bilancio di 143 mila feriti e 7 mila morti.

Qualche cosa si potrà fare con opportuni provvedimenti, come quello che limita a 40 chilometri l'ora la velocità nei centri abitati; qualche cosa si potrà fare con una disciplina legislativa più adeguata (sono certo che l'onorevole Togni non si farà sfuggire l'occasione di dare al paese il tanto sospirato nuovo codice della strada); qualche cosa si potrà fare applicando nel modo più severo le norme vigenti per prevenire nel modo migliore gli incidenti della strada. Tutto questo, però, costituisce, in fondo, un complesso di espedienti, perché il problema può essere risolto solo attraverso l'adeguamento della rete stradale.

In questo campo sono stati compiuti notevoli studi e formulati vasti programmi, ma naturalmente — per usare il linguaggio realistico usato anche dall'onorevole ministro nel suo messaggio alla conferenza di Stresa — non dobbiamo farci delle illusioni, che non corrispondono alle effettive possibilità del nostro paese. Siamo dinanzi alla necessità di graduare le spese nel tempo. Auspichiamo, almeno, che il ministro assuma il fermo impegno di completare i programmi in corso e di fare ogni possibile sforzo per integrarli secondo le disponibilità del nostro bilancio.

Il problema delle strade di grande comunicazione viene riproposto in modo particolare alla nostra attenzione in seguito alla firma dei trattati del mercato comune europeo e dell'Euratom. Del problema delle arterie internazionali si è già tanto parlato in passato, come nel 1950 alla conferenza economica di Ginevra (il 16 settembre di quell'anno vi è stata una dichiarazione comune sulla classificazione delle strade internazionali).

Il problema delle strade internazionali è più importante per il nostro che per altri paesi, sia per le peggiori condizioni delle nostre strade, sia per la maggiore estensione che vi hanno le strade internazionali: ben 6.771 chilometri, più di quelli della Germania e della Francia. Pensiamo alla importanza di strade come la Ventimiglia-Genova-Roma-Palermo, la Parigi-Milano-Ancona-Brindisi, la Lione-Torino-Milano-Venezia. La legge sulle autostrade prevede una spesa di 100

miliardi da erogarsi entro il 1965. Ora, se non interverranno nuovi finanziamenti, solo 1.200 chilometri, sui 1.800 programmati, potranno essere realizzati entro tale data. Ma non bisogna dimenticare che alla legge è allegata una cartina che ne costituisce parte integrante e che deve considerarsi impegnativa per il Parlamento e per il Governo. Le strade in essa tracciate sono di tale importanza ed urgenza che non possono assolutamente essere rinviate a dopo il 1965. Se i fondi non bastano, si provveda con nuovi stanziamenti, ma le nuove arterie vengano eseguite.

Importantissima tra queste nuove autostrade è l'autostrada adriatica Bologna-Pescara, in sostituzione dell'attuale strada statale, che è l'unica arteria che sul versante adriatico unisce il nord al sud. È vivamente da augurarsi che possano venire reperiti i 55 miliardi che sono stati richiesti al Ministero del tesoro, somma che, fra l'altro, consente la costruzione del tratto iniziale da Bologna a Rimini; ma dovrà seguire prontamente anche il resto. Prima ancora infatti che necessità economiche e politiche, una considerazione umana deve sollecitare la costruzione di questa nuova arteria, la possibilità cioè di evitare le decine e decine di incidenti mortali che ogni anno insanguinano l'asfalto dell'attuale strada statale. Si fa tanto per salvare una sola vita umana, rimaniamo tutti attoniti di fronte alle sciagure ove si lamentano tante perdite umane: perché dunque non fare tutto il possibile perché altri luttuosi incidenti non abbiano sicuramente a ripetersi?

Su questa strada il tratto da Porto San Giorgio a San Benedetto, di 29 chilometri, registra il triste primato degli incidenti: circa 60 gravi incidenti all'anno, di cui una decina mortali. Ora perché limitare i mutui che l'«Anas» sta stipulando, come l'ultima *tranche* con l'I. N. A., per il completamento ed il raddoppio delle autostrade esistenti, in base alla legge n. 1228 del 1956? Per quanto riguarda le strade statali, si provveda al raddoppio ed alla rettifica ovunque la costruzione delle nuove autostrade non sia prevista o non possa avvenire che fra dieci o quindici anni. E poi ci si decida a far costruire le abitazioni lontane dalle strade. Oggi assistiamo al fatto che nuove costruzioni sorgono ad un metro di distanza dall'orlo di una strada che sicuramente andrà allargata. Si dovranno così spendere somme enormi per gli espropri, là dove sono state costruite nuove case proprio in questi mesi.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

Nello stabilire la "priorità" delle varie opere occorrerà tenere presenti soprattutto quelle zone in cui mancano o sono scarse le comunicazioni ferroviarie. Ricordo a questo proposito la strada statale Salaria, la quale collega Roma con le basse Marche e l'alto Abruzzo, seguendo un tracciato antichissimo. Vanno soprattutto intensificati i lavori di rettifica, i quali hanno già dato luogo ad opere veramente notevoli.

Vi è poi il grosso problema delle strade provinciali e comunali. Cerchiamo di realizzare più che sia possibile con la legislazione relativa alla Cassa per il mezzogiorno e alle aree depresse, e con la stessa legge 3 agosto 1949 e successive modifiche. Nel dopoguerra sono stati compiuti veramente progressi imponenti per quanto riguarda la costruzione di strade locali. Ad esempio, la mia regione, le Marche, ha oggi vie di comunicazione attese da decenni per collegare località isolate con il resto del mondo. Vi sono ancora molte richieste da soddisfare, ma forse la maggior parte di esse è stata ormai evasa. Resta però il grosso problema del completamento, della sistemazione e dell'asfaltatura almeno dei tratti che attraversano gli abitanti.

Si tratta di un settore che, come quello delle elettrificazioni rurali, può offrire la possibilità di un programma organico da attuare, se non in uno, in due o tre o più esercizi finanziari.

Concludo, mantenendo la promessa fatta poco fa. Ci troviamo, ormai, alla fine del dopoguerra: rimangono solo poche pendenze, che onestamente possiamo ritenere marginali, di fronte al cumulo enorme di problemi che si dovevano risolvere. Ormai la ripresa della vita nazionale è stata assicurata anche nel settore delle opere pubbliche; le località abbandonate nei decenni passati cominciano ad avere scuole, acquedotti, strade, luce. Auguriamoci, pure, che siano cessate le gravissime calamità naturali che per alcuni esercizi ci hanno costretto a sconvolgere i nostri programmi di finanziamento ordinari per far fronte a necessità veramente eccezionali.

Dal 1947 ad oggi si è realizzato più che in qualsiasi altro decennio della nostra breve storia nazionale. Gli stanziamenti contenuti negli esercizi di questi anni in media sono stati sempre almeno della metà superiori a quelli degli esercizi prima della guerra. Oggi occorre soprattutto approfittare di questa nuova fase che si inizia per assicurare alla politica dei lavori pubblici modernità, tempestività, organicità. Occorre af-

frontare i problemi sia della sistemazione definitiva delle numerose leggi edilizie, sia dell'ammodernamento della rete stradale italiana, sia del completamento delle opere indispensabili per il vivere civile nei centri minori, cominciando dalla elettrificazione e dalla viabilità.

Il ministro Togni, col temperamento realizzatore che lo distingue — e tutti ben lo conosciamo — è l'uomo adatto a questo non facile compito, è l'uomo che potrà colmare le lacune dell'opera spesso affannosa svolta nel dopoguerra, assicurando condizioni più civili di vita a intere zone del territorio nazionale, e favorendo sempre meglio lo sviluppo sociale ed economico della nazione. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Schirò, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dai deputati Pino, Geraci, Polano, Gaudioso, Corbi, Silvestri e Musolino:

« La Camera,

considerata la situazione paradossale che si è venuta a creare nel paese per cui le pigioni degli immobili destinati ad abitazione di proprietà o in gestione degli istituti autonomi delle case popolari ed istituti similari vengono aumentati, nella carenza della legge, senza alcun limite, con gravissimo pregiudizio per centinaia di migliaia di famiglie italiane;

considerato il vivissimo stato di fermento che esiste fra gli interessati,

impegna il Governo

a dare immediata esecuzione all'articolo 47 della legge 23 maggio 1950, e a revocare tutti i decreti di aumento fitti emessi dopo il maggio 1950 in base al decreto legislativo luogotenenziale del 5 ottobre 1945, o quanto meno ad adeguarli al principio che nessun aumento di canone può essere effettuato a carico degli inquilini degli istituti autonomi delle case popolari ed istituti similari che sia superiore a quello stabilito dalle leggi che regolano il blocco dei fitti degli immobili di proprietà dei privati, salvo restando il trattamento di favore da praticarsi nei confronti delle zone terremotate ».

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

SCHIRÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nel nostro paese, malgrado le cifre colorite di rosa citate ora dal collega che mi ha preceduto, vi sono milioni di famiglie che vivono in una situa-

zione di disagio, di crisi e quindi di sofferenze per il fatto di non avere una casa e cioè di non potere soddisfare uno dei bisogni primordiali dell'uomo. Cito questo problema non perché intenda trattarlo, ma perché esso va messo in correlazione col fatto che purtroppo in Italia non solo le famiglie senza casa soffrono. Esistono infatti altre centinaia di migliaia di famiglie le quali, pur avendo la casa, vivono anch'esse in una condizione di disagio e di sofferenza che spesso raggiunge l'esasperazione. Sono coloro che hanno la ventura, sì, di avere una casa, ma nel contempo la sventura — vero paradosso sociale questo — di avere come padroni di casa gli istituti autonomi delle case popolari o enti similari, cioè indirettamente lo Stato e per esso il Governo.

Fra i due problemi però, di quelli che non hanno casa e di coloro che una casa hanno ma sono vessati dagli enti gestori, vi è una differenza, che, mentre la mancata soluzione del primo dipende, sì, dalla cattiva politica del Governo, ma anche da elementi obiettivi di difficile soluzione, quella del secondo dipende unicamente dalla incapacità e dal malcostume di coloro che sono preposti all'amministrazione degli enti gestori unitamente alla protervia ed alla complicità dei governi.

Entro subito nell'esame di questo secondo problema. L'onorevole Presidente e gli onorevoli colleghi sanno che nel nostro paese vi sono due categorie di inquilini, quella di coloro che hanno come padroni di casa i proprietari privati e quella di coloro che hanno come proprietari di casa gli istituti delle case popolari o altri enti, cioè, come dicevo poc'anzi, indirettamente il Governo. Ora, mentre per regolare i rapporti fra i privati e i loro inquilini, dal 1945 in poi sono state emanate una ventina di disposizioni di legge (l'ultima l'abbiamo discussa noi in questa legislatura ed è entrata in vigore nel maggio del 1955), e nella regolamentazione di questi rapporti sono state sempre tenute presenti delle valutazioni di carattere politico, economico e sociale, ben diversa è stata la sorte della regolamentazione dei rapporti tra gli istituti delle case popolari e i loro sventurati inquilini.

A tale scopo infatti noi abbiamo avuto dal 1945 ad oggi soltanto due disposizioni di legge e precisamente il decreto legislativo luogotenenziale dell'ottobre 1945 e l'articolo 47 della legge 23 maggio 1950. Che cosa disponeva il primo provvedimento? Si dava con esso la possibilità agli istituti predetti di adeguare e perequare le pigioni in base a

piani finanziari da approvarsi con decreto del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

Cosa fecero allora gli istituti autonomi delle case popolari? Si diedero subito ad approntare i detti piani e a trasmetterli al Ministero sollecitando l'emissione dei relativi decreti, che furono quasi tutti firmati entro il 1946 dall'allora ministro Cattani. Con l'applicazione di tali decreti, le pigioni degli inquilini degli istituti case popolari risultarono aumentate di quasi il 400 per cento.

Non si tardò molto a rilevare come tali aumenti fossero di gran lunga superiori a quelli praticati a carico degli inquilini dei proprietari privati. Cominciarono allora le giuste lagnanze degli interessati, tanto che nel 1950, quando il Parlamento si accinse a discutere e ad approvare il disegno di legge che poi divenne la legge del 23 maggio 1950, chiare e pressanti si fecero le richieste degli inquilini al fine di avere anche loro una legge democratica che regolasse equamente i loro rapporti con gli enti proprietari.

Il Parlamento non poteva non tener presenti le giuste richieste di centinaia di migliaia di inquilini, per cui nella stessa legge del 1950 inserì l'articolo 47, che voglio leggere nel suo testo: « Con altra legge saranno regolati i rapporti fra l'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato, gli istituti autonomi delle case popolari ed enti similari ed i loro inquilini anche per quanto riguarda la gestione e l'assegnazione degli alloggi nelle zone terremotate ».

Con l'inserimento di tale articolo, che cosa ha inteso dichiarare solennemente il Parlamento? Che riteneva fondata la richiesta degli interessati e che assumeva l'impegno di risolvere il problema nella maniera più giusta e più equa. Il Governo, quindi, veniva impegnato non solo a presentare un apposito disegno di legge che regolasse la materia ma soprattutto a non modificare la situazione fino a quando non fosse stata approvata la nuova legge.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
D'ONOFRIO

SCHIRÒ. Il Parlamento ha voluto poi chiaramente dire che intendeva superata la vecchia regolamentazione. Ciò si deduce manifestamente leggendo l'articolo 46 della stessa legge del 1950, là dove si dice che « nulla è innovato per quanto concerne la legge sugli immobili adibiti ad uso di al-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

bergo, pensione o locanda». La Camera ed il Senato hanno cioè nella maniera più inequivocabile specificato in quale campo, in materia di aumenti di fitti, intendevano innovare, in quale lasciare vigente la vecchia regolamentazione, ed in quale si dovevano lasciare le cose come stavano, in attesa di un nuovo provvedimento di legge.

Stando così le cose, in un paese dove veramente si abbia il senso del rispetto della legge, che cosa avrebbe dovuto fare il Governo? Avrebbe dovuto presentare subito le nuove proposte, sottoporle all'esame delle Camere e farle diventare legge. È stato fatto questo? No. E fino ad oggi sono trascorsi ben 7 anni!

Non ci si dica che non si è avuto il tempo di farlo! Ricordo che in occasione della campagna elettorale del 1953, un uomo di Governo della democrazia cristiana andava dicendo in tutte le piazze d'Italia che il suo partito aveva fatto votare ben 2 mila leggi durante la legislatura. E per comprovare la sua asserzione si faceva accompagnare da un segretario con fasci di volumi. Ma, guarda il caso, in tanto nutrimento per il popolo italiano, mentre si riscontravano la legge truffa e le leggi liberticide di scelbiana memoria, non vi era traccia di quelle leggi che il popolo attendeva, e fra queste della legge che avrebbe dovuto dare tranquillità a centinaia di migliaia di inquilini italiani.

Né il ragionamento vale per questa legislatura. Ho già detto come nel 1955 noi abbiamo qui discusso ed approvato il 21° o il 22° provvedimento atto a regolare i rapporti fra i privati e i loro inquilini.

Il vero motivo, quindi, deve ricercarsi nel fatto che si è avuta la volontà di non fare la legge, di non dare esecuzione all'articolo 47 della legge del 1950. La responsabilità dei governi che si sono succeduti nel tempo, però, sarebbe attenuata se durante questi sette anni le cose fossero state lasciate come erano, nell'attesa della nuova regolamentazione. Invece no! Alla carenza della legge si è sostituita l'attività illegale dei presidenti degli istituti e degli altri enti, che si è concretizzata nella imposizione coatta, nel sopruso e nell'arbitrio, il tutto avallato dai ministri dei lavori pubblici, dai governi, dalle maggioranze governative e principalmente dalla maggioranza che la massima responsabilità aveva, cioè dalla maggioranza della democrazia cristiana.

Per dimostrare la illegalità cui ho fatto riferimento, credo che a qualsiasi discorso

in termini generali sia meglio sostituire i fatti e le cifre, che sono poi gli argomenti più eloquenti.

Sono certo che, se in questa discussione intervenissero i deputati di tutte le province italiane, ognuno porterebbe valide argomentazioni per dimostrare quanto da me asserito. Io farò solo l'esempio dell'istituto delle case popolari di Messina, che, fra tutti, mi sembra tipico, anche perché le nefandezze commesse sono state attuate in una zona terremotata ed economicamente depressa, alla quale al contrario, avrebbe dovuto essere riservato quel trattamento di favore che la stessa legge del 1950 ha preannunciato.

Il 1° gennaio 1947, a carico degli inquilini dell'istituto delle case popolari di Messina, in esecuzione di un decreto ministeriale del 15 maggio 1946, venne effettuato un aumento delle pigioni del 321 per cento. Tale aumento era di molto superiore a quello dei privati che allora non superava il 140 per cento e mai superò, fino alla legge del 1950 compresa, il 275 per cento, sebbene si fossero succeduti parecchi provvedimenti di legge di aumento. Pur non di meno gli inquilini pagarono, non senza giuste proteste, perché palese era la sperequazione che nasceva dal raffronto con l'altra categoria di inquilini.

Il presidente dell'istituto autonomo delle case popolari di Messina, entrato in carica nel 1948, però, non fu contento di tale aumento del 321 per cento e volle fare di più. Ma visto che non poteva legalmente effettuare altri aumenti che cosa fa? Aguzza l'ingegno e si dà alla ricerca di ogni sorta di raggirio, creando le più palesi illegalità a danno degli inquilini. Egli svolge una prima azione: l'istituto autonomo delle case popolari di Messina riceve un miliardo di lire per la riparazione dei danni provocati dalla guerra fascista. Tale denaro arriva con molto ritardo, quando cioè gli inquilini avevano già riparato di loro iniziativa e alla meno peggio i danni. L'istituto si limita a tingere con colori di pessima qualità alcune abitazioni. Ebbene, basta questo perché i poveri inquilini si vedano aumentare del 300, 400 o 500 per cento la pigione.

Onorevole ministro, circa questo miliardo di lire ricevuto per le riparazioni gli inquilini hanno avuto l'impressione prima ed il fondato sospetto dopo, quando cioè il presidente dell'istituto è stato incriminato per gravi reati contro la pubblica amministrazione, che i soldi non siano stati spesi tutti per lo scopo cui erano destinati e che la parte erogata sia stata spesa malamente.

Per accertare ciò gli interessati hanno chiesto ripetutamente e chiedono ancora una rigorosa inchiesta, la quale nel contempo accerti lo stato miserevole in cui sono state lasciate molte abitazioni. Mi risulta che in queste ultime settimane l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha ricevuto delle lettere da parte di inquilini di Messina i quali fanno presente lo stato miserevole dei loro alloggi, appena degni di ospitare animali e non persone umane.

L'istituto delle case popolari di Messina, con alla testa il suo presidente, passa quindi alla seconda operazione. Mentre la prima si potrebbe definire l'operazione della frode, questa seconda potrebbe essere chiamata l'operazione del ricatto. Infatti, cosa fa il sullodato presidente? Si pone alla ricerca di tutti gli intestatari degli alloggi che erano deceduti nello spazio di tempo tra il 1945 e il 1951. Questi alloggi, come è inevitabile che avvenga in una situazione di grande carenza di abitazioni, risultavano occupati da più nuclei familiari parenti del defunto. Il presidente dell'istituto chiama il congiunto più lontano e gli fa il seguente discorso: vi sfratto se non firmate un nuovo contratto con un nuovo canone. In vista di tale minaccia lo sventurato era costretto ad accettare le nuove condizioni che praticamente si risolvevano in un aumento del canone di una decina di volte rispetto a quello precedente. Non contento di ciò, il presidente passa alla terza operazione, quella dell'arbitrio. Egli dice agli inquilini: so di non potervi aumentare la pigione, ma vi aumenterò le spese di gestione. Moltiplica quindi la pigione per quattro volte, aggiunge al risultato un'altra quota per spese di manutenzione e notifica subito le cartelle di pagamento. Mentre alcuni inquilini pagarono, altri non vollero piegarsi a questo sopruso e adirono il magistrato. Il tribunale di Messina, con sentenza del 31 dicembre 1952, giudicò che le somme non erano dovute e condannò l'istituto al rimborso di quanto indebitamente riscosso a titolo di spese di gestione. L'istituto allora ricorse in Cassazione e questa rinviò il giudizio alla competenza del pretore. La causa è ancora pendente. Intanto, però, a causa di tutte queste illegalità, nella gestione dell'istituto autonomo per le case popolari di Messina si è venuto a creare il vero e proprio caos. Vi sono inquilini che pagano il fitto di anteguerra maggiorato del 321 per cento, inquilini che pagano il fitto di anteguerra più il quadruplo più le spese di manutenzione, altri che pagano lo stesso fitto più

le quote per i danni bellici e, infine, altri inquilini che pagano il fitto di anteguerra maggiorato del sovrapprezzo stabilito per i nuovi contratti.

La situazione, come si vede, diventa intollerabile, per cui si chiese a gran voce la sostituzione del responsabile di tante malefatte, che però, non si sa per quali reconditi motivi, sembrava inchiodato sulla sua poltrona. Finalmente, nell'ottobre dello scorso anno prevalse la ragione e lo scorretto presidente venne allontanato.

Grandi speranze sorsero nell'animo degli inquilini: si pensava che il nuovo presidente, che è anche il vicesindaco della città, avrebbe finalmente reso giustizia. Invece costui, seguendo la scia del suo predecessore, aguzza anch'egli l'ingegno e prepara una quarta operazione sempre a danno degli inquilini. Cioè rispolvera un vecchio piano preparato dalla precedente amministrazione, lo rielabora, aumenta le pigioni dell'821,20 per cento, facendo salire così a 39 volte la differenza con i fitti di anteguerra, e spedisce il tutto al Ministero dei lavori pubblici con una relazione che ragiona così: visto che dal 1950 in poi non è stata fatta alcuna legge, si applichi il decreto del 1945, poiché l'istituto delle case popolari di Messina ha bisogno di soldi, dovendo risanare il suo bilancio che presenta un *deficit* di 182 milioni e 847 mila lire.

Il ministro, a queste proposte, avrebbe dovuto, per lo meno, far internare il presidente in un ospedale psichiatrico e disporre subito una inchiesta per accertare come mai l'istituto si trovasse in tale iperbolico *deficit*. Invece no. Il ministro Romita preferisce prendere tutto per buono (tanto a pagare sono gli inquilini) ed emette il decreto del 30 marzo 1957 che è un capolavoro di irresponsabilità (stavo per dire di cinismo). Ecco cosa dice tale decreto: « Ritenuto che in base a tale piano (il piano presentato dal presidente) da attuarsi in due esercizi finanziari, il gettito annuo dei fitti degli alloggi viene portato, nel primo periodo, da 34 a 125 milioni e nel secondo periodo da 125 a 218 milioni, con un aumento complessivo di 182 milioni, sufficienti per la sistemazione economica e finanziaria dell'istituto, ... si approva il piano, ecc. ».

Noi abbiamo dimostrato, con la legge alla mano, che non è assolutamente possibile ritornare al decreto del 1945, in quanto la legge del 23 maggio 1950 lo impedisce. Ma per un solo momento voglio ammettere, per assurdo, che a tale decreto si possa fare riferimento. In questo caso chiedo però in

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

qual conto sia stato tenuto l'ultimo comma dell'articolo 2, che dice: « Il ministro per i lavori pubblici, di concerto con il ministro per il tesoro, può rifiutare l'approvazione dei piani finanziari quando gli aumenti siano molto onerosi per gli inquilini ».

Quali valutazioni di carattere politico, economico, sociale sono state fatte per accertare onerosità o meno da parte del Ministero? Chi le ha fatte? Sono state fatte? È mai possibile, ci chiediamo, che un ministro dei lavori pubblici e un ministro del tesoro non si siano accorti che questo elemento della onerosità era stato già valutato dal Parlamento quando nel 1955 aveva discusso la legge per le locazioni degli immobili di proprietà privata e aveva stabilito che l'aumento dei fitti non poteva superare le 16 volte il fitto anteguerra? È mai possibile che un ministro dei lavori pubblici ed un ministro del tesoro si siano dimenticati di considerare che il trattamento da farsi agli inquilini dello Stato deve essere più favorevole, e non peggiore, di quello riservato agli inquilini dei privati? Per di più: che nel caso di Messina si trattava di una zona terremotata, per cui già da tempo gli alloggi avrebbero dovuto essere dati in proprietà ai locatari, concedendo loro il riscatto arbitrariamente precluso da una legge emanata in periodo fascista?

Bisognava inoltre tener presente che Messina è fra le città più depresse del paese. Ho qui i dati forniti dalla camera di commercio relativi all'importo dei protesti cambiari. Si è passati da 115 milioni nel 1948 a un miliardo e 900 milioni nel 1956. Quest'ultima somma è costituita per oltre la metà da cambiali di taglio dalle mille alle 10 mila lire, cioè da cambiali che, nella massima parte, non hanno potuto essere pagate dalle ottomila famiglie inquiline della vecchia gestione dell'istituto autonomo case popolari di Messina e che costituiscono il grosso nucleo di 34 mila persone.

Di tutto questo non si è tenuto nessun conto, è prevalsa unicamente la sistemazione economica e finanziaria dell'istituto. L'onorevole Togni alcune settimane fa si professava estraneo alla questione, sostenendo che la responsabilità ricadeva sui ministri Romita e Zoli. Questo atteggiamento però non può più essere mantenuto dopo che l'onorevole Togni ha firmato la risposta ad una mia interrogazione sull'argomento. Con questa risposta non solo si avalla l'operato dell'onorevole Romita e dell'onorevole Zoli, ma si avallano tutte le

illegalità e le esosità da me denunciate. E per mascherarle, l'onorevole ministro ha dovuto ricorrere anche alle bugie.

Ella, onorevole Togni, dice, nella sua risposta, che l'aumento è del 340 e non dell'821,20 per cento. Ebbene che l'aumento sia quello da noi denunciato lo dice anche il presidente dell'istituto di Messina a mezzo delle tabelle da lui stesso fatte pubblicare: da esse risulta che una pigione di 421 lire viene elevata a 3.878 lire; ciò rappresenta esattamente l'aumento dell'821,20 per cento.

Ella dice anche, nella sua risposta, onorevole ministro, che è giusto che sia risanato il bilancio dell'istituto autonomo case popolari di Messina. Anche noi lo diciamo; però il risanamento non deve avvenire aumentando le pigioni, cioè facendone sostenere il peso alla povera gente. Il problema deve essere risolto facendo una saggia e onesta amministrazione del pubblico denaro. Ciò non si può dire che voglia fare l'attuale presidente dell'istituto autonomo case popolari di Messina. Costui infatti, non appena nominato nell'incarico, si è subito messo in testa di voler diventare deputato alla prossima legislatura. E su questo non vi sarebbe nulla di male. La cosa diventa grave, però, quando lo stesso pensa di trasformare l'istituto in una personale agenzia elettorale. Infatti, dopo avere assunto la carica, ha immediatamente annunciato l'assunzione di 29 nuovi elementi come impiegati basandosi esclusivamente sul numero di voti preferenziali che i nuovi assunti si impegnano di dargli. La cosa è stata talmente enorme che tutto il personale, compreso il direttore generale dell'istituto, ha fatto uno sciopero di protesta. E poi almeno avesse assunto della povera gente! No, ha assunto persone che usufruiscono di più stipendi. Fra queste ve ne è una che è segretario di un ente dipendente dal Ministero della pubblica istruzione, che è assessore al comune di Messina ed ora è stato assunto come funzionario dell'istituto: il tutto significa 3 stipendi. Il presidente dell'istituto giustifica queste assunzioni dicendo che i nuovi impiegati vengono pagati con gli utili che l'istituto ha come stazione appaltante. Noi opponiamo: perché il presidente non destina tali utili a quei fini per i quali egli chiede gli aumenti delle pigioni?

Questa sarebbe una saggia e onesta amministrazione.

Rappresenta il contrario invece quando si vuole caricare gli inquilini di nuovi maggiori oneri e gli altri utili si vogliono destinare per fini personali più o meno mascherati.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

Ella, onorevole ministro, mi dice ancora nella risposta (e questo è vero) di avere provveduto a fare esentare dagli aumenti gli assistiti dall'E. C. A. (perché l'821,20 per cento era stato applicato anche ad essi), ed i pensionati con un reddito inferiore alle 15 mila lire.

Ella, però, ha dimenticato che per queste categorie esiste un articolo di legge che avrebbe dovuto essere applicato per analogia. Ma si è preferito applicare l'arbitrio anche in questo campo.

L'articolo 2 della legge 1° maggio 1955 che regola i rapporti tra i privati e i loro inquilini infatti dice: « Nessun aumento si applica per i conduttori che versino in condizioni di povertà, quali ad esempio i ciechi e sordomuti civili, i pensionati della previdenza sociale, i mutilati, gli invalidi di guerra e di lavoro, i mutilati per servizio, i congiunti di caduti in guerra che fruiscono di pensione ed altri ».

Ora con le esenzioni concesse dal ministro cosa avviene? Che se vi è un povero o un pensionato appartenente alle categorie che ho ora elencato che percepisca una pensione di 15 mila più una lira, se costui è inquilino dell'onorevole Togni quale cittadino privato...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho inquilini.

SCHIRÒ. ...non paga nessun aumento; se invece questo disgraziato è inquilino dell'onorevole Togni quale ministro dei lavori pubblici, in questo caso deve pagare l'aumento dell'821,20 per cento.

Onorevole ministro, le devo poi dire che il suo provvedimento si è risolto in una vera e propria beffa, perché sono stati stabiliti dei termini rimasti sconosciuti ai più, per cui a Messina sono state esentate soltanto 200 famiglie. Molte altre, solo perché non hanno presentato la domanda entro i fantomatici termini stabiliti dall'inventiva del presidente dell'istituto case popolari di Messina, sono costrette a pagare l'aumento pur avendo un reddito inferiore alle 15.000 lire.

Concludendo, noi domandiamo: è possibile che nel nostro paese si preannunci una legge e si facciano passare 7 anni senza farne niente? È possibile che si tolleri che il presidente di un ente, il direttore generale di un Ministero, un ministro, alla legge sostituiscano la loro volontà, che spesso è l'arbitrio? A lei, onorevole Togni, particolarmente domando: cosa si propone di fare? Intende sottoporre subito al Parlamento il

disegno di legge annunciato nel 1950? È d'accordo che i fitti degli inquilini degli istituti per le case popolari non debbano superare quelli dei privati?

Ella, onorevole ministro, di recente ha partecipato al congresso nazionale degli istituti autonomi delle case popolari, e mi pare che in quella sede si sia dichiarato favorevole ai principi di socialità e di economicità cui debbono assolvere gli istituti stessi. Le sue debbono rimanere vuote parole, o ella intende testimoniarle concretamente con un atto di giustizia verso centinaia di migliaia di famiglie italiane?

Onorevoli colleghi, nell'attesa che il ministro dei lavori pubblici si decida a fare il suo dovere — di presentare, cioè, il disegno di legge per la regolamentazione dei rapporti fra istituti autonomi case popolari e loro inquilini, perché il Parlamento lo discuta e lo approvi — al fine di sanare tutte le situazioni di illegalità esistenti, abbiamo presentato un ordine del giorno con cui chiediamo la revoca dei decreti emessi o, quanto meno, il loro adeguamento al principio che nessun aumento può essere apportato a carico degli inquilini degli istituti per le case popolari che sia maggiore di quello stabilito per gli inquilini di privati proprietari di case.

Voglio sperare che l'onorevole ministro sia sensibile a questo problema e che accetti l'ordine del giorno. In caso contrario, chiederò la votazione e sin da questo momento invito i colleghi di tutti i settori a volerlo approvare.

Migliaia di famiglie attendono ansiosamente tale provvedimento, essendo sotto la minaccia della vendita delle loro suppellettili (anche a questo si è arrivati!) a causa delle procedure coattive iniziate da un presidente di istituto per le case popolari senza scrupoli e privo di ogni senso di umana considerazione.

Siamo certi che la Camera non vorrà negare, nella sua sovrana autorità, un atto di equità, che è nel contempo un atto di affermazione della legge, a favore di una vasta categoria di famiglie italiane, le quali altro non chiedono che di essere difese contro la protervia e l'arbitrio per poter vivere nella pace e nella tranquillità del proprio focolare. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 15,30.

(*La seduta, sospesa alle 13,35, è ripresa alle 15,30.*)

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
TARGETTI**Trasmissione dal Senato.**

PRESIDENTE. Comunico che il Senato ha trasmesso i disegni di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire un miliardo, in cinque esercizi finanziari, per la costruzione di caserme per la Guardia di finanza » (*Approvato da quella VII Commissione*) (3193);

« Formalità per la somministrazione gratuita di vestiario ai sottufficiali, graduati e militari di truppa della Guardia di finanza e per l'acquisto dei mobili e materiali di casermaggio per il corpo » (*Approvato da quella V Commissione*) (3194).

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

**Si riprende la discussione.**

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

« La Camera,

ritenuto che per la valorizzazione delle Calabria sia necessario — in aggiunta ed in conseguenza della cospicua legislazione diretta ad incrementare l'economia della regione — adeguare il sistema stradale e ferroviario alle attuali inderogabili esigenze di migliori strade e ferrovie,

invita il Governo

ad eseguire in Calabria:

1°) la costruzione della ferrovia Cosenza-Paola;

2°) il miglioramento della rete ferroviaria statale e secondaria;

3°) una autostrada che l'attraversi da nord a sud;

4°) opere di sensibile miglioramento delle strade statali attualmente esistenti ».

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

ANTONIOZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel mio breve intervento sul bilancio dei lavori pubblici tratterò di alcuni problemi particolari che interessano direttamente la regione calabrese e indirettamente il sistema dei trasporti e delle comunicazioni del mezzogiorno d'Italia.

Come ella sa, onorevole ministro dei lavori pubblici, particolare attenzione hanno

rivolto il Parlamento ed il Governo alla nostra regione, in questo ultimo decennio.

L'intervento notevole che si va operando per potenziare l'economia e migliorare le condizioni generali di vita della Calabria, richiede l'adeguato potenziamento del sistema stradale e ferroviario che per un'economia in sviluppo rappresentano le vie conduttrici e gli strumenti essenziali per la circolazione della nuova linfa vitale.

In materia di strade qualche cosa sul piano strettamente locale si è ottenuto dalla Cassa per il mezzogiorno, ma si attende ancora molto per quanto concerne i collegamenti con le grandi arterie autostradali dell'Italia e dell'Europa.

In un periodo di allargamento dei confini e di abbattimento di tante barriere non è chi non veda la necessità di una rete stradale ampia, che percorra tutta la nazione da nord a sud e trasversalmente, senza dannose strozzature fra zone provviste e non provviste di autostrade o di buone strade. Sull'argomento si va svolgendo da tempo una vivace campagna di stampa ricca di dati e di argomenti, condivisa dall'opinione pubblica calabrese.

Un importante articolo, efficacemente riassuntivo del problema, è stato scritto in questi giorni, nel periodico *Cosenza industriale*, a firma di V. M. Bonello. La personalità e l'attività professionale dell'articolaista mostrano chiaramente le ragioni economiche e produttivistiche di tali richieste. In tale studio si afferma:

« Negli ambienti qualificati e in quelli giornalistici che esprimono di solito la pubblica opinione non si disconosce che la questione delle strade italiane urge risolverla. Se questo ha importanza per tutte le regioni centro-meridionali che saranno attraversate o saranno più o meno vicine di qualche decina di chilometri all'autostrada del sole, è immaginabile quale ordine di grandezza assuma il problema per noi calabresi nella considerazione che i capoluoghi di Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria disteranno dall'imbocco della nuova modernissima arteria, da Napoli, cioè, da 342 a 571 chilometri. E non è a dire che le strade statali che attualmente congiungono la Calabria a Napoli, la strada statale n. 18 e la strada statale n. 19, siano di migliore tracciato e più agevoli delle strade che vanno da Perugia a Roma e da Genova a Livorno. Se lo fossero, ne saremmo contenti e non avremmo da sollevare diritti di priorità sul sodisfacimento delle esigenze e critiche alla legge 21 maggio 1955, nota come il piano

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

Romita, che, ben si sa, ha stanziato 10 miliardi all'anno per 10 anni per la costruzione di nuove autostrade e 2 miliardi all'anno anche per 10 anni per lavori stradali prevalentemente nel Mezzogiorno. Invece dobbiamo purtroppo constatare che anche i 2 miliardi all'anno assegnati all'«Anas» per lo scopo predetto sono quasi perduti nel nulla dato che per l'attuale stato di preoccupante abbandono e di inadeguatezza al traffico moderno delle strade statali si sono dimostrati una cifra irrisoria, quasi sperduti nei cento rivoli del bilancio dei lavori pubblici che conducono alle voci di infinite spese minori nel settore della manutenzione.

«Nutriamo per la verità forti dubbi, oltre che sulla utilizzazione, anche sulla proficuità della spesa di questi soli due miliardi predetti nel Mezzogiorno, e posto che vengano effettivamente tutti spesi nel Mezzogiorno, noi calabresi che rappresentiamo un settimo della superficie meridionale, potremmo avere veramente cose di nessuna entità.

«Il Mezzogiorno, intendo per esso l'intero territorio in cui opera la Cassa, comprende ben otto compartimenti dell'«Anas», di modo che una prima ripartizione uguale fra essi dei due miliardi ci porta allo stanziamento per la Calabria di soli 250 milioni. Se poi teniamo conto che la rete stradale della regione si sviluppa per 2.400 chilometri, abbiamo per ogni chilometro di strada poco più di 100 mila lire disponibili che rappresentano, secondo le indicazioni del direttore generale Frascchetti da noi riportate, sì e no l'ottava parte di ciò che occorrerebbe per una idonea manutenzione mentre, sempre secondo il direttore dell'«Anas», per gli interventi migliorativi, cioè ampliamenti, adeguamenti, rettifiche dei tracciati, ecc. occorrono 20-30 milioni per ogni chilometro. Risultati, ben si vede, che se non minimi, sono veramente scoraggianti e non lasciano intravedere il minimo barlume di speranza su una nuova rete stradale adeguata alle necessità moderne, quando sui tavoli degli uffici tecnici del genio civile, dei provveditorati, dell'«Anas», ecc., giacciono alcuni progetti di diverse varianti che dimostrano l'attualità dei problemi che noi prospettiamo e che, se realizzati, risolverebbero, sia pure parzialmente, i più gravi inconvenienti della nostra rete viaria.

«Tanto per accennare, dirò della variante richiesta tra Scalea e Cirella, tra il chilometro 264 e il chilometro 282, per l'eliminazione del passaggio a livello di Scalea, dell'attraversamento di Scalea, Cirella, e Santa Maria,

variante che comportava al tempo del progetto la spesa di lire 750 milioni. Questa variante tutta pianeggiante e con curve adeguate al nuovo traffico automobilistico apporterebbe, oltre ai vantaggi suddetti, la riduzione del percorso attuale del 40 per cento circa e cioè dagli attuali 18 chilometri si passerebbe a distanze inferiori, come ad esempio tra Cetraro e Scalo di Guardia Piemontese.

«Dall'abbreviazione del percorso si avrebbe inoltre un sensibile miglioramento delle possibilità di transito. La variante di Amantea per l'eliminazione dell'attraversamento dell'abitato importa lavori per 84 milioni di lire; la variante di Paola, importantissima perché si trova all'incrocio fra diverse strade, come la 107 e la 18, per l'eliminazione dell'attraversamento dell'abitato dove neppure due piccole macchine possono incrociare, importa uno stanziamento di 67 milioni.

«Questi i più importanti progetti riguardanti la statale 18. Ad essi vanno uniti quello per l'eliminazione del sottopassaggio di Morano sulla statale 19 e quello per Pontecampagnano sempre sulla statale 19, nei pressi di Cosenza».

Mi sono dilungato ricordando quanto noto su alcuni particolari di queste due strade, onorevole ministro, perché in occasione della discussione di precedenti bilanci dei lavori pubblici ed anche in occasione di miei interventi in sede di interrogazioni, ho avuto assicurazione, nelle risposte date dai precedenti ministri dei lavori pubblici, che tutte queste varianti e tutti questi progetti sarebbero stati realizzati in brevissimo tempo. Fino al momento, però, salvo piccolissime cose, nulla si è fatto di concreto e siamo ben lontani dall'aver delle buone strade che possano soddisfare le giuste esigenze del traffico interno della regione e di quello in transito fra la Sicilia e il Mezzogiorno.

Lo stesso articolista su citato conclude così: «In Calabria, dai dati dell'Automobil Club, circolavano alla data del 31 dicembre 1956, 16 mila 735 autovetture, 8 mila 213 autoveicoli e motoveicoli, 7 mila 555 tra autobus, autocarri, rimorchi ecc., per un totale complessivo di 32 mila 503 mezzi, in costante incremento di numero, anche se contenuto dalle deficienze stradali. Constatiamo intanto che là dove esistono numerose ottime strade si creano le autostrade che consentono medie *record*, mentre quaggiù per compiere i 150 chilometri che separano Praia a Mare dal capoluogo, cioè lo estremo nord della provincia dal centro (che è poi quasi al centro della regione calabrese),

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

e ad una media che non può superare i 40 all'ora dobbiamo impiegare metà del tempo che occorre per raggiungere Napoli da Milano! In queste condizioni ambientali quali possibilità di successo possono avere i recenti nuovi provvedimenti per il Mezzogiorno? Riteniamo ben poche, e non solo per i motivi suddetti, difficoltà aggravate dalla mancanza di una strada che congiunga agevolmente la Calabria alla Campania. Per noi solo risolvendo questo ultimo e gli altri problemi si avvierà ad acceleramento quel processo di industrializzazione che il Governo da tempo vuole realizzare nel Mezzogiorno».

Perciò, onorevole ministro, desideriamo un attento esame ed una cortese precisa risposta sui programmi stradali del Mezzogiorno ed in particolare della regione calabrese.

Un secondo problema, importantissimo per la mia regione e per il sistema delle comunicazioni ferroviarie meridionali è la costruzione della ferrovia Pao'a-Cosenza su un nuovo tracciato. Il problema, come il rappresentante del Governo certamente saprà, non è nuovo nè di carattere locale. Per alcuni decenni su questo argomento si è scritto e si è chiesto dalle popolazioni interessate e, qui alla Camera e spesso al Senato si sono alzate in questi anni voci insistenti a favore della realizzazione del nuovo percorso di questa ferrovia. Lo stesso Ministero dei lavori pubblici ha riconosciuto l'importanza di questa opera. Come risulta da un documento importante che deve far testo per le determinazioni che in materia di nuove costruzioni ferroviarie prenderà l'amministrazione dei lavori pubblici. Tale documento è il piano regolatore delle ferrovie italiane, compilato da una commissione presieduta dal presidente del consiglio superiore dei lavori pubblici ingegner professor Marco Visentini, presentato al ministro dei lavori pubblici il 31 marzo 1952, dopo circa 25 anni di studi; in esso si dividono in diverse categorie le ferrovie italiane in ordine alla urgenza e necessità di nuove opere. Fra le ferrovie da realizzarsi senz'altro, il piano regolatore ha posto la ferrovia Paola-Cosenza. Per rimuovere un certo scetticismo che ho trovato presso alcuni poco informati ambienti del suo Ministero citerò alcuni passi e ricorderò qualche dettaglio di carattere tecnico di tale piano regolatore, piano che è quello che voi stessi del Ministero dei lavori pubblici avete predisposto per le nuove opere ferroviarie.

È scritto in tale importante documento:

«Le comunicazioni ferroviarie di Cosenza con la rete principale dello Stato attualmente si svolgono mediante la linea Paola-Cosenza ad aderenza mista, parte normale e parte a dentiera, la quale offre alle speciali locomotive impiegatevi una prestazione molto limitata, avendo la massima possibilità di trazione di 100 tonnellate (ed è la possibilità teorica, dell'epoca della costruzione, oltre 50 anni fa, mentre oggi la possibilità reale di trazione è di appena 60-65 tonnellate, cioè una vettura grande o due piccole) di cui 35 vengono assorbite dal bagagliaio con freni sulla ruota dentata (siamo nell'altro secolo!) e solo 65 tonnellate per altri veicoli da viaggiatori e da merci. La ferrovia è perciò insufficiente a smaltire (ricordo che questa relazione si riferisce già ad un'epoca intermedia fra il 1927 ed il 1952, quando le esigenze erano inferiori alle attuali) il volume di traffico fra la provincia di Cosenza e le regioni limitrofe ed a soddisfare le necessità del capoluogo. Tale limitata potenzialità dipende dalle caratteristiche della ferrovia in esercizio, che sono affatto inadeguate ad un traffico intenso.

«Invero la Paola-Cosenza (dello sviluppo di chilometri 35,091, fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni terminali) presenta altimetricamente due rampe sugli opposti versanti dell'Appennino calabro ed un lungo tratto in galleria, nella quale ultima la linea raggiunge la quota di metri 540 sul mare. Nei tratti a dentiera la pendenza raggiunge il 75 per mille, (e chi guida l'auto o comunque si intende di questa materia sa bene cosa ciò voglia dire) il che limita ivi a soli 12 chilometri la velocità di esercizio con trazione a vapore (e siamo nel 1957, senza contare, poi, che la situazione peggiora sempre a causa dell'usura del materiale e degli impianti). Nè la situazione è molto migliorata dopo che le ferrovie dello Stato hanno deciso di impiegare su detta linea per il servizio viaggiatori automezzi che consentono di effettuare il percorso nei tratti a dentiera alla velocità di 20 chilometri orari. (infatti per compiere 35 chilometri occorrono ben 3 ore e mezzo).

«Tali difficili condizioni di esercizio — è sempre la relazione della commissione del Ministero dei lavori pubblici — hanno da decenni generato nelle popolazioni interessate l'aspirazione ad ottenere che vengano migliorate le comunicazioni ferroviarie tra il capoluogo di Cosenza ed il litorale tirrenico, tanto più in vista dell'intensificato sviluppo

agricolo della regione. All'uopo sono state ripetutamente rivolte sollecitazioni al Governo, perché provveda alla costruzione di una nuova ferrovia con caratteristiche tecniche a medio traffico, da esercitare con trazione elettrica, e tale da offrire una prestazione di almeno 300 tonnellate alla velocità oraria di esercizio da 60 a 70 chilometri».

Un progetto di massima per una nuova ferrovia Cosenza-Paola è stato studiato, nel 1950, dalla direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie.

Successivamente, nello stesso anno 1950 e sotto gli auspici della città di Paola, ne è stato studiato un secondo che prevede lo sviluppo di chilometri 27,250, pendenza massima del 13 per mille (al posto dell'attuale 75 per mille) e curve di raggio non inferiore a metri 400, con quota di valico a metri 260 sul mare. La ferrovia, dopo la stazione di Paola, sulla Battipaglia-Reggio, seguirebbe per un primo tratto le pendici tirreniche, percorrendo la vallata del Campagnano, quindi, dopo la fermata di San Lucido, sottopasserebbe, in galleria lunga chilometri 14,100, il massiccio di Serrauto e di Terrapizzata, sboccando in località Cerisano, dopo la quale con ampia curva raggiungerebbe la stazione attuale di Cosenza. Per la costruzione della nuova ferrovia, secondo tale progetto, occorrerebbe una spesa non inferiore a 11,5 miliardi di lire.

Allo scopo di migliorare il detto tracciato, riducendo la lunghezza della galleria di valico, la direzione generale delle ferrovie dello Stato, ne ha studiato un altro, nella previsione di adottare curve di raggio non inferiore a metri 500 e pendenza massima del 18 per mille compensato. Secondo tale studio di larga massima la nuova linea, all'uscita della stazione di Paola, si distaccherebbe dalla ferrovia tirrenica e, con andamento quasi parallelo alla medesima, dopo aver sorpassato il torrente Deura, raggiungerebbe al chilometro 5,840 la stazione di San Lucido-Falconara, dopo la quale devierebbe a destra sottopassando il monte Martinella con galleria della lunghezza di metri 12.500, sboccante poco dopo l'abitato di Rende. In tale galleria, al chilometro 14.690 la linea raggiungerebbe la quota di culmine (252,70) con livelletta in ascesa del 17 per mille, poi dopo un tratto in orizzontale dello sviluppo di metri 500, discenderebbe con pendenza dell'1,5 per mille fino a raggiungere al chilometro 19,575 la stazione di Rende. All'uscita da questa, la nuova ferrovia seguirebbe la valle del torrente Surdo che attraverserebbe al

chilometro 20 circa, quindi devierebbe a destra e, sorpassata la strada provinciale, si innesterebbe nella linea Sibari-Cosenza al chilometro 65,168 proseguendo poi fino a raggiungere la stazione di Cosenza, dopo chilometri 27,650 di percorso, di cui 24,050 di nuova costruzione. Praticamente essa ha proposto un progetto definitivo che col costo di circa 12 miliardi potrebbe rendere veramente agevole questa ferrovia. La linea potrebbe essere elettrificata con alimentazione a sbalzo dalla sottostazione di Paola.

La commissione del Ministero dei lavori pubblici era stata chiamata non solo ad esprimere un parere sul tracciato di queste ferrovie, ma anche sul fatto se esse dovessero essere incluse o meno nel piano regolatore; ed inoltre ad indicare quale dovesse essere l'ordine di precedenza, in relazione all'importanza delle ferrovie stesse. Si legge così nella conclusione:

« La commissione, riconosciuta la necessità che si provveda a collegare il capoluogo di Cosenza alla rete principale dello Stato mediante una nuova linea di potenzialità tale da smaltire un traffico rilevante e con minore spesa di esercizio, iscrive nel piano regolatore la ferrovia Paola-Cosenza, da attuare secondo il tracciato di larga massima studiato dalle ferrovie dello Stato. Inoltre ravvisa l'opportunità che tale costruzione sia collegata, con apposito raccordo, che eviti il regresso, alla linea in esercizio Battipaglia-Reggio Calabria, di cui la rettifica ed il raddoppio sono da prevedersi in un prossimo avvenire ».

È da notarsi che la ferrovia Paola-Cosenza era iscritta fra le opere che sarebbero state condizionate dalla realizzazione del doppio binario. Oggi il doppio binario è in fase di avanzata realizzazione. Comunque per i lavori già compiuti la potenzialità della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria è aumentata di circa il 60-65 per cento dal punto di vista di assorbimento del nuovo traffico. Possiamo dire perciò che oggi si è verificata la condizione richiesta dallo stesso Ministero dei lavori pubblici per la costruzione della ferrovia Cosenza-Paola.

Tale nuova ferrovia, inoltre, consentirebbe di migliorare i collegamenti tra la Sicilia e l'Adriatico mediante una moderna trasversale Paola-Sibari, che ridurrebbe di circa cento chilometri l'attuale lento e lungo percorso della linea jonica.

Questo, onorevole rappresentante del Governo, il problema visto dai tecnici del Ministero dei lavori pubblici. Ma v'è accanto al problema tecnico un importantissimo

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

aspetto economico che diventa sempre più notevole in relazione agli interventi di rinascita sociale che sono stati veramente importanti nella nostra regione. Per citare soltanto gli ultimi anni, dal 1947 ad oggi, ricorderò i 50 miliardi circa spesi nel comprensorio dell'Opera Sila, i fondi già spesi dalla Cassa per il mezzogiorno per circa 100 miliardi nella regione e gli altri numerosi investimenti realizzati.

Tali spese sono state operate soprattutto nel settore della riforma fondiaria ed agraria, della bonifica, del rimboschimento, con notevoli riflessi nella produzione agricola. Ma se questa produzione aumenta e migliora senza che si adegui il sistema dei trasporti, specie di quelli ferroviari, l'economia si sviluppa male e senza quella costante che si richiede perché non vi siano arresti o crisi.

Ora abbiamo la nuova disciplina della legge per la Calabria (204 miliardi da spendere in opere di bonifica, consolidamento e sistemazione del territorio fino al 1967); abbiamo la legge di proroga della Cassa per il mezzogiorno (circa 100 miliardi ancora per la Calabria); abbiamo la legge di proroga dell'Opera Sila (circa 30 miliardi).

È tutta una nuova spesa che si riferisce soprattutto all'agricoltura e che richiede adeguato potenziamento dei trasporti poiché altrimenti, ritardando certe opere stradali e ferroviarie, di costo percentuale relativamente esiguo rispetto alla mole degli interventi dello Stato sull'economia calabrese, si rischia di compromettere la grande opera di rinascita della Calabria.

La nuova recente legislazione, ricca di incentivi per la industrializzazione delle zone più depresse del Mezzogiorno, non può ritenersi completa se non è accompagnata dalla realizzazione di un adeguato programma di spese che ne potenzino le comunicazioni. E tali opere vanno fatte di pari passo con le altre senza perdita di tempo.

Per la ferrovia le ricordo, onorevole Togni, che ella fu presidente della Commissione della legge speciale per la Calabria, della quale io ero segretario. Allora fu presentato un emendamento perché la legge provvedesse a tali opere, ma fu respinto per non far gravare il costo della ferrovia sullo stanziamento previsto per una legge di sistemazione del territorio. In un secondo momento, il Governo aderì a che i fondi fossero a totale carico dello Stato e venissero anticipati sullo stanziamento della legge per la Calabria. In quel momento il Governo disse di esser disposto a provvedere perché fosse erogato

subito il finanziamento completo per la somma di 12 miliardi circa, che l'erario avrebbe restituito in rate annuali, nel dodicennio, al fondo della legge per la Calabria.

E tale proposta non passò per pochi voti, a causa dello strano modo con cui si concepisce l'interesse della regione da parte di certi settori e di certi rappresentanti, anche della Calabria. I verbali della Commissione riportano il dettaglio di questa vicenda.

Sorse dopo di allora negli ambienti economico-finanziari calabresi l'idea di predisporre il finanziamento e poche settimane fa è stato compiuto dalle casse di risparmio italiane un grande atto di solidarietà verso questa urgente esigenza della regione calabrese. Le casse di risparmio, che sono fra gli istituti di credito più benemeriti e più sensibili d'Italia, hanno sottoscritto un impegno, già esibito al ministro dei lavori pubblici, al ministro dei trasporti e al ministro del tesoro, con il quale si dichiarano pronte ad assorbire l'intera emissione di obbligazioni speciali che lo Stato autorizzerà per l'esecuzione della ferrovia Cosenza-Paola.

Il denaro è perciò pronto, onorevole ministro. Attendiamo ora che il Governo dia quella prova di buona volontà da esso tante volte assicurataci.

Ricordiamo l'impegno preso dall'onorevole Romita quando era ministro dei lavori pubblici, le espressioni di positiva considerazione avute dall'onorevole Togni, la promessa fatta a Cosenza in un pubblico discorso dal ministro dei trasporti, onorevole Angelini, e la cordiale comprensione manifestataci dal ministro del tesoro.

L'attesa della Calabria per questa opera è grande! La Camera e il Senato, con discorsi, ordini del giorno, interrogazioni e interpellanze, hanno sentito agitare mille volte questo problema; il senatore Vaccaro infaticabile sostenitore di queste opere ha presentato sei anni fa una proposta di legge al riguardo; lo Stato ha già redatto il progetto esecutivo che è costato 35 milioni e tutto sembra essere ormai pronto per l'appalto. Manca soltanto il disegno di legge del Ministro dei lavori pubblici! Non soltanto ragioni economiche e tecniche, ma anche umane, reclamano questo disegno di legge!

Ho cercato negli archivi la tragica storia dei disastri accaduti su questa ferrovia che ha assunto un nome di lutto: la chiamano la ferrovia della morte. Nel 1918, decine di morti e centinaia di feriti lungo l'erta pericolosa su cui si arrampica il lento inutile trenino; nel 1942 ancora centinaia di vittime

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

e gravi lutti. Ho qui con me i giornali delle varie tristi epoche, che enumerano questa serie di catastrofi.

Ecco la *Cronaca di Calabria* del 30 marzo 1919. È scritto:

« 27 marzo 1919. Segna l'anniversario del disastro sulla Cosenza-Paola, nel quale trovarono morte disgraziata oltre 20 persone e più di 100 rimasero ferite; così come i giorni successivi a questa data ci offrono il ricordo dei telegrammi di protesta al Governo — con le promesse di risposta — e, più specialmente, il ricordo della riunione.

« Tutto ciò è ben noto a tutti...

« Domandiamoci se, alla distanza di un anno, è a conoscenza del pubblico che nulla, proprio nulla, è stato fatto per rendere meno pericolosa la linea? O che, forse, si è migliorato il materiale, e si sono prescritte maggiori cautele al personale viaggiante della ferrovia?

« C'è di peggio; il materiale già esistente perde ancora più di valore per l'uso continuo, e quasi sempre, si forniscono le macchine di carbone non buono, tanto che il treno nelle salite, per mancanza di pressione, si ferma.

« E con quanto pericolo per i viaggiatori, si domandi al macchinista di servizio, che impallidisce ed impreca quando ciò succede ».

Ecco la *Cronaca di Calabria* del 1942. È scritto:

« Morti e feriti per un incidente ferroviario sulla Paola-Cosenza. Il treno 4731, che parte da Paola verso Cosenza, alle ore 4,30, domenica, per mancata azione dei freni sul tratto a dentiera fra le stazioni di San Lucido e Falconara Albanese, retrocedeva assumendo forte velocità.

« All'ingresso di una curva di raggio ristretto deviavano le carrozze urtando contro la parete della trincea, mentre la locomotiva, staccata dal treno, proseguiva la corsa.

« Si deplorano 18 morti ed una cinquantina di feriti. Trovansi sul posto alte autorità ferroviarie per procedere all'inchiesta circa le cause dell'incidente ».

È costata troppo questa ferrovia alla Calabria: troppo per le vite umane, troppo per l'economia, troppo per la pazienza di tutta la popolazione calabrese!

Oggi che i tempi sono maturi, che l'economia lo esige improrogabilmente, che i mezzi finanziari li abbiamo già predisposti noi, dimostrando con questo che non attendiamo passivamente l'intervento dello Stato, ma che collaboriamo anche noi con la nostra opera attiva, venga l'opera del Governo!

Sarà il miglior segno, questo, che il ministro Togni, cui tanta cordiale amicizia e ammirazione ci lega, e il Governo che siede a quel banco meritano tutta e senza riserve la nostra fiducia.

Ed è nell'attesa di una sua precisa risposta che concludo questo mio intervento che ha portato qui dentro la voce ansiosa ed accorata dei cittadini di un'intera provincia calabrese: intervento fiducioso nella comprensiva umanità del Governo e nella obiettività e capacità degli uomini che al Governo stanno. (*Applausi al centro*).

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

« La Camera,

considerati i gravi motivi di ordine sociale che impongono la revoca del decreto ministeriale del 30 marzo 1957 a firma del ministro dei lavori pubblici e del ministro del tesoro, con il quale l'istituto autonomo case popolari è stato autorizzato ad aumentare di fatto del 3800 per cento gli affitti anteguerra, impegna il Governo:

1°) a revocare detto decreto e sostituirlo con altro nel quale sia consentito all'istituto autonomo case popolari di maggiorare gli affitti ai propri inquilini nella misura consentita dalle vigenti leggi che regolano la locazione e sub-locazione di immobili urbani;

2°) ad esentare dall'aumento previsto pensionati, invalidi, mutilati di guerra e del lavoro, assistiti dell'E. C. A. e quanti altri hanno un reddito accertato inferiore a lire 25.000 mensili;

3°) a scaglionare detti aumenti in due eguali scatti annuali a decorrere il primo dal 1° luglio 1957 ed il secondo dal 1° luglio 1958;

4°) a disporre che l'istituto autonomo case popolari annulli tutte le procedure iniziate contro gli inquilini morosi per effetto degli aumenti applicati ».

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

BONINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è per me motivo di compiacimento vedere che al banco del Governo siede in questo momento il sottosegretario per i lavori pubblici, onorevole Guerrieri, deputato della mia circoscrizione, che non potrà certo rimanere indifferente ed estraneo alla esposizione, che farò, di un grave problema che da vari mesi, per la caparbiata di un uomo, non trova adeguata e ragionevole soluzione, tenendo la città di Messina, nei suoi strati più

umili e popolari, in grande agitazione, essendo stato compromesso, con cinica indifferenza, il bilancio stremenzito di 8 mila famiglie, cioè circa 30 mila cittadini (un quinto dell'intero agglomerato urbano della città di Messina).

Senza retorica, senza demagogia e senza cattiveria, onorevole sottosegretario, mentre avrei buoni argomenti per farne, intratterò la Camera su questa questione, chiamandola poi, se sarà necessario, a pronunciarsi su un ordine del giorno che ho presentato.

L'istituto autonomo per le case popolari di Messina è un ente sul quale il Ministero dei lavori pubblici ha diritto e dovere di controllo, e il cui consiglio d'amministrazione e lo stesso presidente sono nominati dal ministro dei lavori pubblici. Trattasi di un istituto un po' *sui generis* per quanto si riferisce alle sue origini. Infatti, con decreto del 13 luglio 1910 i terreni espropriati dallo Stato nei territori danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 sono stati dati in elargizione ai rispettivi comuni. In un secondo tempo questa elargizione ebbe il suo assetto armonioso ed organico nel testo unico del 12 ottobre 1913. La finalità del legislatore fu quella evidentissima di potenziare l'Unione messinese dei danneggiati dal terremoto, che in un successivo tempo fu trasformata in Unione edilizia messinese e il cui patrimonio divenne in un terzo tempo proprietà del comune di Messina. Con la legge del 21 agosto 1940 (eravamo già in periodo di guerra), il comune di Messina trasferì all'istituto autonomo per le case popolari l'intero suo patrimonio, che nel frattempo si era notevolmente arricchito, alla condizione *sine qua non* che gli alloggi occupati dagli aventi diritto fossero assegnati a tutti coloro che in realtà li occupavano alla data di entrata in vigore della legge 28 aprile 1940, n. 1165, articolo 258. È un patrimonio immobiliare di alcune migliaia di alloggi che è andato ad impinguare l'istituto, il quale fino ad oggi tanto ha fatto e tanto ha manovrato, anche per l'inerzia, purtroppo, degli amministratori del comune di Messina, che non solo non ha dato gli alloggi in riscatto, ma ha amministrato questo patrimonio come se gli appartenesse, tanto che in determinati momenti ha concesso su questo patrimonio delle ipoteche per garantire mutui alla Cassa depositi e prestiti.

Ma non è del riscatto degli alloggi, onorevole sottosegretario, che intendo in questa particolare circostanza occuparmi, né del prezzo, che è ancora controverso. Di questo argomento si occuperà con maggiore auto-

revolezza l'onorevole Gennaro Villelli, deputato della nostra stessa circoscrizione, che ha presentato all'uopo un preciso e circostanziato ordine del giorno. Io, invece, intendo occuparmi solo del modo come l'istituto autonomo per le case popolari di Messina funziona e come applica il decreto ministeriale del 30 marzo 1957 firmato dall'allora ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita, di concerto con il ministro del tesoro dell'epoca.

Il citato istituto ha avuto, se non ricordo male, in questo dopoguerra due emeriti presidenti, che passeranno certamente alla storia cittadina: uno è entrato già nella cronaca giudiziaria, l'altro passerà alla storia cittadina per le sue particolari benemerienze...

Il primo bersaglio di critiche, non sempre ingiustificate, si riferisce al modo con il quale erano dati gli appalti, spesso a trattativa privata, al modo come erano assegnati gli alloggi, sotto la lustra di una apparente commissione che avrebbe dovuto provvedere alla distribuzione, allo stato fatiscente degli edifici gravemente danneggiati dagli eventi bellici, al modo come il patrimonio dell'istituto era nel suo complesso amministrato: tanto bene amministrato che la procura della Repubblica, dopo lunghe indagini esperite dagli organi di polizia, ha ritenuto opportuno — non so se a torto o a ragione — di rinviare a giudizio, accusandolo di peculato, il presidente dell'istituto autonomo per le case popolari di Messina.

Ma non intendo occuparmi di quella prima gestione dell'istituto, né tanto meno inferire sull'ex presidente, al quale auguro di tutto cuore — e lo affido alla serena giustizia della magistratura — di poter dimostrare la propria innocenza, anche perché la sua persona non mi interessa affatto; interessa invece il fatto in se stesso, per evitare che ancora una volta in questo dopoguerra la democrazia italiana e le alte autorità dello Stato vengano accusate di malcostume e di malversazione.

Desidero, invece, occuparmi dell'attuale presidente, professore di matematica nelle scuole medie, esponente, all'ultimo momento, della democrazia cristiana, quattro volte candidato alle elezioni politiche e regionali e quattro volte, ahimè, vittima non rassegnata del disfavore popolare. Solo nelle elezioni amministrative l'attuale presidente dell'istituto è riuscito a diventare consigliere comunale e attualmente egli ricopre la carica di vicesindaco, naturalmente retribuita. Inoltre, pur ricoprendo la carica di vicesindaco, egli continua ad insegnare nelle scuole medie

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

percependo regolarmente lo stipendio. Si tratta, come si vede, di un uomo dalle infinite risorse che sembra avere il dono dell'ubiquità e che ieri, quando l'ispettore dei lavori pubblici si è recato a Messina per svolgere una indagine su quanto denunciato e su quanto ora stesso denunciato, non era presente perché commissario di esami nelle scuole italiane in Svizzera. Un uomo che trova il tempo per qualunque cosa, persino per occuparsi della presidenza dell'istituto autonomo per le case popolari di Messina, incarico per il quale percepisce, secondo la voce generale, un modestissimo appannaggio di 250 mila lire mensili, alle quali va aggiunto un « fiorellino » della I. N. A.-Casa di altre 50 mila lire mensili, oltre, naturalmente, i vari gettoni di presenza e altri accessori il cui ammontare è intuibile, ma non accertato.

Il professor D'Avoli, facciamo finalmente questo nome, nelle elezioni amministrative, seguendo la moda, si è dichiarato democristiano di sinistra e forse, in considerazione di ciò, la sua nomina a presidente dell'istituto venne accolta con acquiescenza dagli inquilini formati in prevalenza da povera gente.

La cittadinanza messinese, pur deprecando a torto o a ragione, il monopolio democristiano ovunque vi sia una carica ben retribuita, accolse la nomina del nuovo presidente senza diffidenze, augurandosi che egli avrebbe saputo fare una saggia ed oculata amministrazione in una atmosfera di pulizia e di igiene morale, soprattutto dopo lo scandalo che aveva avvolto e travolto il precedente presidente.

La povera gente, che è sempre l'ultima a perdere le speranze, attendeva che il professore D'Avoli mettesse ordine nell'istituto, disponesse le necessarie riparazioni, rifacendo i pavimenti sconnessi pieni di buchi e senza mattonelle, ripristinasse le scale mancanti di gradini, rifacesse gli intonaci, riattasse in qualche modo le abitazioni di edifici sui quali dieci anni trascorsi dopo l'occupazione militare, lo scoppio di bombe, il passaggio della soldataglia alleata, avevano steso un manto di sporcizia indescrivibile, creando uno stato di desolante abbandono.

Come molto opportunamente ricordava stamane un mio collega, tutto ciò non si è verificato nonostante che l'istituto abbia incassato per la riparazione dei danni la non indifferente cifra di un miliardo di lire. L'attesa degli inquilini, come si vede, era più che legittima; ma fu un'attesa vana: l'assegnazione dei nuovi alloggi, per la verità, è stata fatta con criteri talmente complessi ed algebrici,

dividendo le categorie degli aventi diritto in tante sottocategorie, che io stesso, pur cercando di prestarvi la massima attenzione, non ho compreso se la ripartizione degli alloggi sia stata fatta con maggior senso di giustizia o con maggiore abilità di prestigiatore.

Insediatosi all'ente, il nuovo presidente, dopo qualche tempo, è stato assalito da un dubbio amletico: se accontentarsi delle complessive entrate che già si era assicurato dell'ordine di 400 o 500 mila lire mensili, con viaggi e laute trasferte a parte, o se invece prepararsi per la quinta volta ad affrontare il giudizio popolare, predisponendo in questo caso le proprie batterie in modo da presentarsi alle elezioni primaverili del 1958 nelle migliori condizioni, con una agguerrita schiera di sostenitori e anche — diciamolo pure — in condizioni finanziarie ideali.

ANTONIOZZI. Ma ora non gli conviene più.

BONINO. Il Presidente, con una valutazione egoistica, che ha fatto indubbiamente molto danno al suo partito e che ha preso il sopravvento su tutte le altre considerazioni di carattere politico, morale e sociale, ha incominciato da quel momento le sue grandi manovre. L'istituto ha un personale più che sufficiente per il lavoro che deve svolgere, pur tenendo conto che esso funziona anche da stazione appaltante di altri enti a carattere nazionale che dovrebbe risolvere, come l'I. N. A.-Casa, il problema della edilizia popolare a Messina. Ma che il personale sia esuberante, per il presidente non ha nessuna importanza; egli ha quindi disposto l'assunzione di un congruo numero di giovani amici e di autorevoli esponenti del suo partito, dotati di un buon numero di voti da utilizzare la prossima primavera, qualora nel frattempo (rispondo così alla interruzione che mi è stata rivolta poc'anzi) la situazione o l'atmosfera elettorale si fosse nei suoi riguardi schiarita. Le assunzioni naturalmente sono state fatte senza alcun concorso e nonostante uno sciopero di protesta del personale in organico indetto nel timore che il bilancio dell'istituto ne venisse troppo aggravato.

Ma, per poter fare assunzioni di questo genere che comportano una spesa di una quarantina di milioni di lire, il professore, da buon matematico, doveva assicurarsi evidentemente adeguate entrate. Ma anche questo gli è stato relativamente facile: egli si è fatto autorizzare dall'allora ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita, a procedere ad un ulteriore adeguamento dei

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

fitti a norma del testo unico delle disposizioni sulla edilizia popolare. Infatti il ministro, con suo decreto 30 marzo 1957, di concerto con il suo collega del tesoro, ha autorizzato l'istituto autonomo case popolari di Messina ad apportare due aumenti in due scaglioni — dice il decreto — sufficienti per la sistemazione economica e finanziaria dell'istituto medesimo.

Voglio conservare ancora la illusione che il ministro dell'epoca, il nostro piccolo padre della Repubblica, nel firmare quel decreto, non avesse una idea precisa della gravità dell'onere che sarebbe ricaduto sulle spalle degli inquilini; anzi voglio credere che il ministro, come accade in questi tempi preelettorali, sia stato quel giorno particolarmente indaffarato in conferenze stampa, in interviste alla radio e alla televisione e abbia firmato, come accade talvolta ai ministri, il testo che gli veniva sottoposto, senza leggerlo con la dovuta attenzione o per intero. Mi rifiuto di credere che un ministro, e per di più socialista, disconosca così profondamente non solo le più modeste esigenze popolari in materia di case, ma soprattutto, come ministro dei lavori pubblici, ignori la grave crisi che attraversa la città di Messina, la quale vanta un *record* pauroso in materia di disoccupazione, essendo praticamente finita la ricostruzione privata nella provincia, procedendo a lento corso l'edilizia popolare e non essendo ancora nella nostra città sorte industrie che possano riassorbire la enorme disoccupazione esistente.

Forte di questo decreto, il presidente ha notificato a tutti gli inquilini le cartelle contenenti gli aumenti, che si sono sommati ad un precedente aumento del 321 per cento, applicato sotto la voce: « aumento delle spese di gestione ». Gli aumenti applicati oggi sono dell'ordine del 3.800 per cento sulla base dei vecchi affitti di anteguerra.

Le notifiche hanno provocato — come era comprensibile — un coro generale di proteste, al quale non poteva rimanere estranea la deputazione nazionale e regionale della nostra provincia e al quale (devo dichiararlo con molta lealtà) non si è estraniata, del tutto, la democrazia cristiana, pur nel grave disagio che essa aveva nel sostenere una campagna contro il presidente dell'istituto autonomo case popolari, appartenente alla sua stessa parte politica.

Fatto questo riconoscimento, dobbiamo dire anche che, in un primo tempo, l'onorevole Togni, pressato da tutta la deputazione na-

zionale della provincia di Messina, si era compenetrato del grave disagio che stava nascendo e, su nostra pressione, fu indotto a sospendere il provvedimento e a convocare l'ineffabile presidente dell'istituto. Questi, dopo una prima serie di colloqui avuti col ministro (e ai quali non fummo, purtroppo, presenti per confutare cifre e dati dallo stesso forniti al ministro), in un secondo tempo, nel corso di un colloquio di un quarto d'ora, sveltosi, in piedi, in un assolato pomeriggio del mese di agosto — quando il ministro era già profondamente stanco per una lunga e laboriosa giornata —, è riuscito a sorprendere la buona fede dell'onorevole Togni, fornendogli dati addomesticati e assicurando che gli aumenti erano solo dell'ordine dell'831 per cento.

Ma quando questo fine prestigiatore, che aveva con noi, con tutta la deputazione messinese, preso formale impegno di ridurre sensibilmente gli aumenti già notificati, ha visto il ministro incerto, si è rimangiato l'impegno, convinto ormai di aver impunemente superato ogni obiezione alla sua tesi.

In quella occasione, dobbiamo dirlo con franchezza, il ministro Togni appariva particolarmente stanco. Abbiamo chiesto in quella occasione al ministro di autorizzare l'istituto autonomo case popolari ad applicare ai suoi inquilini di Messina gli aumenti previsti dalle vigenti leggi che regolano le locazioni e sublocazioni di immobili urbani. Ma il ministro (o perché noi non sapemmo presentare la nostra domanda o perché la domanda non fu compresa) sostenne, con una uscita della quale ancora oggi non mi rendo conto, che l'edilizia popolare non ha nulla a che vedere con quella privata e che non c'era alcuna ragione di limitare l'aumento dei fitti delle case popolari, in conformità a quello che il Parlamento italiano, in altra epoca, ha fatto, solo per considerazioni sociali, non certo per considerazioni economiche, nei riguardi dei proprietari di abitazioni private.

È una tesi quella del ministro, che non fa una grinza e che si deve considerare giuridicamente esatta; nessuno la può contestare, perché gli istituti delle case popolari e gli altri istituti simili hanno una propria legislazione. Ma questa tesi non si può certamente giudicare altrettanto convincente dal punto di vista politico, sociale e anche morale.

Poiché la tesi di equiparare gli affitti degli inquilini dell'istituto autonomo case popolari a quelli delle abitazioni private non fu dal ministro accolta in quel particolare momento, a noi, rappresentanti della

provincia di Messina, non restava che riproporla in questa sede, non senza evidentemente farla precedere da alcune notizie che devono indurre gli onorevoli colleghi a votare il mio ordine del giorno. E penso che questo sia un modo anche per sollevare il ministro da quelle responsabilità e da quel senso di riguardo che egli non può evidentemente ignorare nei riguardi del suo predecessore.

Da vari mesi la massa degli inquilini delle case popolari vive sotto l'incubo delle cartelle esattoriali notificate, dei pignoramenti effettuati dagli ufficiali giudiziari, che sono gli unici che in questo momento ne traggono qualche vantaggio, delle vendite delle poche masserizie che sono state oggetto dei sequestri stessi, (sono in corso in questo momento alcune centinaia di vendite all'asta).

In questa enorme confusione, il 50 per cento degli inquilini, in questa lunga e spasmodica attesa, ha finito col non pagare nessun affitto, il 35 per cento ha pagato il fitto vecchio e il 15 per cento ha avuto la coscienza di pagare il fitto nuovo; ma quel 15 per cento si riferisce proprio a quelle categorie che nella passata gestione ebbero le case senza averne diritto. Vi sono fra loro professori di università, grossi professionisti e anche — mi duole di dirlo — autorevoli personaggi.

Numerose assemblee sono state tenute con enorme partecipazione di popolo e alla presenza dei rappresentanti politici della provincia. In ordini del giorno, che hanno dato luogo a lunghe discussioni e che sono stati alla fine approvati per acclamazione, e in una campagna di stampa, che è stata accolta dalla piena solidarietà dell'intera cittadinanza e delle stesse associazioni economiche, compresa l'associazione dei commercianti, sono stati messi a nudo i motivi per cui il sistema iniquo dei nuovi aumenti intimati non può essere applicato senza dar luogo a una sollevazione generale, se non altro degli spiriti, che il Parlamento, alla vigilia della campagna elettorale politica, non può non considerare pericolosa.

I quartieri popolari sono in fermento; tutte le assemblee si sono svolte con ordine e con compostezza perché le ottomila famiglie degli inquilini dell'istituto autonomo case popolari di Messina hanno fiducia che il Parlamento italiano correggerà l'applicazione fatta dal presidente D'Avoli del decreto del 30 marzo 1957. Io per primo, non volendo venir meno, in questo ultimo scorcio di legislatura, a quel senso di responsabilità e di ragionevolezza che credo abbia sempre caratterizzato la mia modesta attività poli-

tica, mi sono adoperato in tutti i modi perché gli animi esacerbati non esplodessero in manifestazioni incontrollabili; e l'ho fatto con la fervida speranza che la Camera dei deputati correggerà un grave errore, nel quale, per un complesso di circostanze assolutamente inspiegabili, è caduto il precedente ministro dei lavori pubblici e ha rischiato di caderci anche l'attuale.

Mi sono deciso a presentare questo ordine del giorno per dissipare ogni sospetto e ogni dubbio in merito all'aumento applicato che in questo caso è di circa 38 volte sulla base dei fitti anteguerra, e soprattutto perché il presidente dell'istituto ha avuto l'impudenza di contestare i dati che avevamo presentato al ministro.

Che cosa chiedo in questo ordine del giorno? Una cosa molto semplice e umana: che il ministro dei lavori pubblici revochi il precedente decreto del 30 marzo 1957 e lo surroggi con un altro con il quale il presidente dell'istituto autonomo case popolari ed il suo consiglio di amministrazione sono autorizzati ad applicare agli inquilini delle case stesse tutti gli aumenti contenuti nelle vigenti leggi che regolano la locazione e la sublocazione di immobili urbani.

La logica, la morale cristiana ed una politica sociale che si vuole sviluppare imporrebbero che agli inquilini di detto istituto fosse riservato da parte del Governo un trattamento migliore di quello che il legislatore stesso ha concesso agli inquilini della proprietà edilizia privata che si ritengono, *grosso modo*, dotati di un maggiore reddito. Invece ho voluto dimostrare di essere ancor più ragionevole e per presentare un ordine del giorno di questa natura e portata ho voluto preventivamente farmi autorizzare da un'assemblea di alcune migliaia di inquilini.

Ho chiesto nel mio ordine del giorno che siano esonerati dall'aumento i pensionati, gli invalidi di guerra, i mutilati del lavoro, gli assistiti dall'E. C. A., che non erano stati neppure esonerati nella precedente ripartizione del carico, e tutti coloro che hanno un reddito accertato inferiore alle 25 mila lire mensili. Cioè, tutti coloro che normalmente fanno, press'a poco, solo un pasto al giorno, tutti coloro i quali purtroppo per la guerra, per la vecchiaia, per le malattie, per gli infortuni, per la cronica disoccupazione di Messina, sono collocati tra le categorie alle quali il Governo dovrebbe provvedere, nei limiti del possibile, a rendere meno amara la vita in nome di una morale che trae origine dalla nostra comune educazione cri-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

stiano-sociale e, soprattutto, in nome di una solidarietà umana che dovrebbe essere comune a tutti i settori della Camera.

Solidarietà umana, onorevoli colleghi, che chiedo a voi, con la fiducia che non sarà certamente la considerazione della parte politica che a voi si rivolge, della quale mi spoglio interamente, che potrà indurvi a compiere un atto crudele verso 8 mila famiglie che hanno avuto sino ad oggi fiducia nella democrazia e nella umana comprensione del Parlamento italiano. È il cuore di un deputato che parla al cuore dei propri colleghi. Mi auguro che la Camera voglia approvare l'ordine del giorno. (*Applausi a destra*).

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

«La Camera,

considerato il continuo ed impetuoso sviluppo del traffico passeggeri e merci dalla Sardegna al continente e viceversa;

considerato che i principali porti della Sardegna — Porto Torres, Olbia, Cagliari — non sono in condizioni già attualmente di assicurare piena ricettività al crescente numero di navi, per cui occorre provvedere ad adeguate opere portuali, all'ammodernamento degli impianti e delle attrezzature dei predetti porti;

considerato infine che nello stato di previsione 1957-58 ben modesti sono gli stanziamenti per le opere marittime, e che esigua è la parte di tali stanziamenti destinata ai porti della Sardegna,

invita il Governo

ad assicurare per lo stato di previsione 1958-1959 maggiore stanziamento per le opere marittime necessarie ai porti di Porto Torres, Olbia e Cagliari».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per la quinta volta nella seconda legislatura, che volge ormai al suo termine, il Parlamento è chiamato a discutere gli stati di previsione dell'amministrazione dello Stato. Si conclude così anche per il dicastero dei lavori pubblici un secondo quinquennio di attività in questo settore così importante della vita nazionale.

È questa, dunque, la sede opportuna non tanto per discutere il bilancio di quest'ultimo esercizio, quanto per fare un bilancio della politica (se può chiamarsi tale) del Governo in materia di lavori pubblici, non solo

per quanto si riferisce alla seconda legislatura, ma, anche alla prima, cioè a dire, di fare un bilancio di 10 anni di amministrazione dei lavori pubblici e trarne le conclusioni.

Alla fine della seconda legislatura appare più che mai confermata l'esigenza che dal nostro settore veniva di volta in volta postulata in sede di discussione dei bilanci dei lavori pubblici. In tutti gli esercizi, a partire dal 1948-49, i nostri rilievi e le nostre critiche si basavano sostanzialmente su un concetto fondamentale: che non vi è stata mai, in questi 10 anni, una vera e propria politica dei lavori pubblici. Al contrario, questo importante settore della vita nazionale è stato, per i cinque anni di questa legislatura come per i cinque anni della precedente, sacrificato sostanzialmente alla politica generale del Governo, rivolta a dare la preminenza ad altre spese: soprattutto alle spese militari.

Qualcuno ci potrebbe obiettare di ripresentare argomenti trattati tante volte e che parrebbero superati. Ma non è così, perché quando dobbiamo fare il bilancio di 10 anni di attività governativa in materia di opere pubbliche, non possiamo non ricordare questo elemento sostanziale della situazione: che una politica dei lavori pubblici non vi è stata, e che essa è stata sacrificata a impegni di altro genere, e soprattutto a impegni di carattere militare assunti dal Governo, mediante l'inserimento del nostro paese, in campo internazionale, in patti e blocchi che hanno come contenuto fondamentale la corsa al riarmo, all'apprestamento di potenti forze armate terrestri, navali e aeree.

Inseriti in questa politica, impegnati ad aumentare continuamente il potenziale bellico del nostro paese, i Governi che si sono succeduti in questi 10 anni (quadripartiti, tripartiti o monocolori) hanno tutti obbedito alla politica imposta dai gruppi dirigenti della democrazia cristiana, cioè alla politica del riarmo, della partecipazione a un blocco che imponeva obblighi tali per cui lo Stato deve sostenere spese ingenti.

Per effetto di tale politica gli stanziamenti militari del bilancio statale sono aumentati da 261 miliardi nel 1948 a ben 572 miliardi nel 1957-58; in 10 anni, dal 1948 ad oggi, sono stati destinati a spese militari ben 4.000 miliardi circa, spese veramente eccessive di fronte all'esigenza del paese di opere pubbliche per la rinascita delle zone depresse, di provvedimenti di carattere sociale, spese che sono state responsabilmente definite un tragico lusso dal Presidente della Repubblica

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

italiana. E un tragico lusso è in effetti di fronte alla situazione economica del paese, espressione di una politica rovinosa di cui il partito della democrazia cristiana ha la pesante responsabilità (e porterà questa pesante responsabilità di fronte al corpo elettorale).

Certamente, noi non diciamo che non è stato fatto niente. Senza dubbio lavori sono stati fatti. Abbiamo qui, sotto gli occhi, le statistiche recentemente pubblicate nel *Con-suntivo generale delle attività e delle realizzazioni del 1956* dal centro di documentazioni della Presidenza del Consiglio. Vi è un elenco abbastanza lungo di opere pubbliche realizzate e condotte a termine, e di altre impostate. D'accordo. Ci mancherebbe altro che il Governo di fronte a tante esigenze del paese: ricostruzione delle zone devastate dalla guerra, ricostruzione delle zone terremotate (ne riparleremo più avanti), necessità di sollevare le condizioni delle zone depresse con opere pubbliche indispensabili alle popolazioni, non avesse fatto niente. Noi, questo, non lo diciamo; una certa attività è stata svolta di anno in anno. Diremo poi come questa attività è stata svolta, come avrebbe dovuto essere svolta e come il Governo responsabilmente avrebbe dovuto agire e non l'ha fatto per le ragioni che pocanzi dicevo, perché la parte più importante delle risorse di cui poteva disporre il bilancio dello Stato ogni anno, è stata destinata invece ad altre spese, sottraendola a questo settore fondamentale della vita del paese.

E così, dopo dieci anni di Governo democristiano, ed alla fine della seconda legislatura, balza evidente che gli stanziamenti a disposizione del Ministero dei lavori pubblici sono stati sempre estremamente limitati, che sono stati appena affrontati, ma non risolti alcuni problemi di fondo, come quello dell'edilizia popolare, della viabilità ordinaria, della sistemazione dei fiumi, delle opere igieniche necessarie alle popolazioni. Sono stati affrontati, dopo tante insistenze da parte dell'opposizione, come anche da parte possiamo dire di tutti i settori, con i numerosi oratori che sono intervenuti ogni volta nella discussione del bilancio dei lavori pubblici anche del settore di maggioranza e con i rilievi contenuti nelle pregevoli ed abbastanza critiche relazioni che sono state presentate dai relatori di maggioranza (ricordiamo quella dell'onorevole Terranova per il 1951-52, quella dell'onorevole Berardinetti per il 1952-53, quella dell'onorevole Pacati per il 1953-54 e anche quella pregevolissima

per dati, per ricchezza di informazioni e anche per rilievi seri presentata quest'anno dall'onorevole Di Leo), taluni problemi, dicevo, sono stati affrontati, ma la loro soluzione è ancora ben lontana, né si ha di essi una visione completa. Così, ad esempio, il problema dell'edilizia popolare è stato affrontato con la legge per l'eliminazione delle abitazioni malsane. Ma è una legge che non investe in pieno il problema. Si è continuato, in tutti questi anni, ad affrontare i problemi a spizzico, col contagocce, con provvedimenti incompleti e stanziamenti limitati. Ogni anno negli interventi nostri, in quelli di altri settori, nelle stesse relazioni sugli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici, sono stati richiesti maggiori stanziamenti. Ma il Governo ha fatto sempre orecchio da mercante.

Del resto pochi giorni fa in questo stesso dibattito un rappresentante della maggioranza, l'onorevole Spataro, è ritornato su questa questione. Anch'egli ha dovuto confermare una cosa che noi dicevamo da anni, cioè che è inutile parlare ai sordi che non vogliono sentire. Infatti tutti i Governi di questi 10 anni qualunque sia stato il Presidente del Consiglio o il ministro dei lavori pubblici, sono stati sempre sordi alle richieste avanzate da tutti i settori del Parlamento. L'onorevole Spataro ha detto che è inutile discutere bilanci come quello dei lavori pubblici perché tutte le nostre critiche i nostri rilievi e le nostre richieste avranno la sorte che hanno avuto negli anni passati. Il Governo continua per la sua strada, il dibattito diventa una pura formalità.

La realtà, dunque, è stata che i rilievi dell'opposizione, che sono stati continui, costanti e tenaci, e quelli venuti da altri settori della Camera non sono mai stati presi in considerazione. Gli ordini del giorno votati o accolti come raccomandazione o a titolo di studio, non hanno mai avuto seguito.

Sono state quindi voci rivolte a chi non vuole sentire. Perché non si vuole sentire? Perché vi è un ostacolo, una barriera costituita dalla impossibilità di destinare al settore dei lavori pubblici, di estrema importanza per la vita del nostro paese, somme che invece devono andare, per l'indirizzo generale di politica governativa, alle spese di polizia e, ancor più a quelle militari.

Su questa politica non possiamo intenderci, non possiamo esser d'accordo, e non ci stancheremo di denunciarla. Non è possibile passare sotto silenzio, alla fine della seconda legislatura, che questa vostra politica è stato l'ostacolo maggiore, il motivo fondamentale

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

per il quale non si è andati avanti altro che con provvedimenti limitati, di fronte ad esigenze che richiedevano massimo sforzo da parte dello Stato.

Ed è così, signori del Governo, onorevoli colleghi di tutti i settori, che alla fine della seconda legislatura dobbiamo amaramente constatare che vi sono ancora in Italia 3.624 comuni ai quali occorre dare la cosa più più elementare nella vita civile di un paese: le fognature; che occorre costruire ancora 82 mila aule scolastiche, per assicurare un normale funzionamento alla scuola italiana; che non sono stati risolti i problemi della sistemazione del Po, dell'Adige, di tanti corsi d'acqua, per cui al ritorno delle piogge invariabilmente ogni anno si producono alluvioni disastrose che rovinano intere zone: eppure da tempo si lamentano questi disastri, almeno dal 1951, ma i provvedimenti adottati sono stati sempre insufficienti, si è ricorso a soluzioni parziali che si sono dimostrate non idonee, inefficienti; mentre occorre subito sistemazioni idriche radicali così come richiesto sempre dai tecnici e dalle popolazioni interessate. Quest'anno abbiamo visto ancora una volta le alluvioni per gli straripamenti del Po: e non si è trattato soltanto del Polesine, ma anche della Lombardia e del Piemonte, di tutte le zone cioè dove scorre il Po o da esso minacciate.

Urgente anche il problema degli acquedotti. Non so se il ministro dei lavori pubblici e il sottosegretario abbiano notizia di quello che sta avvenendo in Sardegna, dall'inizio di questa estate, a causa dell'assoluta mancanza di acqua nella maggior parte dei comuni privi di acquedotti o con acquedotti insufficienti. Città come Cagliari (con 150 mila abitanti), Sassari (con oltre 80 mila abitanti), Nuoro, Carbonia ed altre non hanno acqua da tre, quattro, cinque mesi. A Sassari il rifornimento d'acqua viene fatto ormai da diversi mesi ogni tre giorni con poche ore di distribuzione.

Il razionamento dell'acqua continua a Cagliari, a Nuoro e anche in numerosi altri centri minori. Mai come in questo anno la situazione dell'approvvigionamento idrico della Sardegna è apparso in tutti i suoi tragici aspetti.

Come mai tutto questo? Eppure vi è in Italia un Ministero dei lavori pubblici, vi è la Cassa per il mezzogiorno, già da anni, come mai questi problemi si sono aggravati? Eppure è così, dopo dieci anni di questa vostra politica, signori del Governo, esistono ancora vaste zone del paese dove

non si è assicurato l'approvvigionamento idrico.

GARLATO, *Presidente della Commissione*. Perché non guarda a quello che si è fatto, piuttosto che a ciò che si deve fare?

POLANO. Da sei anni circa si lavora intorno all'acquedotto di Sassari con gli stanziamenti della Cassa e non si arriva a conclusione; succede sempre qualche intoppo e si procede a rilento. E poi i nodi vengono al pettine, come è avvenuto questo anno! Così anche non si è provveduto a dare alle popolazioni di ogni provincia la tranquillità necessaria, per quanto riguarda la ricettività ospedaliera, costruendo nuovi ospedali in quantità rispondente alle esigenze delle popolazioni.

Lo stesso relatore ci dice che occorrono almeno 60 mila posti letto in Italia, di cui 50 mila nel Mezzogiorno. Che arretratezza spaventosa in queste zone meridionali dove occorrono ancora, in pieno 1957, 50 mila posti letto per assicurare l'indispensabile ricettività alle popolazioni in caso di malattia!

Sono trascorsi 12 anni dalla fine della guerra ed ancora sul bilancio dei lavori pubblici figurano, purtroppo, voci inerenti alla ricostruzione dei danni di guerra, alla ricostruzione di zone distrutte per eventi bellici come quella del cassinate, ricostruzione che — ci dice lo stesso relatore — doveva avvenire, sulla base di un programma approvato dai competenti organi, dal 1949 al 1951, ma che non è ancora totalmente realizzata per la insufficienza dei fondi assegnati col decreto-legge presidenziale del 1948; per cui sarebbe necessario un ulteriore stanziamento di appena 2 miliardi, che il tesoro però non è riuscito finora a reperire. Non è questa una enormità? E così la ricostruzione del cassinate, di questa zona tanto duramente colpita dalla guerra, procede a rilento o addirittura è ferma.

Sono trascorsi sei anni dalle alluvioni del 1951. Vi sono state poi anche le alluvioni del 1954. Ma i danni di quelle alluvioni non sono ancora completamente riparati, né basteranno allo scopo i fondi già stanziati. Nemmeno si è provveduto finora ad assicurare con nuovi stanziamenti la prosecuzione delle opere già iniziate. Nella mia regione, in Sardegna, sono rimasti insoluti molti dei problemi sorti con l'alluvione del 1951, tra cui particolarmente gravi, come sottolinea lo stesso relatore (e lo ringrazio di aver ricordato questo nella relazione) quelli inerenti al trasferimento dei comuni di Osini e di Gairo. Sono state due settimane fa a

Gairo ed ho parlato con molta gente del luogo. Si ricordano le promesse fatte dai rappresentanti del ministro dei lavori pubblici che si recarono sul posto; gli abitanti di Gairo ricordano assicurazioni date dalle autorità a nome del Governo, e secondo le quali si sarebbe provveduto a tutte le esigenze messe in evidenza dalla tremenda alluvione del 1951 in quei due centri. Ora la popolazione di Gairo ha dovuto fare una petizione (credo che sarà arrivata anche al Ministero dei lavori pubblici) firmata da più di 800 cittadini, chiedendo al Governo di mantenere le promesse fatte nel 1951! Ed ho qui sott'occhio l'intervento che ebbi l'onore di fare in questa Camera nella seduta del 20 dicembre del 1951 proprio sull'alluvione in Sardegna.

Dicevo allora che la situazione gravissima di Gairo era stata segnalata da molto tempo prima delle alluvioni ma non si era provveduto. Dopo il disastro il problema si poneva comunque in modo urgentissimo. L'onorevole Aldisio, ministro dei lavori pubblici, rispondendo se ne usciva a dire che ci voleva questo disastro per persuadere gli abitanti di Gairo a cambiare località (quasi che essi fossero responsabili di non aver cambiato località prima del disastro del 1951, e non fossero responsabili tutti i Governi ai quali la situazione precaria di quel comune era stata segnalata fin da 10, 15, 20 anni prima e niente avevano fatto). Risposi allora al ministro Aldisio: « La popolazione è rassegnata a cambiare località. Si attende che il Governo si decida a risolvere il problema di Gairo con serietà e con mezzi adeguati ». La buonanima del deputato democristiano onorevole Tonengo mi interruppe dicendo: « Mi domando cosa aspetta quella popolazione a cambiare località ». Ed io rispondevo: « Aspetta che il Governo provveda al suo trasferimento in altra zona tenendo conto del parere degli abitanti ». Siamo ora al 1957, sono trascorsi 6 anni, ma la situazione di Gairo non è stata risolta; ed è certamente tragica, come ha sottolineato giustamente il relatore. Osini e Gairo, dunque, chiedono che si promuova la loro rinascita economica e sociale; giusta richiesta, questa, che viene però ostacolata dal fatto che non ci sono stanziamenti, neppure minimi, in questo esercizio per provvedere a queste opere.

In dieci esercizi finanziari, da quello del 1948-49 a quest'ultimo del 1957-58, il Governo democristiano non ha sanato le piaghe lasciate dai terremoti che hanno colpito zone diverse del nostro paese, dal 1908 al 1936. Si può obiettare: non siamo noi i re-

sponsabili di questa situazione, ci sono stati tanti Governi prima di questo. Ma adesso c'è un Governo in una situazione nuova. In un'Italia rinata a vita democratica, che deve mettere in primo piano le giuste esigenze delle popolazioni.

A coloro i quali sono stati tanto tragicamente colpiti da eventi come i terremoti verificatisi dal 1908 al 1936 non è stata data ancora quella riparazione che deve invece andare a chi ha subito sciagure così gravi. Anzi, proprio in quest'ultimo esercizio finanziario non figura alcuna somma stanziata allo scopo di sanare quelle piaghe ancora aperte nelle zone terremotate. Conseguentemente, come osserva lo stesso relatore, restano in sospeso problemi di rilevanti entità, per un importo totale di lavori ammontante ad un valore di 28 miliardi. Anche a queste esigenze si doveva provvedere; e si dovrà provvedere, perché il problema rimane aperto.

Desidero qui ricordare questi problemi, a cui accenna anche il relatore: 1°) completamento dei piani regolatori di Reggio Calabria, Palmi e Messina (previsione di spesa per complessiva 6 miliardi circa); 2°) sistemazione delle zone industriali di Messina e Reggio Calabria (previsione di spesa per un miliardo); 3°) prosecuzione dello sbaraccamento in Reggio Calabria e Messina, iniziato con i 2 miliardi della legge 20 settembre 1949, n. 531 (ulteriore spesa di circa 18 miliardi); 4°) completamento o costruzione di importanti opere pubbliche o di interesse pubblico (ulteriore spesa di 3 miliardi). Sono opere necessarie, soprattutto quelle relative allo sbaraccamento, che ormai dovrebbe essere portato a termine. Osserva il relatore al riguardo: « Tanto più grave appare la mancata assegnazione di fondi se si considera l'importanza dell'impulso che si va dando alle zone industriali di Messina e di Reggio Calabria ».

Ed ora alcune considerazioni per quanto riguarda la politica del Governo verso il Mezzogiorno. A tale proposito va rilevato che in questi 10 anni, negli stanziamenti del bilancio del Ministero dei lavori pubblici destinati ai provveditorati regionali delle opere pubbliche, si nota una netta prevalenza a favore dell'Italia settentrionale nei confronti dell'Italia meridionale e insulare. E dò atto al relatore di avere a buon diritto posto l'accento su questo problema.

Dall'esercizio 1950-51 a quello 1957-58 l'Italia centro-settentrionale ha avuto 251 miliardi 202 milioni, mentre l'Italia meridionale e insulare ha avuto soltanto 198

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

miliardi e 268 milioni. Cioè in otto esercizi, compreso quello attualmente in discussione, l'Italia meridionale ed insulare ha avuto dal Ministero dei lavori pubblici, attraverso i provveditorati alle opere pubbliche 53 miliardi e 645 milioni in meno di quanto è stato assegnato per il centro-nord.

E, se vogliamo andare a vedere anno per anno, troviamo che nel 1953-54 sono stati erogati 35 miliardi per il centro-nord e 28 miliardi e 500 milioni per il sud e per le isole, nel 1954-55 rispettivamente 26 miliardi e 20 milioni e 20 miliardi e 300 milioni, nel 1956-1957 26 miliardi e 20 miliardi. Per l'esercizio in discussione, 1957-58, infine, 32 miliardi per il centro-nord e 15 miliardi per il sud e per le isole: meno della metà.

E questo dato di fatto, ormai generalmente acquisito, è confermato nella relazione. E si dà una prova di più dell'esattezza delle critiche mosse dagli oratori comunisti durante la discussione dei bilanci dal 1951-1952 ad oggi, quando noi dicevamo che gli stanziamenti della Cassa per il mezzogiorno, nonostante gli impegni assunti a suo tempo dal Governo, non erano interventi aggiuntivi, specie in materia di opere pubbliche, a quelli degli stanziamenti ordinari dei singoli ministeri, ma divenivano sempre più stanziamenti sostitutivi.

Questa critica che abbiamo fatta per anni è stata sempre respinta dal Governo, dai ministri dei lavori pubblici e per la Cassa per il mezzogiorno. Ma oggi tutti riconoscono come esse rispondevano invece alla pura verità. Già in occasione del bilancio di previsione 1952-53 il nostro collega e compagno di partito Pietro Amendola, parlando a nome del gruppo comunista (era la seduta del 2 ottobre 1952) diceva: « Sento però il dovere, prima di trarre alcune conclusioni da ciò che ho detto intorno a questa prima questione, di aggiungere qualche parolina sulla Cassa per il mezzogiorno, in quanto, alla prova dei fatti, terminato il primo biennio di attività, di esistenza di questa Cassa, essa si è rivelata — le giornate operaie lo dimostrano clamorosamente — non già aggiuntiva dei lavori pubblici di tutta l'Italia e soprattutto del mezzogiorno d'Italia, ma semplicemente sostitutiva: ed è truffa bella e buona che è stata consumata ai danni del mezzogiorno d'Italia ».

A questo punto l'onorevole Pietro Amendola dava alcune cifre relative alla diminuzione delle giornate lavorative nel mezzogiorno d'Italia, indi continuava: « Ma la

Cassa si è rivelata sostitutiva non soltanto per il volume delle giornate lavorative, ma anche per la qualità delle opere: come le bonifiche, che non fa più il Ministero dell'agricoltura — le fa invece la Cassa per il mezzogiorno — ma sono pur sempre le medesime bonifiche. E così dicasi per buona parte degli acquedotti e strade provinciali di cui — per vecchi impegni — lo Stato o la provincia dovevano curare la costruzione o la sistemazione ».

Dunque, per non risalire oltre (quando cioè venne alla Camera la legge sulla Cassa per il mezzogiorno e già allora furono da parte nostra anticipati questi rilievi), ma riferendoci soltanto ai rilievi che venivano fatti due anni dopo l'entrata in funzione della Cassa, possiamo ricordare che già allora si rilevava che gli investimenti della Cassa erano sostitutivi e non aggiuntivi.

Il ministro dei lavori pubblici non accettava allora questo rilievo, negava quella che oggi è la verità riconosciuta dallo stesso relatore onorevole Di Leo, il quale, appunto trattando degli investimenti per opere pubbliche per il sud e le isole e per il centro-nord, scrive: « In relazione a tale indicazione, occorre mettere in evidenza che un eventuale riferimento agli interventi finanziari della Cassa per il mezzogiorno sarebbe erroneo, in quanto la legge istitutiva di questo Ente prevede tali interventi in funzione straordinaria ed integrativa, così escludendo, in modo perentorio, che di essi venga tenuto conto nella ripartizione dei fondi ordinari e, in particolare, dei fondi del Ministero dei lavori pubblici. Qui occorre ricordare — continua la relazione dell'onorevole Di Leo — che il Parlamento, in sede di discussione ed approvazione della legge istitutiva della Cassa per il mezzogiorno, promise alle popolazioni meridionali che, malgrado gli interventi della Cassa, resteranno ferme le attribuzioni e gli oneri dei Ministeri competenti per le opere, anche straordinarie, alle quali lo Stato provvede con carattere di generalità, al cui finanziamento vien fatto fronte mediante stanziamenti dei singoli stati di previsione dei Ministeri suddetti ».

Quanto l'onorevole Di Leo scrive è esatto: il Parlamento fece alle popolazioni meridionali questa promessa. Ma i Governi democristiani, che si son succeduti dalla istituzione della Cassa per il mezzogiorno in poi, non hanno mantenuto questa solenne promessa fatta dal Parlamento alle popolazioni meridionali! Da qui le dure parole del collega Pietro Amendola che, nel suo intervento

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

già citato del 2 ottobre 1952, denunciava questo modo di agire definendolo « truffa bella e buona ai danni del mezzogiorno d'Italia ». E questa truffa si è protratta per ben sette anni !

Del resto, su questa materia, gli interventi dei deputati comunisti nel recente dibattito, svoltosi alla Camera del 27 giugno al 12 luglio scorsi, sul prolungamento dell'attività della Cassa fino al 30 giugno 1965, hanno denunciato l'incapacità, rivelata in questi anni trascorsi dal Governo, di avviare a soluzione i problemi delle popolazioni meridionali e di ridurre le distanze fra nord e sud in tutti i campi, particolarmente nel campo delle opere pubbliche, che dovrebbe creare in breve tempo condizioni più civili di vita nelle zone depresse e arretrate del Mezzogiorno e delle isole. In quei dibattiti i deputati comunisti si sono battuti per un nuovo indirizzo di politica meridionale, cercando di migliorare la legge per il prolungamento dell'attività della Cassa. Noi abbiamo particolarmente insistito per maggiori stanziamenti e per un effettivo coordinamento dell'azione dello Stato nel Mezzogiorno, affinché non si continui come negli anni trascorsi a procedere negli investimenti per opere pubbliche senza un'azione organica dello Stato nel Mezzogiorno, giacché la Cassa da una parte e il Ministero dei lavori pubblici e altri dicasteri dall'altra hanno, nel passato, ciascuno per conto proprio, agito senza coordinamento, molto spesso, e talvolta addirittura con sperpero di denaro pubblico.

Un emendamento del gruppo comunista che proponeva di realizzare un effettivo coordinamento degli interventi dello Stato nelle regioni meridionali non fu accolto dal Governo, fu respinto dalla maggioranza. È stato questo un errore, a nostro parere. Il problema, pertanto, rimane aperto e non mancherà di avere effetti negativi nell'attività futura come certo li ha avuti negli anni trascorsi.

Si concludono, dunque, dieci anni di attività dell'amministrazione dello Stato nel settore dei lavori pubblici, ma non sono stati affrontati e definiti problemi seri per il funzionamento del Ministero dei lavori pubblici, problemi seri che vorrei riassumere in alcuni punti.

1°) Dare ai lavori pubblici un piano organico ed unitario di impostazione per accertare in tutti i rami di questa materia le esigenze del paese, stabilire un programma generale di attuazione ed iniziare l'attuazione di questo programma per portarlo a soluzione

in una serie di anni. Invece, come ho avuto occasione di ricordare in altre circostanze, si è sempre proceduto con il sistema del contagocce, delle soluzioni parziali, senza affrontare mai il problema nella sua pienezza. E non è una critica nostra soltanto, ma — mi pare per ultimo — anche del senatore Romano nella relazione che fece sul bilancio del 1956-57, che insisteva (noi ne avevamo parlato si può dire in ogni bilancio) su questo problema fondamentale, che è problema, naturalmente, di chiarezza nella politica dei lavori pubblici.

Senza avere un piano organico unitario generale delle esigenze del paese in ogni branca non si può convenientemente affrontare la soluzione dei problemi, soluzione che il paese attende da tempo.

Così è stato per l'edilizia popolare, per le opere idrauliche, per la viabilità, ecc. Sempre provvedimenti parziali.

2°) È rimasto aperto il problema di destinare alla politica dei lavori pubblici stanziamenti adeguati, sempre più rilevanti, come è stato chiesto ogni anno in tutti gli interventi e in tutte le relazioni, mentre, invece, si è proceduto sempre in senso inverso, sacrificando i lavori pubblici di fronte ad altre amministrazioni dello Stato.

3°) Non si è affrontato il problema di separare i finanziamenti delle leggi speciali, che nella pratica hanno finito finora per essere finanziate a carico delle leggi organiche, riducendo l'intervento del Ministero dei lavori pubblici ad una vita grama, senza disponibilità adeguate alle esigenze anche minime dell'amministrazione, con pregiudizio di tutti gli altri settori disciplinati da leggi organiche.

4°) Si è molto parlato del fatto che la legislazione che regola la materia dei lavori pubblici è ormai invecchiata, superata e che bisogna adeguare questa legislazione, e gli organi, alle nuove esigenze che si pongono davanti all'amministrazione dello Stato. Già l'onorevole Romita in questa materia ebbe a dire in una sua pubblicazione: « che ad una oculata pianificazione economica (e l'ex ministro dei lavori pubblici si riferiva al piano Vanoni) deve corrispondere una adeguata organizzazione degli strumenti per la realizzazione di tali direttive e degli scopi che il piano economico si propone. Sarebbe assolutamente illogico pianificare l'attività in materia di lavori pubblici, impegnando il paese in uno sforzo ricostruttivo e trascurare l'organizzazione che deve presiedere a tale compito »

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

Quali le modifiche da apportare alla legislazione ed alla organizzazione del Ministero? Dice, ancora, l'onorevole Romita: « La legislazione in materia attualmente in vigore non è frutto di una organica concezione ma il risultato di modifiche verificatesi nel tempo. A base di questo composito edificio legislativo sta sempre la legge del 20 marzo 1865, tutt'ora in vigore ». Per quanto questa legge possa avere avuto, a suo tempo, la dovuta efficacia, bisogna considerare che sono passati ormai 92 anni. Essa è invecchiata, non risponde più alle esigenze presenti della vita del nostro paese. La legge del 1865, dunque, è invecchiata e bisogna sostituirla. Di ciò tutti i ministri succedutisi ai lavori pubblici ai lavori pubblici si sono resi conto, ma resta il fatto che finora non si è provveduto ad adeguare questa legge alle nuove esigenze. È necessario, in modo particolare, modificare l'articolo 1 di quella legge per ampliare le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, per regolare in modo chiaro e corrispondente alle nuove esigenze, i rapporti tra il Ministero dei lavori pubblici e gli altri ministeri, enti ed amministrazioni che si occupano di lavori pubblici. Questa esigenza è oggi ancora più sentita in quanto esistono delle regioni autonome, quali la Sicilia, la Sardegna, l'Alto Adige, la Val d'Aosta, le quali svolgono per proprio conto una politica di lavori pubblici realizzando opere che, molto spesso, non trovano nessun coordinamento tra loro.

È stato detto che l'ostacolo maggiore incontrato dal Ministero per dare un rapido corso all'azione amministrativa, è costituito dalla serie di controlli che inceppano e rallentano l'attività in questo settore e che bisognerebbe avere il coraggio di affrontare una buona volta per tutte il problema della duplicità dei controlli effettuati dalla ragioneria dello Stato e dalla Corte dei conti. Lo Stato ha dovuto seguire necessariamente una determinata linea in materia di opere pubbliche, disponendo come norme speciali, la riduzione del sistema di controllo. Si ricordi la istituzione della magistratura delle acque di Venezia nel 1907, l'istituzione dell'Azienda autonoma della strada, l'I. N. A.-Casa nel 1949, la Cassa per il mezzogiorno nel 1950. Ogni volta che lo Stato ha voluto procedere con maggiore speditezza per l'esecuzione di determinate opere, esso ha dovuto uscire dalle strettoie della legislazione in materia di lavori pubblici ed ha dovuto istituire nuovi enti i quali però non sempre hanno funzionato come avrebbero dovuto. Comunque, con l'attuale regime democratico-parlamente-

tare, il problema del controllo si pone, non come un problema di controllo interno governativo, ma di controllo del Parlamento sugli investimenti e particolarmente sugli enti speciali istituiti dallo Stato.

Siamo prossimi alla fine della legislazione e ancora non v'è una legge sulla viabilità minore. Non mi addentrerò sui dettagli di questo problema di cui ha già parlato il collega onorevole Magno, limitandomi a rilevarne la gravità.

Non è stata ancora approvata la legge sulle aree fabbricabili. Ecco un'altra questione aperta e di grande importanza per la edilizia in genere e per quella abitativa e popolare in particolare.

Questi interrogativi noi li poniamo, oltre che al Governo, alla maggioranza. La nostra parte è del parere che questi provvedimenti debbano essere discussi e approvati al più presto; chiediamo anzi che vengano messi con urgenza all'ordine del giorno dei nostri lavori nelle prossime settimane.

Per quanto riguarda il problema della viabilità, ogni responsabilità ricade sul Governo; esso dovrebbe accedere alla richiesta presentata dalla VII Commissione di aumentare gli stanziamenti, che nel disegno di legge governativo sono troppo distanti dalle esigenze reali.

Nemmeno sul problema della casa mi dilungherò, poiché mi risulta che esso sarà trattato da un collega del mio gruppo in sede di ordine del giorno e poiché, del resto, di esso si è parlato a lungo in tutti i dibattiti precedenti su questo stesso bilancio. Ricordo che, in occasione della discussione sul bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1953-54 (era allora ministro il senatore Merlin), ebbi occasione di presentare un ordine del giorno che prospettava il problema dell'edilizia popolare in tutta la sua ampiezza e metteva in evidenza la necessità di costruire nel nostro paese case per i senza tetto, per gli abitanti dei tuguri, delle case sovraffollate, delle case pericolanti, i quali devono essere aiutati dalla collettività a realizzare questa loro aspirazione. La gravità del problema emergeva dalle risultanze dell'inchiesta parlamentare sulla miseria, e quindi da dati ufficiali, incontestabili.

Disse allora il senatore Merlin (e, quando un ministro parla, non importa il suo nome, è il Governo che si impegna) che accettava l'ordine del giorno come raccomandazione, ed assicurò che il problema, nella sua interezza, era allo studio.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

Al senatore Merlin successe l'onorevole Romita, il quale elaborò una legge per la eliminazione delle case malsane. Il provvedimento rappresentava indubbiamente qualche cosa, ma non affrontava a fondo il problema dell'edilizia popolare, per ogni aspetto del quale dovrebbe esservi un preciso programma che il Governo ed il Parlamento dovrebbero impegnarsi ad attuare, sia pure gradualmente.

La legge Romita era un provvedimento parziale analogo ai tanti altri provvedimenti parziali adottati in tema di edilizia popolare. Il problema rimane aperto, né il Governo ha ancora assolto all'impegno di presentare al Parlamento, dopo uno studio accurato, un disegno di legge che affronti alle radici il problema della casa. Problema tuttora insoluto e che la maggioranza sentirà certamente sollevare quando verrà il momento di fare il bilancio della politica di questi dieci anni davanti al corpo elettorale.

Signori del Governo, onorevoli colleghi, ho cercato di riassumere i rilievi fondamentali che noi ci siamo proposti di esporre, come ho detto all'inizio, non tanto per fare un esame di questo bilancio, quanto per passare in rassegna tutta la politica del Governo in questo settore. Il bilancio al nostro esame è l'ultimo della legislatura e, come ha detto l'onorevole Spataro, non si può modificare perché è *tabù*: i bilanci sono infatti decisi dal Governo e non al Parlamento! Si tratta tuttavia di un inconveniente che occorre rimuovere, e ci auguriamo che dopo le elezioni questo sistema possa essere modificato.

Ci siamo sforzati di riassumere quanto bisognava fare in questi dieci anni e non è stato fatto, tanto che la politica di tutti i ministri che si sono succeduti ai lavori pubblici è stata una politica di espedienti — se mi consentite di usare questa espressione — di piccoli provvedimenti, tanto, come si dice, per tirare a campare, senza risolvere, con senso di responsabilità e secondo le esigenze reali del paese, i problemi che derivano dall'arretratezza di gran parte dell'Italia meridionale ed insulare e della stessa Italia centro-settentrionale.

Le nostre principali richieste restano quelle da noi già altre volte formulate e che sono rimaste sinora insodisfatte.

Sappiamo che in questo breve periodo che rimane fino alle elezioni l'onorevole Togni non vorrà certo, e non potrà, affrontare questi grandi problemi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Perché « non vorrà ? ».

POLANO. Noi poniamo questi problemi come problemi generali, che rimangono aperti per quella che dovrà essere la politica dei lavori pubblici quando avremo un governo che si orienterà sul serio ad applicare una politica coordinata, seria, vasta, completa dei lavori pubblici, e cioè: elaborazione di un piano organico e unitario della politica dei lavori pubblici che affronti in modo completo i problemi fondamentali della ricostruzione e della rinascita del nostro paese; passaggio al bilancio del tesoro delle spese per opere eseguite a totale carico dello Stato nonché delle spese per leggi speciali, e ciò per alleggerire il bilancio del Ministero dei lavori pubblici; aumento degli stanziamenti per l'esecuzione delle opere ordinarie del Ministero dei lavori pubblici riducendo gli stanziamenti destinati ad altre spese, al riarmo, alla polizia.

I lavori pubblici sono nella vita dello Stato la cosa più importante, e a questi devono essere destinati mezzi statali in misura sempre più larga.

Mi si consenta ora di ricordare alcune cose particolari, che riguardano un solo settore, quello delle opere marittime, che sono assolutamente necessarie per i nostri porti, e particolarmente in Sardegna. Gli stanziamenti per le opere marittime sono esigui.

Per la Sardegna, vi è un impetuoso sviluppo del traffico dall'isola al continente e dal continente all'isola. Dopo lunghi anni di lotte il popolo sardo è riuscito ad ottenere che venissero migliorate le comunicazioni marittime con navi più celeri e più capaci. Queste navi hanno bisogno di porti adeguati. Oggi vi è un nuovo servizio trisettimanale a Porto Torres. Esso deve diventare quotidiano. Vi è un impegno in tal senso del Governo (era Presidente del Consiglio l'onorevole Segni); credo che questo impegno sarà mantenuto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo dato alla Sardegna, sia sul bilancio ordinario sia sulla legge speciale dei porti minori, più di quello che abbiamo dato a tutti gli altri porti d'Italia messi insieme.

POLANO. Molto bene! Ella sa però che la Sardegna ha bisogno di molte cose ancora, e sa anche che vi è un impegno dello Stato di attuare gli articoli 8 e 13 dello statuto regionale.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo Stato ha fatto largamente fronte ai suoi impegni. Quindi non vi è da lamentarsi.

POLANO. Incombono sul Governo determinati obblighi, come quelli riguardanti gli stanziamenti straordinari per i piani particolari e per il piano generale di rinascita; quest'ultimo però ancora non esiste, dopo otto anni dall'entrata in vigore dello statuto regionale. Ad ogni modo oggi si pongono problemi urgenti per i tre grandi porti della Sardegna: Cagliari, Olbia e Porto Torres. In questi porti giungono sempre più numerose le navi passeggeri e da carico, ma essi porti non sono sufficientemente attrezzati per ricevere questo maggior traffico. Se si vuol contribuire alla rinascita della Sardegna, e attraverso il maggior traffico e attraverso lo sviluppo di correnti turistiche che si stanno affermando; se si vuole, oltre che con gli investimenti diretti dello Stato, attraverso queste correnti di traffico e di turismo facilitare la rinascita della Sardegna, bisogna prevedere e attuare degli investimenti che possano rapidamente mettere questi tre porti in condizione di far fronte alle nuove esigenze.

Se vediamo gli stanziamenti di questo anno...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta di 2 miliardi, di cui uno per la Sardegna; in più vi è un miliardo e mezzo stanziato con una legge speciale.

POLANO. Cioè per i porti di quarta classe. Io parlo dei tre porti fondamentali.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Inoltre, con la legge della Cassa per il Mezzogiorno sono previsti degli stanziamenti per le navi-traghetto.

POLANO. Sono sempre cose a parte. Io parlo dell'adeguamento dei porti che devono ricevere le grosse navi, cioè i porti di Cagliari, Porto Torres e Olbia. In questi porti si opera a spizzico: fra un anno o due bisognerà nuovamente intervenire e affrontare il problema. Faccia studiare la situazione di questi porti, onorevole ministro, con un piano generale che, posto in essere, arrivi fino in fondo; si preveda la recettività non solo fra un paio di anni ma tra 8, 10 anni, secondo l'andamento del traffico. Anche in questo campo occorre una politica lungimirante, una politica che non sia fatta giorno per giorno ma basata sulle prospettive per il futuro.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La facciamo, ma naturalmente in relazione ad un principio distributivo anche per tutto il resto dell'Italia, perché non vi è soltanto la Sardegna.

POLANO. Due miliardi per le opere marittime di tutta Italia sono pochi, sono una cosa irrisoria. Si batta perché nel prossimo esercizio finanziario ne siano stanziati 20 e ne dia 5 alla Sardegna.

Ed ora alcune osservazioni sul modo di fare le opere. Si sono verificati in Sardegna degli inconvenienti che sono dipesi un po' dall'amministrazione. A Porto Torres si doveva fare una diga foranea per chiudere maggiormente il porto, che era troppo colpito dai venti. È stato fatto un progetto, il quale prevedeva una diga così stretta per cui le navi non potevano girare. Gli esperti e i piloti locali hanno fatto le loro osservazioni; ciò nonostante si è andati avanti nella costruzione e ad un certo momento ci si è accorti che si tratta di un progetto sbagliato. Si erano già costruiti 50 metri di questa diga foranea: si sono dovuti demolire e ricominciare da capo. Si faccia una inchiesta per vedere chi è il responsabile di un simile progetto, che ha fatto sperperare tanti denari allo Stato.

Giorni or sono sono stato a Porto Torres e ho visto due lavori in sospenso: la capitaneria del porto, per la quale ci si è accorti che il progetto era sbagliato; e la stazione marittima, il cui progetto è risultato errato. Come mai? Si fanno dei progetti e, quando cominciano ad essere attuati, si vede che sono sbagliati. Signor ministro, indagli su questi casi: è denaro dello Stato che si sperpera, si perde del tempo, sono opere che non si realizzano con quella speditezza che noi riteniamo necessaria per soddisfare alle esigenze locali.

Ho voluto segnalare questi casi, ma ne avrei altri. Comunque non mi voglio dilungare: li segnalerò per mezzo di interrogazioni, sperando che ella, signor ministro, prenda gli opportuni provvedimenti. Su questo argomento delle opere marittime in Sardegna presenterò un ordine del giorno, che spero possa avere la sua benevola accoglienza.

Ho finito. Noi ci auguriamo che una nuova situazione scaturisca in Italia dalle prossime elezioni, per cui questi problemi possano essere affrontati e risolti con una visione generale e completa e il Ministero dei lavori pubblici possa diventare quell'organismo che nel nostro paese sia di propulsione all'opera di ricostruzione e di rinascita. (*Applausi a sinistra*).

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

CERVONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è per un atto di cortesia o per mantener fede a una tradizione, ma per un

sentimento intimo e per un giusto riconoscimento di quanto è stato fatto, che a titolo introduttivo vorrei rivolgere una parola di congratulazione e di elogio al relatore onorevole Di Leo per la sua magnifica relazione al bilancio dei lavori pubblici. D'altra parte, il fatto che lo stesso riconoscimento gli sia pervenuto da più parti documenta come il suo sforzo sia stato quello di oggettivare quanto più possibile una materia che indubbiamente non si presta alla demagogia, ma che è fatta essenzialmente di dati tecnici.

Non nascondo, nel momento stesso di prendere la parola in questa discussione, di essere stato pervaso da un senso di sfiducia, non derivante da un temperamento pessimistico, ma frutto di una constatazione sul modo come le discussioni sui bilanci si svolgono nel nostro Parlamento.

Sulla necessità di modificare la procedura della discussione dei bilanci sembra si sia tutti d'accordo, però a tutt'oggi il regolamento non è stato modificato. Vero è che abbiamo ancora tempo dinanzi a noi, per cui è sperabile che si proceda a questa modifica.

Il nostro rammarico è dato dal fatto che nel corso delle discussioni parlamentari non si riesce a modificare che lievissimamente il bilancio preparato dai competenti uffici. Questa constatazione non ci amareggerebbe tanto se per lo meno fosse accompagnata dalla speranza che questa situazione potesse eventualmente portare ad un'altra conseguenza: far derivare dalla discussione di un bilancio le conclusioni per la formulazione del bilancio successivo.

Evidentemente, nella dinamica politica del nostro paese, il susseguirsi di un governo ad un altro governo porta alla necessità che un ministro debba far discutere un bilancio preparato da un altro ministro. Tuttavia, noi sappiamo che la possibilità di attenersi all'esperienza, ai suggerimenti del Parlamento, possa significare moltissimo per tracciare nei confronti di un futuro bilancio un determinato indirizzo; altrimenti si verrebbe presi dalla sfiducia ed alcuni onorevoli colleghi, sulla linea dell'onorevole Polano, si vedrebbero costretti a tornare in quest'aula ogni anno a ripetere le cose più volte dette.

Ora, ritengo che questo inconveniente non sia addebitabile a questo o a quell'altro governo, ma sia da addebitarsi soprattutto al fatto che l'attuale struttura del Parlamento non consente altra procedura per la discussione dei bilanci, facendo sì che le esigenze prospettate in un certo momento possano

poi, in certi casi, risultare differenti successivamente.

Vorrei, poi, sottolineare un altro aspetto della questione proprio in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, e cioè che la discussione si impenna su questioni particolari: in una regione occorrono case, in un'altra ponti, in un'altra ancora porti, ecc. Anzi, a questo proposito, se io dovessi accennare alla necessità dei porti nella regione del Lazio, non so davvero come il ministro dei lavori pubblici potrebbe risolvere il problema, con il miliardo rimasto a sua disposizione dopo l'assegnazione del 50 per cento dei fondi alla Sardegna.

Non so, poi, se una discussione sull'impostazione politica di un bilancio possa avere la capacità di frantumare la visione organica di tutti i problemi.

D'altra parte, nel regolamento della Camera sono previsti gli istituti della interrogazione e della interpellanza, che hanno precisamente lo scopo di richiamare l'attenzione del Governo su questioni particolari.

Cercherò di non scendere, onorevole ministro, in questioni particolari, anche perché, e nel mio dire metto un po' di malignità, le questioni particolari sono tali da favorire sempre il ministro dei lavori pubblici, in quanto gli danno la possibilità, spesso, di rispondere che non vi sono fondi da destinare alla risoluzione dei problemi prospettati.

Ma, a mio avviso, altra dovrebbe essere la nostra posizione nei riguardi della politica dei lavori pubblici.

Cercherò di attenermi ai temi generali anche perché non credo che il Parlamento sia fatto per le piccole cose. È vero che ci avviciniamo alle elezioni politiche e che ognuno di noi ha esigenze extraparlamentari e deve far vedere il suo interessamento al corpo elettorale. Ma non credo che noi facciamo opera di educazione del corpo elettorale concentrando l'attenzione sulle piccole cose, come proprio in questa seconda tornata di discussione sul bilancio dei lavori pubblici sta avvenendo, in quanto si stanno portando all'attenzione solenne del Parlamento questioni di bassa provincia. Tutti invece dovremmo tenere fuori di quest'aula ogni questione che non sia all'altezza della dignità del Parlamento della Repubblica italiana e che non sia men che nobile.

Cercherò dunque di tenermi fuori delle piccole cose e di addentrarmi, dopo questa premessa, nel vivo del discorso. Per una sana politica dei lavori pubblici occorrono chiarezza e concretezza (non faccio evi-

dentemente, perché questa non è la sede, *réclame* a una nota rivista amica). La chiarezza si impone nelle seguenti due domande: che cosa si vuole dal Ministero dei lavori pubblici? come il Ministero può realizzare quanto deve?

Mi sembra che, se noi rivolgiamo la nostra attenzione a queste due domande, incominciamo ad avere veramente idee un po' più chiare e, per dirla col Cartesio, più distinte circa le esigenze della nazione e circa ciò che la nazione vuole, conseguentemente, da una determinata impostazione politica.

Nel rispondere a queste due domande dobbiamo bandire, per fare una politica seria, la demagogia. Se vi è un dicastero nel quale non si dovrebbe fare demagogia da parte di nessuno, questo è quello dei lavori pubblici, dove la tecnica e il calcolo dovrebbero determinare lo sviluppo di una seria politica dei lavori pubblici.

La chiarezza ci pone dinanzi al grande problema delle competenze del Ministero. Qualcuno che ha avuto la cortesia di ascoltare i miei interventi in sede di discussione dei bilanci dei lavori pubblici potrà pensare che la mia sia un'idea fissa su questa questione. Credo che invece tutti dobbiamo un po' soffermarci, ancor più il Parlamento e il Governo, su di essa. Quando ebbi l'onore di fare la relazione sul bilancio del 1955, osservai che il Ministero dei lavori pubblici viene di volta in volta, lentamente ma sistematicamente, sottoposto a spoliazioni. Le spoliazioni ci accompagnano non da oggi, evidentemente. Noi abbiamo ereditato questa situazione. Però non si vede all'orizzonte nulla ancora che possa dare un barlume su un indirizzo politico dei lavori pubblici. Chi vogliamo che faccia la politica dei lavori pubblici in Italia? E la domanda si sposta in altro modo: vogliamo che in Italia vi sia una politica unitaria dei lavori pubblici o vogliamo che ogni Ministero abbia direzioni generali per i suoi lavori pubblici? Questo è il punto fondamentale. Oggi si porta via dal Ministero dei lavori pubblici un settore, domani un altro, e ciò potrebbe essere giustificato, come è il caso della Cassa per il mezzogiorno, da una esigenza politica del momento che debba necessariamente portare ad interventi massicci. La Cassa per il mezzogiorno, infatti, si giustifica con la necessità di intervenire attivamente nell'Italia meridionale, senza defraudare nessuno, senza togliere niente a nessuno. Il giorno in cui il livello economico dell'Italia meridionale sarà, non

dico alla pari, ma a buon punto, quasi in equilibrio con il livello economico dell'Italia settentrionale, la Cassa per il mezzogiorno avrà tutto l'interesse a riconsegnare le competenze specifiche ai vari ministeri, senza avere la velleità di continuare a esistere come da qualche parte con malignità si è voluto dire.

Ora, le competenze mi sembrano la questione di fondo dello sviluppo della politica dei lavori pubblici. E nella relazione mi riferivo a questo: dopo l'esame, caso per caso, cercavo di dare delle soluzioni determinando l'ordinamento del Ministero dei lavori pubblici, delle attribuzioni delle varie direzioni generali e delle attribuzioni degli organi periferici, ma nello stesso tempo mi sforzavo di dimostrare la necessità di richiamare nell'alveo del Ministero dei lavori pubblici quanto era stato portato via in virtù di una forza centrifuga esistente precedentemente al ritorno del nostro paese alla vita democratica.

D'altra parte, quando verremo a parlare del problema delle autostrade e della viabilità minore, dovremo necessariamente collegarci con quello del codice stradale, e ci accorgeremo così che l'attuale andazzo non rappresenta una politica sana, come è dimostrato dai conflitti sorti in Commissione tra i due dicasteri dei trasporti e dei lavori pubblici sulle rispettive competenze.

Ciò non serve alla causa di una visione unitaria della politica dei lavori pubblici e non serve soprattutto al paese e alla economia della spesa. Se poniamo mente al fatto, per esempio, che l'edilizia popolare è stata trasferita come competenza a vari ministeri, in quanto ogni ministero può pensare alla costruzione di case per i propri dipendenti, ci sarà ancora più palese la carenza di una politica unitaria e conseguentemente di un controllo sulle spese, portante ovviamente ad una sperequazione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
D'ONOFRIO

CERVONE. È inutile stare a dilungarsi su queste posizioni, ma io vorrei, per scendere dalla chiarezza alla concretezza, riproporre (ed è la quarta volta che lo faccio) al ministro dei lavori pubblici che si costituisca presso il Ministero dei lavori pubblici una commissione che studi quello che si deve fare su questa impostazione. Perché, a termini della Costituzione, un bel momento dovremo discutere il nuovo ordinamento dei

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

ministeri, e, quando quel momento arriverà, noi vorremmo che il Ministero dei lavori pubblici fosse più preparato e fosse più pronto a indicare che cosa si può e si deve fare per una politica dei lavori pubblici in Italia. Penso che questa commissione di studio, presieduta dal ministro o da uno dei sottosegretari, possa fare un lavoro altamente meritorio e trasferire poi le sue conclusioni agli organi competenti di governo, al Parlamento stesso, perché si realizzi ciò che da tutti i settori oggi si va auspicando, e cioè una maggiore chiarezza circa l'indirizzo unitario della politica dei lavori pubblici.

Ma v'è ancora la questione del decentramento. Noi non possiamo più andare avanti con l'appesantire il centro e col non assegnare alla periferia (genio civile, provveditorato alle opere pubbliche) competenze specifiche adeguate al bisogno attuale. Già dei passi avanti si sono fatti, dobbiamo riconoscerlo; però alle leggi deve corrispondere una mentalità di decentramento. Perché, quando noi potremo dare alla popolazione italiana la sensazione, non soltanto reclamistica ma sostanziale, che il decentramento e la volontà politica dei lavori pubblici sono tali da essere veramente vicini alle esigenze popolari, lo stesso popolo non si scaglierà contro il Ministero e non chiederà nuovi organismi per snellire il pesante lavoro del Ministero medesimo (uno dei fatti che ci hanno spesso portati alla spoliatura delle attribuzioni).

Ma, come dicevo (e mi piace ritornare su questo punto), v'è una mentalità che bisogna vincere. Non è sufficiente una legge, non è sufficiente cioè che il Parlamento voti una legge in cui si dica che fino a 30 milioni la responsabilità è del genio civile, per superare le difficoltà. Occorre che al centro e negli organismi intermedi esista una mentalità volta al rispetto di quella che è stata la volontà del legislatore nello stabilire il decentramento. Altrimenti succede quello che è succeduto a me personalmente qualche giorno fa in una determinata divisione del Ministero dei lavori pubblici, dove un ottimo funzionario è arrivato al punto di meravigliarsi che un lavoro per un importo di 15 milioni, quindi di competenza esclusiva del genio civile, non dovesse essere poi soggetto al controllo da parte del provveditorato e successivamente della direzione competente del Ministero. Quel funzionario si preoccupava che si potesse sbagliare, che la casa dovesse crollare. Ebbene, in un caso e nell'altro pagherà chi ha la responsabilità diretta. Perché ciò che importa è appunto determinare

questo senso di responsabilità in coloro che dalla legge sono stati messi in determinate posizioni. Infatti, se dovessimo sempre seguire il principio che vi deve essere un organo superiore al quale spetta sancire la decisione dell'organo inferiore, che può sempre sbagliare, liberando quindi in certo modo quest'ultimo dalla sua responsabilità, arriveremmo al punto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici dovrebbe rivolgersi al Padre Eterno per avere la sanzione del suo operato, perché al di sopra del Consiglio superiore non v'è altro organo che possa dare la sua approvazione.

Dovremmo quindi inculcare nei vari organi questo senso di responsabilità: allora diminuirebbero le critiche, le lamentele, e verrebbe anche meno questa volontà di fuga dal Ministero dei lavori pubblici, perché si avrebbe una situazione molto più chiara. E questa chiarezza di idee è necessaria non solo per quanto riguarda l'impostazione generale, ma anche per quanto si riferisce ad altri settori che verrò enumerando.

A questa confusione di competenze, a questa nebulosità, a questa volontà di fuga dalle responsabilità si aggiunge un altro fatto molto importante: l'inadeguatezza della nostra legislazione. Noi abbiamo dei testi unici che indirizzano la politica in molti settori dei lavori pubblici, ma credo che essi non corrispondano più alle esigenze attuali. Prendiamo in esame, ad esempio, il campo dell'edilizia. Ho calcolato che questa materia è disciplinata da ben 31 leggi e da un testo unico, quello del 1938. Vivissima, dunque, in questo campo l'esigenza di un indirizzo chiaro, perché un cittadino che si interessi dell'edilizia popolare non può certamente andare a consultare 31 leggi delle quali l'una modifica l'altra, nonché un testo unico, che neppure si sa se sia stato modificato da una legge successiva, se sia ancora in vigore e rispondente alle esigenze del paese. È indubbio che questa situazione, oltre a determinare confusione, provoca anche una certa pesantezza nella vita nazionale e un senso di sfiducia nei riguardi dell'intero ordinamento del Ministero dei lavori pubblici.

Il mio pensiero — per portare un modestissimo contributo alla soluzione del problema — è che in materia di case occorrerebbe avere delle idee il più possibile chiare. L'onorevole Polano, come altri colleghi della sua parte, vorrebbe che lo Stato risolvesse il problema della casa per ogni cittadino, dimenticando che la casa è un bene privato e personale, dimenticando che la casa è un

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

bene che la famiglia si deve dare da sé. Questo naturalmente non esclude che, là dove il cittadino non sia in grado di farlo, lo Stato debba intervenire; ma che lo Stato debba intervenire per dare la casa alla stragrande maggioranza o addirittura alla quasi totalità dei cittadini mi sembra sia una posizione errata.

Se vogliamo dire le cose in un modo più dolce, diremo che qui si cerca di giocare con le parole, quando invece sarebbe quanto meno necessario tradurre le cifre in idee e in progetti attuabili. Donde l'esigenza di mettere un po' d'ordine negli enti che si interessano dell'edilizia popolare. Se noi infatti andiamo ad enumerare tutti questi enti, per giungere sino alle cooperative, abbiamo una gamma di enti che non sappiamo se siano tutti veramente efficienti e pronti a fare tutto quanto è possibile.

Noi non sappiamo altresì se questi enti siano tecnicamente attrezzati in modo adeguato, se essi siano pronti economicamente a far fronte a tutte queste esigenze. È questa una considerazione che noi dobbiamo assolutamente tener presente, anche perché mi sembra che il poter avere, relativamente all'edilizia, una visione chiara circa gli enti che se ne interessano sia una necessità e che la circostanza che ciò non si faccia debba preoccuparci.

Ma v'è anche un altro aspetto del problema dell'edilizia che debbo sottoporre all'attenzione del Governo. Si è presa l'iniziativa, la buona iniziativa, di cercar di promuovere lo sviluppo di un determinato centro con piani di incremento edilizio, con l'accorgimento però di non isolare, cioè di non mettere tutte insieme le case popolari o le case per i senza tetto o le case per il risanamento delle zone malsane, quasi fosse sventura che i senza tetto o coloro che abitavano nelle zone malsane dovessero venire poi a trovarsi insieme, ad esempio, con gli impiegati dello Stato che abitano le case dell'Istituto nazionale case impiegati dello Stato.

Noi non dobbiamo cioè creare l'angolo dei nobili e quello dei meno nobili, quello dei ricchi e quello dei meno ricchi; ma dobbiamo invece mettere insieme tutti i cittadini che lavorano in un settore o in un altro e che, cercando di convivere insieme tutti quanti nella stessa zona, potranno anche imparare ad educarsi reciprocamente.

Mi sembra, perciò, che questa politica sia da perseguire. Ma v'è poi l'altro aspetto, quello della politica dei finanziamenti. Anche questo è un aspetto evidentemente che noi

dobbiamo tener presente. Esiste in materia un grande interrogativo, se cioè debba essere soltanto la Cassa depositi e prestiti a dover risolvere tutti i problemi inerenti a questi finanziamenti, oppure se in questo settore debbano anche trovarsi sbocchi in altre parti.

A mio vedere, se noi incominciamo a fare delle leggi con le quali si promettono finanziamenti quando poi il mercato non offre concrete possibilità, queste leggi saranno belle, saranno fatte bene, ma non saranno realizzabili.

E vorrei ricordare a questo proposito all'onorevole ministro quelle famose leggi per il riscatto delle case. Vi sono state varie proposte di legge per il riscatto delle case « Incis », altre per il riscatto delle case degli istituti per le case popolari: proposte di legge che sono state vagliate dalla Commissione lavori pubblici e successivamente dalla Commissione finanze-tesoro, attraverso un comitato ristretto in cui abbiamo cercato di studiare quale potesse essere il sistema di finanziamento e il sistema per il riscatto stesso. Io, che ebbi l'onore di essere relatore di quelle proposte di legge, affermai in quella occasione che la volontà non era quella di vendere sottocosto, perché non poteva e non doveva essere quella la volontà dei presentatori di quelle proposte, ma era invece quella di rendere dinamico un patrimonio che era statico, cioè di rimettere — attraverso il riscatto — altri denari in mano di questo o quell'istituto, al fine di poter costruire altri appartamenti da assegnare.

Abbiamo un patrimonio immenso nel nostro paese: quello edilizio degli istituti per le case popolari, dell'istituto per le case ai ferrovieri, degli istituti per le case agli impiegati dello Stato, ecc. Se queste case venissero ammesse al riscatto, avremmo creato la possibilità di ottenere nuovi fondi da investire, senza disturbare il ministro del tesoro chiedendogli di stanziare nuove somme che forse in questo caso non potrebbe darci,...

MARZANO. E che non sarebbero sufficienti.

CERVONE. ...che non sarebbero sufficienti, e non so quando sarebbero sufficienti i fondi per ovviare veramente alla carenza di case in Italia. Comunque, sarebbe un notevole contributo per la costruzione di case per i dipendenti statali e di altri enti, per la costruzione di case popolari, ecc.

Ho richiamato in modo particolare l'attenzione sull'edilizia perché, per le ragioni che ho esposto, ho paura del problema delle competenze. Ho paura cioè che l'esigenza di

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

dare una casa ai cittadini, esigenza sancita da norme costituzionali e morali, ci porti a veder sorgere ad un certo momento un altro ente: per esempio, l'ente per le case, che spogli ancora il Ministero dei lavori pubblici da alcune sue competenze. Questo non avverrà, ne sono sicuro, ma vorremmo su questo problema un'assicurazione anche dalla sua autorevole parola, onorevole ministro.

Secondo punto: l'esigenza di creare testi unici e quella di por mano ad un'organica legislazione sulle calamità pubbliche. Il titolo dice tutto e non mi dilungo nell'elencare le necessità.

Un terzo punto esige necessità di chiarezza: è quello che si riferisce alle strade. Abbiamo la legge del 20 marzo 1865, n. 2248, che regola e classifica la rete stradale italiana. Non so però se le esigenze del traffico fossero nel 1865 le stesse di quelle del 1957. Credo che fossero di gran lunga inferiori, e dunque troppo antiquata si rivela quella legislazione stradale del 1865. Perciò mi sembra necessario giungere a nuovi criteri di classificazione delle strade. Come devono essere classificate le strade d'Italia? Con quale criterio? Quali le strade provinciali? E così via, senza bisogno che entri in maggiori dettagli. Certo è che tutti e da tutti i settori sentiamo chiedere una nuova legge che regoli tutta questa materia. Occorre che si sistemino le strade statali e comunali. Esistono delle proposte di legge. Noi, onorevole ministro, non siamo qui per fare critiche al Governo e perché apparteniamo ad una parte politica e perché non possiamo onestamente farlo. Mi dispiace che al collega Polano che mi ha preceduto abbia fatto difetto la serenità anche in questo momento. In Commissione lavori pubblici abbiamo discusso a lungo le varie proposte di legge nonché il disegno di legge sulla viabilità minore e vi è stata una concorde volontà della Commissione (questo va detto, ed il presidente onorevole Garlato me ne darà certamente autorevole consenso) di porre in discussione il problema della viabilità minore senza portarlo tuttavia a conclusione ma dando mandato al ministro (allora l'onorevole Romita) perché dalle impostazioni dei diversi settori ricavasse le varie esigenze e le segnalasse al Ministero del tesoro per trovare nuovi fondi sì da risolvere o avviare a soluzione il problema della viabilità minore.

Quindi non è vero che il Governo, qualunque esso sia (si è detto che non si deve fare questione di nomi, ma di continuità di governo, e noi a questa regola ci atteniamo), si è voluto esimere dal discutere un problema così

importante. È altrettanto vero che il Ministero ha cercato di avere conforto dalla Commissione per cercare di trasferire in altra sede governativa le esigenze segnalate. E mi risulta che tutto questo si sta facendo.

Certo va detto che, se si sono trovati i fondi per costruire «l'autostrada del sole», bisognerebbe trovare i fondi per costruire e sistemare le strade provinciali, comunali, di montagna, di bonifica, ecc., com'è richiesto da tutta la popolazione italiana.

Il problema della strada mi richiama quello che è stato portato alla ribalta in questi giorni, quello cioè del codice stradale.

Alla conferenza di Stresa è stato richiesto da tutti che si acceleri da parte della Camera la discussione sul codice stradale.

A Stresa si è portata anche alla ribalta la triste sequenza dei morti e degli incidenti che quotidianamente si verificano nelle strade.

Non vorremmo che fosse data colpa al Governo di ciò, perché il Governo ha già presentato un disegno di legge di delega. E non ha colpa nemmeno la Commissione lavori pubblici, perché essa dal luglio 1957 ha discusso questo problema. Vorrei pregare il Presidente della Camera di raccogliere i voti di Stresa e della Commissione lavori pubblici perché al più presto possibile si possa portare alla discussione dell'Assemblea il disegno di legge di delega per la riforma del codice stradale.

Altro tema che andrebbe approfondito, in base alle modifiche di leggi fondamentali, è quello dell'urbanistica. Urbanistica che va dai piani di ricostruzione ai piani regolatori, ai piani relativi alle aree fabbricabili. Vi è tutto questo mondo che gira in modo non preciso ma che trova tuttavia fondamento nella coscienza urbanistica che si va formando nel paese. Tutto questo mondo va sistemato in base a leggi esistenti, ma in modo da rendere possibile la realizzazione di programmi chiari e concreti.

Un altro tema che mi sembra meritevole di approfondimento è quello che riguarda il rapporto esistente tra enti locali e il Ministero dei lavori pubblici. Mi riferisco in modo particolare alla legge n. 589, legge che anno per anno cerchiamo di portare su di un piano di concreta attuazione ma che sempre si trova di fronte a numerosi ostacoli, come ben sanno tutti coloro che per un verso o per l'altro sono in contatto con i sindaci dei comuni e con i presidenti delle amministrazioni provinciali. Vorrei perciò richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su di un punto che considero di notevole interesse:

in Italia, durante la democrazia prefascista, esisteva l'Istituto superiore per le opere pubbliche dei comuni. Questo istituto venne soppresso dal fascismo, ma fu un errore perché ad esso si rivolgevano i piccoli comuni che non erano in grado di preparare i progetti per conto proprio, trovando aiuto ed assistenza per tutto quanto si riferiva alla parte amministrativa ed elaborativa che l'istituto stesso poi proiettava in sede ministeriale. Sta di fatto che con quel sistema i comuni spesso avevano il modo di risolvere i loro problemi con notevole celebrità. Richiamo perciò all'attenzione dell'onorevole ministro la possibilità di ripristinare l'esistenza dell'istituto in questione.

E, finalmente, passiamo al problema dei finanziamenti. L'anno scorso ebbi l'onore di parlare da questi stessi banchi dicendo che occorreva creare un piano regolatore del credito. Occorreva, cioè, dare una visione organica a tutto il credito nell'ambito dei lavori pubblici. E ciò perché nelle nostre leggi vi è una certa pesantezza a questo riguardo derivante dalla impossibilità di finanziare, in genere, questi lavori. Se ella, onorevole ministro, che è così preparato in questa materia, trovasse il modo di porre la sua attenzione sul problema del riordinamento del settore creditizio per il finanziamento ai lavori pubblici, evitando l'eccessivo frazionamento tra Cassa depositi e prestiti, istituti di credito, consorzi bancari, si avrebbe forse la possibilità di ottenere maggiori realizzazioni.

E per venire incontro alle esigenze di lavoro della Camera, mi avvio alla conclusione, accennando al problema del personale. Tutte queste esigenze di riordinamento, di funzionalità, di modifica dei codici hanno bisogno di personale adeguato. Certo, non sfugge a nessuno un fatto assai significativo: quando il Ministero dei lavori pubblici bandisce dei concorsi essi vengono spesso disertati. Perché? Perché un ingegnere all'interno della pubblica amministrazione percepisce compensi di gran lunga inferiori a quelli di fuori; il che, naturalmente, induce i più preparati a cercare occupazione in altri settori, al di fuori dell'amministrazione statale. E pensare che per questo Ministero hanno servito nel passato nobilmente grandi ingegneri, che hanno realizzato importanti opere pubbliche in tutta Italia!

Ora la questione va esaminata tenendo anche presente che un ingegnere capo o un ingegnere di sezione hanno, insieme a compiti tecnici, anche responsabilità penali. La

cosa appare tanto più evidente se si pensa che in altri organismi tecnici gli ingegneri sono retribuiti meglio di quanto non siano quelli che dipendono dal Ministero dei lavori pubblici.

E termino invocando, onorevole ministro, la sua opera di paciere nel suo stesso Ministero. Ella sa che fra gli amministrativi e i tecnici vi è una lotta sorda, a volte dannosa alla funzionalità del Ministero. Sarebbe assai opportuno che ella riunisse attorno ad un tavolo i tecnici da una parte e gli amministrativi dall'altra, facendo loro notare che l'essere al servizio dello Stato rappresenta sempre un alto onore, in qualunque campo si esplichino tale servizio medesimo.

Concludo, onorevole Togni, con un atto di fiducia nella impostazione politica che ella saprà imprimere al suo dicastero. Noi sappiamo che il nostro partito ha una profonda chiarezza di idee in questo settore. Noi siamo certi che ella, con altrettanta chiarezza, saprà concretizzare tali idee, non per il bene del nostro partito, ma per il bene del paese che tutti quanti intendiamo fedelmente servire. (*Applausi al centro*).

#### Presentazione di un disegno di legge.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio dei ministri, il disegno di legge:

« Concessione di una sovvenzione straordinaria a favore dell'Opera nazionale per la protezione della maternità e dell'infanzia ».

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

#### Si riprende la discussione.

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

CECCHERINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le caratteristiche essenziali dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nell'esercizio finanziario 1957-58 sono state poste in chiaro risalto dal nostro relatore, onorevole Di Leo, sicché l'esame del bilancio appare notevolmente semplificato per i colleghi che hanno a cuore la politica dei lavori pubblici, vogliono en-

trare nel vivo dei problemi e intendono chiedere al Governo quale politica pensa di adottare da oggi in avanti. Da parte mia va quindi all'onorevole Di Leo un cordiale ringraziamento che si unisce a quelli che già gli sono stati rivolti da ogni settore della Camera.

Nell'inquadratura del bilancio appare subito evidente lo squilibrio esistente tra le spese stanziare per l'attuazione delle leggi ordinarie e quelle per le leggi straordinarie. Troppe proposte di legge vengono presentate al Parlamento per ottenere la risoluzione di particolari problemi locali, la cui precedenza sulle altre opere pubbliche appare spesso opinabile, se non addirittura condannabile. Molte, troppe, sono le proposte (anche di iniziativa parlamentare: quelle che noi chiamiamo in gergo le « legghine ») che nelle commissioni parlamentari competenti trovano orecchie disattente o comunque una bonaria critica che termina quasi sempre col voto favorevole, direi quasi per non apparire « scortesie » con i colleghi proponenti.

Così, piano piano, si è giunti a questo fatto: che le leggi organiche hanno a disposizione fondi che non raggiungono la metà dei fondi stanziati per le leggi straordinarie. Ora è necessario porre un freno a questo stato di cose; vorrei aggiungere che si impone un maggiore controllo per noi stessi deputati se si vuole consentire una politica dei lavori pubblici veramente organica e di interesse generale.

Un altro fatto che si rileva dall'esame del bilancio è il continuo aumento della voce « residui », cioè di quelle somme che sono già state accreditate, ma che non sono state utilizzate. Le cause sono varie e riguardano l'impostazione economico-finanziaria del bilancio medesimo e anche il lungo cammino che devono quasi sempre percorrere le domande e i progetti di esecuzione di opere pubbliche prima di giungere alla approvazione e alla loro realizzazione.

Su questo argomento molti appunti dovrebbero rivolgersi al Ministero del tesoro per le norme amministrative e contabili che ha emanato. So che passi sono già stati fatti anche in un recente passato per modificare questo stato di cose; ma il ministro interessato non pare che voglia entrare nell'ordine di idee di ovviare a questo inconveniente. Ciò che invece si richiede al Ministero dei lavori pubblici è di continuare, anzi di accelerare i tempi perché si possa giungere al più presto possibile ad una revisione, ad esempio, delle norme della contabilità generale dello Stato.

Un'altra necessità che dovrebbe essere oggetto di attenta considerazione è quella di realizzare un decentramento tecnico-amministrativo sempre più sostanziale. Bisogna dare maggiore fiducia agli uffici provinciali del genio civile; bisogna dare maggiore fiducia ai provveditorati alle opere pubbliche. La facoltà di decidere, specialmente, sulle opere di poco conto (e intendo per poco conto alcune decine di milioni) accelererebbe senza dubbio la fase di esecuzione delle opere stesse. Pensiamo per un momento al lungo *iter* che una domanda avanzata da un comune o da una amministrazione pubblica qualsiasi deve fare per arrivare alla sua realizzazione. Le domande devono essere presentate entro i noti termini al genio civile. Questi provvede a preparare un piano provinciale che trasmette al provveditorato alle opere pubbliche. Il provveditorato lo esamina e col proprio parere lo trasmette al ministero. Il ministero, se ha i fondi, arriva magari nella determinazione di concedere il contributo statale richiesto. Si giungerà così a metà del cammino che questa pratica dovrà seguire, in quanto il progetto esecutivo dovrà poi essere presentato al genio civile e al solito fare la stessa strada che ha fatto la domanda: dopo di che viene emesso il decreto concessivo che, previo controllo della ragioneria centrale del Ministero e della Corte dei conti, sarà inviato a destinazione.

Prima di passare ad altro argomento, vorrei invitare il ministro dei lavori pubblici ad esaminare con il suo collega del tesoro il problema della concessione dei mutui alle amministrazioni pubbliche da parte della Cassa depositi e prestiti per l'esecuzione di opere ammesse a contributo statale.

I quattro istituti di credito di interesse nazionale, il cui capitale nella quasi totalità è di proprietà dello Stato, potrebbero essere chiamati ad affiancare, con una parte dei fondi a loro disposizione, l'opera della Cassa depositi e prestiti per quanto riguarda la concessione dei mutui per realizzare opere pubbliche ammesse a contributo statale? Questa idea, io penso potrebbe essere convenientemente esaminata.

Per quanto riguarda il problema della casa, appare superfluo soffermarsi sull'importanza che esso ha assunto in Italia, poiché da ogni settore della Camera, durante questo dibattito e nei dibattiti degli anni precedenti, si sono levate sollecitazioni, recriminazioni, moniti, che hanno messo in agitazione senza dubbio la pubblica opinione.

Come uomo di numeri, io desidero trattare questo argomento valendomi di dati numerici.

Ritengo che in una trattazione, sia pure sommaria, sia indispensabile stabilire il punto di arrivo che noi ci prefiggiamo per risolvere il problema della casa per una popolazione di 49 milioni di abitanti come la nostra.

Le statistiche, sia pure approssimative, ci dicono che si hanno in Italia circa 35 milioni di vani, con abitazione unitaria media molto variabile, perché dalle punte minime della Liguria e del Piemonte arriviamo a punte massime, che sono addirittura doppie, in Basilicata e in Puglia. Se si tiene conto delle caratteristiche economiche del paese, degli usi e costumi e quindi delle reali necessità del popolo italiano, l'incremento delle nuove costruzioni da adibirsi ad abitazioni dovrebbe essere orientato verso un coefficiente di abitabilità dell'1,10 per cento ad abitante, per vano, come media nazionale. In cifra tonda si può dunque ritenere che lo stretto fabbisogno di vani di abitazione in Italia si aggira ancora oggi intorno ai 4 milioni.

Se si fa un esame di quanto è stato fatto in questo settore dai passati governi succedutisi dalla liberazione ad oggi, o meglio, per rimanere nell'ambito della relazione dell'onorevole Di Leo, dal 1947 ad oggi, notiamo che sono stati concessi contributi statali per poco più di venti miliardi. Con questi contributi statali si è potuto costruire case per un valore capitale di 552 miliardi tramite gli istituti autonomi case popolari, tramite l'Incis, tramite i comuni e le province, tramite gli enti che non hanno fini di lucro, tramite le cooperative edilizie.

Gli uffici competenti segnalano che con questi contributi statali sono stati costruiti 689 mila vani e 186 mila sono in corso di realizzazione. A questi vanno aggiunti i 57 mila vani costruiti con le leggi speciali, come quella per Napoli come quella per Matera, come quella per i profughi. Quindi, con la legge per i « senza tetto » sono stati costruiti altri 355 mila vani, a cui devono aggiungersi i 750 mila dell'I. N. A.-Casa, i 4 mila circa dell'U. N. R. R. A.-Casas ed i 50 mila in forza della legge delle case malsane. Il consuntivo dunque in questo ultimo decennio è questo: i vari governi hanno favorito la costruzione di un milione 900 mila vani mentre sta per essere completato il programma interessante circa 200 mila vani. Cifre approssimate, ma che ritengo valide per un esame generale. Sono dati numerici, questi, tali da determinare il giusto riconoscimento che qualcosa nel campo della lotta contro la insufficienza delle case di abitazione è stato fatto dai governi della Repubblica dell'ultimo decennio.

Questi 2 milioni e 105 mila vani che si è potuto costruire, non è che abbiano inciso molto sulla copertura del fabbisogno della popolazione italiana. Questa è in enorme aumento, ed è stato questo aumento che ha assorbito in gran parte lo sforzo che i governi passati possono aver fatto in questo settore.

È necessario dunque che quella attuale possa aumentare gli stanziamenti per l'edilizia sovvenzionata, prorogando la validità delle leggi esistenti e scegliendo nuove vie atte a far fronte alla richiesta sempre affannosa di case di abitazione. Tutto questo si richiede in considerazione del fatto che l'iniziativa privata non ha dimostrato di essere in grado o di non voler dare una spinta efficace per la risoluzione di questo problema. Essa si è limitata ad investire i propri mezzi in case civili e di lusso, capaci di dare un grande reddito; ma poca o nulla è stata la sua presenza nel settore dell'edilizia economica e popolare.

Per invogliarla ad entrare in quest'ultimo campo che più sta a cuore alla parte politica che rappresento in questa aula, vorrei proporre che la legge sull'esenzione venticinquennale di imposte e tasse per le nuove costruzioni edilizie che scadrà il 31 dicembre 1957, fosse prorogata esclusivamente per le case di tipo popolare ed economico, ripristinando in pieno l'imposizione fiscale sulle nuove case civili e di lusso.

Questa non è facile demagogia, molto vaga e vana in questo momento; ma credo sinceramente che seguendo questa strada, l'iniziativa privata possa avviarsi verso questo affiancamento dell'opera del Governo nella risoluzione del problema della casa per le classi più povere.

Noi tutti sappiamo quanto incide nella costruzione di un edificio destinato ad abitazione l'acquisto del terreno. Per porre un valido freno alla speculazione sulle aree edificabili penso che il Governo dovrebbe porre in discussione, prima della fine di questa legislatura, il disegno di legge riguardante la tassa sulle aree fabbricabili, di cui la mia parte spesso ne ha sollecitato l'esame alla Camera dato che il Senato l'ha già approvata.

Su di un argomento particolare vorrei richiamare l'attenzione del signor ministro, un argomento che deriva dal fatto che io ho l'onore di rappresentare in quest'aula popolazioni di montagna forse tra le più povere d'Italia.

Nella passata legislatura, dopo lunghi dibattiti nelle Commissioni competenti della Camera e del Senato e in assemblea si giunse all'approvazione di una proposta di legge con

la quale si apportavano modifiche a talune norme del testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti idroelettrici. In sostanza, con quella legge si è voluto tassare ogni impresa idroelettrica concessionaria di acque pubbliche, accollando a ciascuna di esse una imposta di 1.200 lire per kilowatt indicato nell'atto di concessione. Si è così voluto restituire alle zone montane, di cui si era sfruttata forse l'unica ricchezza — l'acqua — assegnando loro il sovracanone ricordato, da utilizzarsi per opere di progresso sociale nelle vallate interessate.

Parve a noi proponenti di quella proposta di compiere un'azione umana e morale, in quanto si reclamava una partecipazione, sia pure modesta ma concreta, agli utili dell'unica ricchezza rilevante che la montagna produce e che è fornita in larga misura alla intera economia nazionale.

È noto come quella proposta di legge abbia avuto dei tenaci sostenitori ed altrettanti tenaci oppositori ed anche in quest'aula le voci delle parti che venivano colpite dalla proposta in discussione ebbero portavoce aspri e polemici. Comunque il Parlamento riuscì a varare quella legge. Con quell'approvazione, coloro che hanno a cuore i problemi della montagna e soprattutto le genti montanare credettero di aver raggiunto un traguardo notevole per le prospettive economiche e sociali che la legge medesima racchiudeva in sé.

Ma la pazienza dei montanari e dei loro amici è stata posta a dura prova: interpretazioni spesso capziose, ricorsi ai vari gradi della magistratura e addirittura alla Corte costituzionale hanno ritardato l'attuazione di tale legge. Oggi abbiamo anche il parere favorevole della Corte costituzionale, la quale ha deciso sulla costituzionalità della legge in parola.

Per quel che mi risulta, i comuni interessati hanno già perfezionato i consorzi previsti dalla legge per l'utilizzazione di questi fondi. Non facciamo attendere oltre questa forte gente montanara! Essa è abituata a soffrire in silenzio, ma per il suo disciplinato silenzio forse io penso che abbia maggior diritto a vedere applicata questa legge e quindi ad avere in proposito una parola di rassicurazione da parte del Governo.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Speriamo che l'onorevole Togni sia più sollecito del suo predecessore.

CECCHERINI. Ma se la Corte costituzionale ha espresso il suo parere solo nel

luglio scorso, cioè quando l'onorevole Romita non era più ministro!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Siamo in via di transazione, nel senso di risolvere amichevolmente la questione, e per ora con acconti.

CECCHERINI. Noi dobbiamo tenere presente che, a causa della grande miseria, i figli dei montanari debbono abbandonare le loro case, per trovare una sistemazione all'estero o nelle città. Così la montagna si spopola, aggravando il fenomeno dell'urbanesimo.

Ho qui sott'occhio un ordine del giorno della Comunità Carnica: un'istituzione che riunisce 36 comuni della Carnia e del Canal del Ferro: in esso si segnala l'imponenza del fenomeno emigratorio che in 12 anni ha privato definitivamente la Carnia di circa 8.000 unità lavorative tra le più efficienti, ossia il 10 per cento della popolazione residente; perdita cui si affianca l'esodo temporaneo di 9.000 lavoratori, pari al 13 per cento della popolazione rimasta. Fra emigrazione stagionale e permanente, la popolazione presente è ridotta di almeno il 20 per cento in 26 comuni e si arriva alla situazione criticissima del comune di Resia, dove i rimasti sono poco più della metà, e quasi tutti vecchi e donne, perché sono soltanto le forze valide che abbandonano la montagna. In relazione a questo stato di cose, l'economia montana sta andando a rotoli, troppi pascoli vengono abbandonati e si trasformano in boschi cespugliosi; troppe attività economiche vengono a languire.

Questo è il quadro della situazione in Carnia; quadro che si ripete, i colleghi di ogni settore della Camera potranno darne atto, nella valle del Piave, nell'Alpago, nel Feltrino, nelle valli del Trentino, nelle valli lombarde e piemontesi e in genere in tutta la catena alpina ed appenninica.

È in questo quadro, mi pare, che dovrebbe avere posto quella, che dovrebbe essere considerata non come una vera manna dal cielo, ma almeno un qualche cosa che possa far constatare a questa gente della montagna che qualcuno finalmente ha pensato a lei e che ha tutta la buona volontà di andare incontro alle sue esigenze.

È per questo che io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sulla necessità di prendere una decisione coraggiosa nei confronti dell'attuazione di una legge dello Stato che ancora non può chiamarsi tale, nonostante il voto favorevole del Parlamento e la pronunzia della Corte costituzionale. Ella, onorevole ministro, troverà senz'altro compren-

sione in coloro che dovranno esaminare il suo atto, ma, soprattutto, avrà la riconoscenza della gente della montagna.

Ed ora alcune parole sulla viabilità.

A Stresa si è tenuto in questi giorni l'annuale conferenza sui problemi del traffico. È un convegno che riunisce vari studiosi dei problemi delle comunicazioni stradali. Essi appartengono nella quasi totalità a coloro che «vanno in automobile», perché la impostazione che essi danno alle loro enunciazioni...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Vi partecipano anche coloro che fabbricano i mezzi di trasporto.

CECCHERINI. ...denuncia lo stato d'animo, che non può non essere rilevato da chi parla, di coloro che percorrono le strade soltanto in automobile. Chissà che cosa direbbero in proposito, se potessero partecipare alla riunione, i cittadini che vanno in bicicletta o addirittura con il cavallo di san Francesco. Non mi si dica che voglio dare al problema, una impostazione, direi quasi classista. Questa affermazione deriva dalla riflessione su alcune conclusioni che sono state pubblicate sui lavori di questa conferenza di Stresa. Quando si legge che la conferenza, all'unanimità, ha votato un ordine del giorno di protesta per la limitazione della velocità di 40 chilometri all'ora stabilita per l'attraversamento di centri urbani; quando si legge che la stessa conferenza ha votato un'ordine del giorno contrario alla installazione dei cosiddetti parchimetri a pagamento, mi sembra, che tutto ciò sia un programma che già viene delineato...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non vogliono limiti! Vogliono libertà indiscriminata! Il pedone per loro non esiste.

CECCHERINI. ...io vorrei che si facesse una conferenza del pedone, di chi va in bicicletta, magari anche di chi va in moto, anche se in questo ultimo caso avrei delle perplessità...

Ogni giorno il problema del traffico stradale aumenta d'importanza per le molte vite umane che ogni ora del giorno corrono pericoli mortali sulle nostre strade. A questo aspetto umano va aggiunto quello giuridico e quello economico; ma, è soprattutto, quello umano che richiede, per la sua crudezza, la costante attenzione degli organi di Governo responsabili.

Intanto, si deve constatare che le strade sono quelle che sono ed un loro sostanziale miglioramento o comunque adeguamento alle attuali necessità, richiederà un certo numero di anni.

Stando così le cose una delle iniziative più efficaci, che a mio parere potrebbe ridurre o comunque contenere il numero delle disgrazie sulle nostre strade, è rappresentata dall'esigenza di una maggiore disciplina da parte di tutti coloro che si servono delle strade. Troppi sconsiderati o addirittura pazzoidi, in Italia, sono in possesso della patente che li autorizza a guidare automezzi. Per i riottosi occorre un codice molto severo. Ora, quello in vigore non risponde più, secondo la mia opinione, alle necessità del momento. La Camera da tempo ha davanti a sé la legge che prevede la delega al Governo a emanare questo nuovo codice della strada. Dorme? Si vuol mantenere il silenzio su questo argomento? Non lo so. Comunque, penso che il ministro abbia tutte le possibilità per intervenire affinché il nuovo codice della strada entri al più presto nel novero delle leggi dello Stato.

Per quanto riguarda, in genere, il problema stradale nazionale, l'insufficienza tecnica di gran parte delle vie nazionali, le conseguenze cui per questa deficienza, oltretutto per l'indisciplina degli utenti, si va giornalmente incontro, non starò a ripetere gli elementi numerici che da vari settori della Camera, da vari organi di stampa, sono stati ripetuti varie volte. Dirò solo due cifre che mi sembra riassumano e inquadrino nella sua crudezza il problema. Secondo dati statistici delle compagnie di assicurazione specializzate nella materia, corredati da altre notizie di uffici competenti, sembra che nel 1955 si sarebbero verificati 34 sinistri ogni 100 automezzi in circolazione, con danni valutabili a oltre 110 miliardi. È quindi indispensabile che il Governo assegni sempre maggiori fondi sul bilancio dell'«Anas» ed esamini con maggiore comprensione le possibilità di passaggio all'«Anas» di certi tronchi provinciali che hanno ormai acquisito tutte le caratteristiche di tronchi statali, per permettere a loro volta alle amministrazioni provinciali di assumere la gestione di quelle strade comunali ed intercomunali che hanno assunto una notevole importanza e per le quali le amministrazioni comunali interessate non hanno possibilità di bilancio per far fronte agli impegni per rettifiche e manutenzione.

A Stresa è stato accennato validamente alle grandi strade europee di traffico internazionale. Mi pare che si sia rimasto su di un piano programmatico direi quasi di elencazione, perché, allorquando si è parlato di reperire i fondi necessari per far fronte a questi problemi, l'assemblea sembra che non abbia saputo che pesci pigliare. È stato posto in evidenza — ed

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

io su questo punto sono del parere dei congressisti — che il miglioramento della viabilità internazionale attraverso i trafori di montagna deve essere accompagnato dalla conveniente sistemazione delle arterie che si irradiano da queste nuove opere, diversamente queste apparirebbero un lusso eccessivo di fronte alla grande miseria dei problemi molto più elementari che attendono una conveniente soluzione.

Vorrei far rilevare all'onorevole ministro anche un altro punto che riguarda sempre la migliore utilizzazione dei fondi a disposizione per la costruzione di nuove arterie e per il miglioramento di quelle esistenti. Vorrei accennare, cioè, alla spesa rilevante che incide sull'attuazione di progetti stradali e che si riferisce all'esproprio dei terreni necessari per l'attuazione dei progetti stessi.

Generalmente gli espropri sono pagati dall'«Anas» in base ad un valore venale di comune commercio; ma noi sappiamo che esiste una legge per cui il Ministero dei trasporti per la costruzione di nuove ferrovie (il Ministero dei lavori pubblici per l'esecuzione delle opere stesse) paga un prezzo notevolmente inferiore al costo commerciale dei terreni espropriati. Mi domando perché anche per la costruzione di strade ordinarie non si possa applicare questa legge. Noi potremmo risparmiare una notevole parte delle somme messe a disposizione per la realizzazione dei programmi stradali. Veda lei, onorevole ministro, se il problema può essere accolto e quale soluzione più conveniente può essere data a ciò che mi sono permesso di segnalare. Circa la disciplina sulle strade, e ritenendo per diretta esperienza che l'italiano sia uno dei più indisciplinati utenti della strada, devo rilevare come di grande efficacia siano risultate le conferenze alla radio sulla disciplina e l'educazione sulle strade pubbliche. Dirò che si dovrebbe continuare su questo piano; di pari passo, il Governo con i suoi organi esecutivi stringa sempre più i freni verso gli sconsiderati, pericolosi per sé e per gli altri, che circolano sulle strade italiane. Non potrà mancare, onorevole ministro, il conforto e l'appoggio dell'opinione pubblica.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, mi sono permesso di illustrare il pensiero del mio partito su alcuni aspetti della politica dei lavori pubblici. A volte ho manifestato delle perplessità sull'efficienza di alcuni atti del Governo, altre volte ho dato ampiamente atto di ciò che lo stesso ha fatto ed ho avuto l'onore di esprimere l'aspettativa, una fiduciosa aspettativa, per quello che potrà fare.

Mi sono permesso, soprattutto, di sottoporre alla Camera e all'onorevole ministro delle soluzioni, auspiccate dalla mia parte politica, ad alcuni problemi che mi sono apparsi tra i più importanti ed urgenti. Tutto ciò l'ho fatto con animo scevro da ogni senso di critica preconcepita, con serenità, con obiettività, con intento esclusivamente costruttivo, per il bene e nell'interesse del nostro paese. (*Approvazioni*).

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

**QUINTIERI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, quanto ho l'onore di esporre non ha certo il pregio della novità: sono cose dette e ridette in questa Camera ed io ne parlo nuovamente unicamente per la fiducia che le non comuni doti di realizzatore e di dinamico uomo di Governo dell'attuale ministro dei lavori pubblici mi ispirano.

Nei dieci minuti concessimi mi occuperò sinteticamente del problema della casa.

Occorre costruire ancora case ed a prezzi che possano essere pagati dalla maggioranza del nostro popolo. Si impone quindi il problema degli strumenti che possano realizzare questa politica nel campo dell'iniziativa privata e dell'iniziativa pubblica.

Per ciò che concerne l'iniziativa pubblica, le molte leggi che regolano la materia e precipuamente il testo unico sull'edilizia popolare, consentono di acquisire le aree e prezzi differenziati, attraverso gli espropri. Ricordo che nel bilancio del 1953-54 presentai un ordine del giorno, accettato dal ministro Merlin, a seguito del quale egli emanò una circolare, diramata a tutti i prefetti, sull'attuale vitalità dell'articolo 54 del testo unico del 1938 sull'edilizia popolare, che appunto consente a tutti coloro che operano in quel settore di ottenere l'esproprio delle aree e di pagare il prezzo mediato tra l'imponibile e il valore venale.

Tale circolare ha avuto scarsa applicazione ed occorre perciò fare in modo che abbia un'applicazione più generale, facendone carico a coloro che godono dei benefici dell'edilizia popolare, istituti e cooperative.

Abbiamo poi il problema del minor costo delle case, sempre nel settore dell'iniziativa pubblica. Non vi è dubbio che in proposito giochi l'incidenza dei mutui.

Oggi i mutui vengono acquisiti ad interesse diverso, il che determina una sperequazione negli affitti ed un risentimento nell'inquilinato, il quale non riesce a capire perché fra due case identiche, poste una vicino all'altra, il prezzo dell'affitto sia diverso.

Ed allora in quel settore è opportuno attivare un coordinamento fra gli enti mutuanti. Anche su questo punto, nella discussione del bilancio 1954-55, io proposi un ordine del giorno che venne accettato dal ministro Romita, il quale mi ringraziò del mio intervento. Però il coordinamento non si è attuato, ed oggi non è ignoto a nessuno che ottenere l'affidamento del contributo statale per le cooperative equivale a porsi in gara per ottenere il mutuo; ed, anche se ciò non è detto, non è ignoto a nessuno (ed io lo dico chiaramente, secondo il mio costume) che per ottenere il mutuo in questa gara bisogna ricorrere alle mediazioni. Qualche malevolo potrebbe pensare che queste mediazioni non siano sgradite ai funzionari degli enti mutuanti. (*Commenti*). È *in re ipsa* questa collusione di interessi. Occorre pertanto stabilire un *pool* fra gli enti mutuanti in modo che si conosca preventivamente l'investimento che si può destinare al settore dell'edilizia, per giungere, potenzialmente almeno, alla corrispondenza in valore tra sovvenzioni stabilite dal ministero e mutui. Se così si farà si eviteranno tutti gli inconvenienti che attualmente lamentiamo.

Abbiamo poi un'altra maniera di costruire più case a parità di costo, ed è quella di proporzionare ai componenti del nucleo familiare il numero dei vani. Le cooperative edilizie, finora almeno, hanno avuto le sovvenzioni secondo una cifra *standard*: 60-70 milioni, più i contributi integrativi per 9 appartamenti. Non si è mai considerata la composizione del nucleo familiare e abbiamo visto così (io ne ho anche esperienza diretta attraverso miei amici) che persone che avevano vissuto fino allora contente, contentissime, in appartamenti di due o tre stanze a fitto bloccato hanno ottenuto alloggi di taglio normale delle cooperative, cinque stanze, doppi servizi, due ingressi, autorimessa. Essi però non hanno i mezzi per mantenere queste case al prezzo rateizzato di 25 mila lire mensili. Bisognerebbe allora dare i contributi alle cooperative stimolandole a costruire un maggior numero di appartamenti di minor taglio. Io ho la sensazione che in Italia nel settore dell'edilizia stiamo partendo da una convinzione profondamente errata: che questo sia il paese dei ricchi in cui tutti possono acquistare la casa. Questo è però ben lungi dal poter essere realizzato ed allora occorre che ognuno faccia il passo secondo la propria gamba.

Tali i principali interventi che possono essere attuati con gli attuali strumenti; le leggi ci sono, basta sapere attuarle bene. Ma,

come ci diceva anche l'onorevole Ceccherini, con l'iniziativa pubblica, per quanto cerchiamo di stimolarla, di specializzarla, di renderla più produttiva, non potremo colmare, per un decennio almeno, il vuoto che vi è ancora nel settore delle abitazioni, ed allora bisognerà ricorrere all'iniziativa privata. Saturo ormai il mercato delle abitazioni di lusso e di medio lusso, l'iniziativa privata fatalmente si rivolgerà verso le abitazioni di tipo popolare.

E allora perché non ripetere quell'esperimento che fu tentato con tanto successo, almeno a Roma, nel 1924, dando un contributo sul fitto a coloro i quali prendono delle case convenzionate, cioè delle case in cui il costruttore-proprietario si impegna a praticare determinati prezzi che non siano quelli regolatori del libero mercato? Anche questo potrebbe essere un utile strumento per dare la casa a fitti accessibili.

Ma dove si riscontra la maggior confusione è nell'assegnazione degli alloggi; eppure la diversità delle leggi che regolano la materia — legge per le case malsane, leggi Tupini, I.N.A.-Casa, U.N.R.R.A.-Casas, « Incis » — consentirebbe di determinare un certo ordine. Così, nell'attuale situazione, vediamo che colui il quale vince il concorso per la casa popolare, lo vince anche per l'I.N.A.-Casa, per l'U.N.R.R.A.-Casas, ecc.: e tutto questo provoca una speculazione sul misero appartamento che egli abitava o che ha avuto assegnato e per lasciare il quale pretende un compenso adeguato.

Ora, dal momento che vi è la legge per la eliminazione delle case malsane, delle grotte, delle baracche, dei sottoscala, ecc., provvediamo con questa legge per tutti coloro che occupano appunto abitazioni del genere, tanto più che i mezzi per essa stanziati sono relativamente adeguati; e lasciamo che con le altre leggi si provveda alle altre categorie. Oggi infatti ci accorgiamo che progressivamente non si riesce più a dare la casa nemmeno a quelle categorie alle quali un tempo potevamo darla, cioè agli sfrattati e a coloro che occupano appartamenti a fitto sbloccato, perché va tutto ai baraccati. Ricordo che io feci inserire nella legge sulle case malsane un emendamento, in cui si dice che non hanno titolo ad ottenere la casa coloro che si sono immessi in tali case malsane dopo l'emanazione della legge. È troppo comodo fare la speculazione sulle baracche, sulle grotte, tanto più che in questo modo restano escluse proprio quelle persone a cui una certa dignità personale e — diciamolo pure — una certa mora-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

lità impediscono di ricorrere a simili forme per richiamare l'attenzione della carità pubblica sui propri casi.

Del resto io, che pure ho vissuto molto vicino al popolo, penso che ad un certo punto su questo problema delle baracche dovremmo intenderci. Visto che le baracche non scompaiono mai e che si trovano anche in quelle capitali del mondo dove meno ci aspetteremmo di trovarle, occorrerebbe dire: da oggi chi vuole andare nelle baracche ci vada. Tutt'al più aiuteremo questa gente costruendo per loro la strada, la fontanella, la fogna. Ma che solo chi vive nelle baracche abbia titolo ad ottenere la casa popolare, per modo che la baracca diventa l'anticamera di un alloggio infinitamente migliore di quello occupato da chi spende nell'affitto tutto il suo stipendio ovvero quello di un familiare, è profondamente ingiusto. Premiare l'abuso, l'occupazione illecita non mi sembra affatto conveniente.

Veniamo incontro, piuttosto, a coloro che lavorano duramente e che hanno la dignità di togliersi il pane di bocca per procurarsi una casa dove ricoverare la loro famiglia; veniamo incontro a coloro che pagano fitti sblocati, ai nuovi sposi, agli sfrattati.

Ma è necessario anche agire sollecitamente, perché di solito le assegnazioni avvengono a distanza di anni da quando sono stati banditi i concorsi da parte dei vari enti. Nel frattempo si sono determinate nuove situazioni, e coloro che ci vanno di mezzo sono proprio quelli che prima di ogni altro avrebbero diritto ad ottenere la casa, avendo avuto lo sfratto non per morosità, quindi non per loro colpa, ma per esigenze del locatore. Sollecita formazione delle graduatorie dunque e, possibilmente unica graduatoria su tutti i bandi.

E passo ora ad esaminare l'applicazione delle leggi relative alle cooperative. Continuamente sentiamo dire da persone d'ogni rango che esse hanno ottenuto l'appartamento non solo per sé ma anche per i figli; che hanno costituito cooperative familiari per avere mutui e costruirsi la casa su proprio terreno; che hanno affittato la casa ottenuta attraverso la cooperativa. Ora io domando. È giusto tutto questo? Non è giusto. Eppure queste sono cose che sentiamo ripetere continuamente; io non dico certo niente di nuovo, ma ho il coraggio di dire che non è giusto che le cose vadano in questa maniera e che il Ministero dei lavori pubblici deve vigilare, preventivamente e postumamente.

Andate a rivedere voi Ministero dei lavori pubblici, voi Ministero del lavoro che ne è

successo non dico tanto delle case assegnate, ma di quei cosiddetti tuguri che hanno determinato l'assegnazione della casa. Riscontremo allora che anche se alcune erano case veramente inabitabili e tali dovevano essere dichiarate, altre invece erano state falsamente dichiarate tuguri. Vigiliamo anche sui miglioramenti, sugli abbellimenti, sulle maggiorazioni di aree agli appartamenti nelle cooperative.

Quante volte sentiamo dire infatti: sì, erano consentiti soltanto 110 metri quadrati, ma io ne ho ottenuti 120; poi ho coperto il ballatoio, ho coperto la terrazza ed ho ricavato un altro vano. È evidente che in questa maniera non si serve il popolo né si persegue una politica di edilizia popolare, giacché si determina la convinzione che il malcostume sia irrefrenabile e che lo Stato non abbia poteri per stroncarlo; che il profitto vada sempre a colui che specula in danno della collettività.

Dicevo prima — e con questo concludo — che le somme destinate per l'edilizia non bastano a risolvere il problema della casa. Facciamo allora sì che queste somme siano bene spese e che chi ha maggior diritto alla casa la consegua prima di chi ne ha minor diritto e che chi ha minor diritto sappia che egli pure è prossimo a conseguire la casa e che dopo di lui la casa verrà conseguita da chi ha ancora minor diritto di lui.

In tal modo non solo risaneremo la piaga delle case malsane, ma risaneremo anche le coscienze dei cittadini.

Ho detto tutto questo perché la presenza al Ministero dei lavori pubblici dell'onorevole Togni, uomo che apprezzo e stimo profondamente, soprattutto per la sua capacità realizzatrice e per il dinamismo di cui ha dato chiaro esempio in occasione delle ultime alluvioni del Piemonte, sono sicuro possa dare i suoi frutti nello specifico settore, quei frutti che molta parte del popolo italiano e noi che ne siamo i rappresentanti ci auguriamo. (*Applausi al centro*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento non rappresenta gran che di nuovo per le cose che ho da dire. In massima parte esse sono state già altre volte illustrate e certo sono note all'onorevole ministro perché riguardano i porti e le strade della Sardegna. Io apprezzo — e ne do atto — quanto il Governo ha compiuto e sta compiendo per la mia isola, per cui il mio intervento ha il precipuo scopo di sollecitare la soluzione di taluni problemi

riguardanti i porti e le strade isolane, problemi che sono in parte allo studio. Pertanto ho fiducia che le mie istanze verranno accettate.

Ai porti minori provvede la regione con una recente delibera che si propone di ricondurre il sardo al mare il quale deve essere, dopo tanto abbandono e tanto oblio, il campo fascinoso e proficuo delle rinascenti attività isolane. Queste attività però convergono maggiormente nei porti di categoria nazionale: quelli di Olbia, di Porto Torres e di Cagliari, popolati e operosi, che segnano e rivelano il vigore della nuova vita isolana.

Ad Olbia, sul pontile dell'Isola Bianca, ove approdano i vapori di linea, fervono i lavori per la sistemazione del piazzale, per la installazione di un altro binario ferroviario e per il raddoppio dell'attuale sede della strada di accesso a detto pontile. Varranno queste opere a snodare il groviglio del traffico che ora si addensa sull'angusta banchina per la ressa di veicoli e di viaggiatori alla partenza e all'arrivo dei piroscafi.

Ma gli approdi ad Olbia sono due ben distinti, che hanno ubicazione diversa e compiti diversi. L'Isola Bianca serve in prevalenza per il movimento dei passeggeri, mentre il traffico delle merci si svolge nel porto interno, ed è traffico che continuamente progredisce.

Per la positura sua, Olbia, è sempre stata, dall'epoca romana in poi, la insostituibile porta della Sardegna e tale sarà sempre per le ragioni geografiche che non possono essere eluse. È la testa di linea per i collegamenti rapidi fra l'isola e la penisola; è al quarto posto, fra i porti italiani, per il movimento passeggeri, e per Olbia passano le più ricche esportazioni sarde. È un porto, quindi, che va potenziato affinché risponda alle sempre maggiori esigenze isolane. Se vi fu un tempo in cui la Sardegna minacciava di morire per anemia, ora che la vita si riprende non vorremmo morire per congestione!

È a tale scopo che il Ministero, accogliendo la richiesta del sindaco di Olbia, ha promosso da parte della regione sarda la costituzione di una commissione per uno studio sulla migliore sistemazione del porto e sulla stazione marittima di esso. Conosciamo oggi i risultati di questi studi. La commissione, pur facendo delle riserve sull'antico progetto di costruzione della stazione marittima nel porto interno, ha riconosciuto, con precisi riscontri tecnici, che l'attuale sistemazione dei servizi portuali è inadeguata al movimento dei viaggiatori e al traffico delle merci ed ha proposto

una serie di opere il cui elenco la presidenza della Giunta della regione sarda ha inviato al Ministero dei lavori pubblici in data 14 marzo 1957. Il lavoro più importante e più urgente da compiere è stato indicato nella eliminazione dello scoglio della Torracchia, che ostacola il movimento delle navi nel porto interno. Vengono poi riconosciuti indispensabili i lavori di escavazione del canale di accesso, di ampliamento del pontile vecchio, della installazione di 4 gru, della costruzione di fabbricati da adibirsi a ricovero merci e della costruzione della circonvallazione nord per allacciarsi alla via di Tempio. La spesa complessiva dei lavori è assai inferiore a quella prima preventivata e — direi — temuta, ed è tale da poter essere contenuta nel presente bilancio. Perciò la raccomando all'onorevole ministro.

Porto Torres: è lo sbocco di Sassari, ma non soltanto di Sassari, se le ferrovie hanno creduto di istituire una speciale corsa che in 4 ore porta da Cagliari i passeggeri che, con la bella nave messa di recente in linea, intendono rapidamente e direttamente raggiungere Genova. È una linea che ha avuto grande successo e che ci auguriamo divenga presto quotidiana. Anche il volume delle merci sbarcate e imbarcate ha avuto di recente scatti imprevedibili. Gli è che tutto l'agro sassarese e le terre bonificate della Nurra e di Fertilia incanalano a Porto Torres i loro prodotti. Nel 1955 risultano sbarcate 148.859 tonnellate di merci e imbarcate 240.690 tonnellate. I sardi stanno per riprendersi la rivincita sul passato, vogliono togliersi di dosso l'inerzia che da secoli li inchiodava all'isola, che fu chiamata « solitaria » appunto perché priva di comunicazioni con l'universo mondo. È una solitudine che va scomparendo a mano a mano che si infittiscono i traffici, che la produzione aumenta e che i sardi sono spinti a portare i loro prodotti sui mercati continentali.

Il problema non è solo quello di produrre, ma soprattutto quello di vendere. Ma per vendere bisogna muoversi; bisogna che aumentino gli approdi nei porti e che i porti abbiano la capacità di accoglierli. Porto Torres, che ha in sé una potenziale ricchezza di sviluppo, oltre che commerciale anche turistico, attende che il suo porto sia completato. Nelle giornate di maggior traffico le navi si danno il turno all'avamposto in attesa che una banchina si liberi. Ha bisogno il porto del completamento della diga foranea, di una banchina ad alto fondale, di gru, di binari, di prese d'acqua. Ciò in relazione al traffico. È

confortante constatare questa ripresa nei sardi. Il pastore sardo, come l'Aligi della « Figlia di Iorio », ha dormito 700 anni ed ora sente il fremito del risveglio. Il Governo deve incoraggiarlo. E non è che mettiamo in gara un porto con l'altro, in Sardegna. Ciascuno ha una vita a sé, un movimento autonomo che progredisce con il progredire delle opere e dei profitti, con l'afflusso di uomini e di cose provenienti dall'immediato retroterra e che ha bisogno di sfogo, di nuovi orizzonti e di concretezze nuove per raggiungere quel ritmo che vorremmo di alto livello per meglio armonizzare la complessa vita di tutto il popolo sardo.

Porto di Cagliari. Già altre volte io ho prospettato le esigenze di questo porto che, posto da Dio al centro del Tirreno in un magnifico golfo, rappresenta il polmone respirante per gran parte della Sardegna. Le ultime statistiche registrano in un anno un movimento mercantile di circa un milione e mezzo di tonnellate. La produzione avrà un nuovo impulso quando le acque del Flumendosa irrigheranno le assetate pianure del Campidano. Ed ora rendo pubblico e sincero grazie al ministro Campilli che personalmente cura questa impresa grandiosa dell'imbrigliatura e dello sfruttamento delle acque del Flumendosa. A maggior ragione sorge da questo stato di cose la esigenza di un porto meglio attrezzato. Di ciò si son rese conto le varie commissioni che si sono succedute, nel tempo, presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Fin dal 1922 fu proposto un piano regolatore che ebbe un necessario aggiornamento nel 1951, rimasto sempre allo stato di progetto. Recenti studi portati a termine dall'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Cagliari, al quale tributo un meritissimo elogio, hanno concluso con una modifica al primitivo piano regolatore. La tendenza alla industrializzazione dell'isola, l'aumento delle attività minerarie, le opere in corso di trasformazione agraria, la ripresa delle relazioni commerciali con il nord Africa porteranno ben presto a due milioni di tonnellate il volume del traffico portuale. Il Governo se ne è reso conto. Sono in corso alcuni lavori straordinari: il raddoppio del molo sabaudo, la costruzione di due ponti trasbordatori da installarsi sul suolo, la costruzione di un cavalcavia sulla linea Cagliari-Olbia per l'accesso al porto di mezzi pesanti.

Ora, il raddoppio del molo sabaudo sarà utilizzabile solo dopo che il bacino di ponente risulterà protetto da un conveniente avanzamento del molo foraneo di levante.

La relazione propone delle modifiche ubicando in modo razionale la testata del nuovo molo congiungendola con il molo già costruito che va prolungato fino a raggiungere i fondali di —12 richiesti dalla marina militare. Le importanti modifiche che riguardano inoltre i banchinamenti, la darsena pescherecci, la darsena petroli, la viabilità e la zona industriale si impongono alle necessità del presente e agli sviluppi del futuro. Ciò non soltanto per la città di Cagliari, cara ed illustre, ma per la Sardegna meridionale che gravita su Cagliari. La sistemazione del porto, da tanto tempo auspicata, allargherà, non soltanto per la zona e per la regione, ma anche per la nazione, il nostro orizzonte commerciale e la zona nostra di influenza transmarina.

Strade. La Sardegna — è bene che la Camera lo sappia — è all'ultimo posto tra le regioni italiane per lo sviluppo stradale in rapporto alla superficie. Per mille chilometri quadrati di superficie ha 196 chilometri di strade in confronto alla media nazionale che è di 568 chilometri. L'intera nostra rete stradale arriva a 4.700 chilometri, mentre la Lombardia raggiunge i 20.675 chilometri e la Sicilia vasta poco più della Sardegna arriva a 8.619 chilometri. In questa povertà di strade deve ricercarsi una delle ragioni della depressione isolana. La strada è la via ma è anche la vita: è il mezzo unico che rende possibile i contatti fra le popolazioni, che rende proficui gli scambi dei prodotti e delle idee, delle conquiste della scienza e dello spirito. Per secoli taluni paesi della Sardegna si sono guardati da lontano, da un monte all'altro, dalle valli alle pianure, senza conoscersi. La penetrazione del progresso è avvenuta di pari passo (e l'antica Roma, a tutti maestra anche in questo campo, ce lo insegna) con la costruzione delle strade. Ebbene, la viabilità in Sardegna è la meno curata di tutta l'Italia. Ne abbiamo esempi recenti. La legge Romita del 21 maggio 1955, n. 463 « sui provvedimenti per la costruzione di autostrade e di strade e per le modifiche alle tasse automobilistiche », comprendente la costruzione di nuove autostrade, esclude la Sardegna dal novero delle regioni beneficiate. Noi non abbiamo fino ad oggi neppure un chilometro di queste autostrade e così sarà, non dico fino alla consumazione dei secoli ma finché non promulgheranno una nuova legge che modifichi la precedente. Costatazione dolorosa, questa, che però diventa assurda quando si pensa che gli automobilisti sardi debbono ugualmente pagare gli aumenti della tassa di circolazione per finanziare le autostrade altrui. Gli

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTT BRE 1957

automobilisti sardi hanno protestato contro la palese ingiustizia che li esclude dal partecipare, a parità degli altri automobilisti italiani, dai benefici di un provvedimento di cui pure essi sostengono gli oneri in egual misura. Io ne feci oggetto l'anno scorso di una interrogazione al ministro, e mi fu risposto che il criterio informatore della legge era di attuare i collegamenti autostradali in quelle zone in cui il traffico già presenti sintomi di grave congestione, destinati ad aggravarsi per l'incremento della circolazione. Da tale punto di vista — è sempre il ministro che parla — la Sardegna ha più bisogno di strade che di autostrade.

Il rilievo sul traffico non corrisponde al vero perché sulla Carlo Felice che è l'arteria più importante della Sardegna, incominciano, purtroppo, ad allinearsi le croci per gli incidenti stradali, appunto per la incipiente congestione del traffico. Ma anche a volersi appagare delle spiegazioni ministeriali e a voler rinunciare *oborto collo* alle autostrade, chiedo che almeno le strade ordinarie non ci vengano negate. Molte strade in Sardegna sono intransitabili; alcune delle maggiori esistenti attendono il completamento dell'asfaltatura. Debbo qui rendere atto al ministro Romita di avere accolto lo scorso anno una mia istanza per la depolverizzazione della Tempio-Palau che sta ora per essere completata. Prego perciò il ministro Togni di fare in modo che non vengano ritardati i lavori di completamento già preventivati della Palau-Santa Teresa Gallura. Altro tratto che attende di essere completato è quello della Perfugas-Tempio che inespugnabilmente interrompe la Sassari-Olbia, strada di grande comunicazione che pretende, senza ulteriori ritardi, le premure del Governo. Urgente è pure l'asfaltatura della orientale sarda da Dorgali a Lanusei. Il ministro di allora dichiarò che altre notevoli opere erano in programma per il miglioramento delle strade statali da finanziarsi con gli stanziamenti previsti dalla legge n. 463.

Io vorrei, onorevole Togni, che questo programma venisse attuato e che la promessa, così autorevole, non resti lettera morta. È ancora da completare la costruzione della litoranea occidentale per il tratto da Badesi a Santa Teresa Gallura. Il primo progetto di questa strada risale al Regno di Sardegna. Ma esiste pure un progetto repubblicano il cui onere in parte è stato assunto dalla Cassa per il mezzogiorno (se non erro) fino a Vignola, lasciando al Ministero dei lavori pubblici il raccordo con la strada proveniente da Santa Teresa di Gallura.

Ormai, dunque, noi non attendiamo più le autostrade, né de sole, né della luna, ma dateci almeno, signori del Governo, le strade ordinarie, quelle più volte promesse, fossero anche strade da lucignolo a petrolio! Anche le piccole strade favoriscono il progresso, specie nelle plaghe ove mancano del tutto. La Gallura, vasta di 22 0 chilometri quadrati, ha in tutto 400 chilometri di strade, tra nazionali e provinciali, e ne percorrerebbero almeno altrettante per togliere e dall'isolamento lunare talune popolazioni che, per muoversi, non hanno altro mezzo che il cavallo.

Se per la Sardegna il coefficiente stradale per chilometro quadrato di superficie è di 0,195 (il più basso d'Italia), per la Gallura scende a 0,180 per chilometro quadrato. Mancano soprattutto le strade trasversali. Uno dei tratti tante volte promesso è quello che dovrebbe congiungere Nuoro-Luogosanto con San Francesco d'Agliente e Vignola. Lo tenga presente, onorevole ministro, e dia, per quanto le è possibile, ai galluresi ed a tutti i sardi il mezzo di camminare e di progredire.

La strada è la via aperta alla speranza, è il varco che supera la solitudine e l'abbandono, è il solo modo di avvicinarci ai centri di lavoro e di produzione e di ricondurci ai porti dandoci la sensazione, anche fisica, di non essere tagliati fuori del mondo e di non essere estranei, con la vita e con le opere, alla nazione di cui siamo parte. (*Applausi a destra*).

Mi consenta, signor ministro, di aggiungere qualche considerazione su un ultimo argomento. Ho sentito poc'anzi l'onorevole Ceccherini parlare del convegno di Stresa sulla circolazione e la viabilità. Io devo dichiarare di essere l'autore di una proposta di legge (che ha avuto fautori tenaci e tenaci oppositori) recante disposizioni sulla limitazione della velocità. La proposta passò alla Commissione dei trasporti e fu ampiamente discussa e la conclusione te deva a essere favorevole fino a quando intervenne il sottosegretario dei trasporti, onorevole Mannironi, per dire, a nome del ministro Angelini, che era prossimo il varo del nuovo codice della strada e per pregare quindi la Commissione di sospendere quella discussione. Io, che ho fino ad ora professato modestamente l'avvocatura e che conosco le deficienze del vecchio codice della strada, ormai totalmente superato, mi ero riproposto con la presentazione del progetto di legge, proprio di spingere il Governo ad affrettare il varo del codice della strada che è in gestazione da nove anni e che ancora non è stato dato alla luce. L'annuncio del sottose-

gretario Mannironi mi sollevò dunque lo spirito. Senonché sono passati diversi altri mesi ed il codice non è stato varato. Speriamo che esso, dopo tanti studi e tanta maturazione venga a risolvere i più importanti problemi della circolazione stradale in Italia. Tutti sanno che sulle nostre strade aumenta il numero delle croci per gli incidenti automobilistici ed io credo che una delle principali ragioni sia proprio il mancato limite alla velocità.

Dopo la presentazione della mia proposta, mi sono pervenute numerose osservazioni. Gli *automobil-clubs* e gli automobilisti in genere, oltre che talune correnti industriali, mi hanno addirittura tacciato di essere nemico del progresso e della scienza, perché, secondo il loro giudizio, limitando la velocità, limiteremmo il progresso e la scienza. Impediremmo cioè i perfezionamenti dei motori, e quindi diminuirebbe la produzione nazionale delle automobili, danneggiando tutta la nazione. Proprio per evitare ciò, nel mio progetto di legge escludevo dalla limitazione della velocità le autostrade. Una automobile, anche potentissima, non può correre a grande velocità nelle strade ordinarie, popolate non soltanto da potenti vetture ma anche da modeste « topolino », da carri, da biciclette, da pedoni. Ora il rispetto all'integrità altrui è il fondamento di qualsiasi legge, anche di quella sulla circolazione stradale.

Quante volte si dice che un automobilista correva « da pazzo » e di conseguenza ha investito Tizio o Caio? Di pazzi ve ne sono ancora in Italia; specialmente quando sono al volante di un'automobile, taluni sembrano ritenersi padroni del mondo. In qualche caso la colpa rasenta il dolo, perché quando un pazzo si mette a correre su una strada ordinaria, affollata, dove tutti hanno il diritto di passare, a velocità che supera i 100 chilometri, è da presumere che qualcuno rimanga sotto le ruote. Con questi pazzi, che cosa può fare la legge? Il vecchio codice attualmente in vigore consente a tutti una velocità illimitata. È possibile intervenire solo quando è avvenuto il disastro, ma è appunto il verificarsi delle sciagure che la legge deve evitare.

La legge da me proposta ha avuto una rielaborazione attraverso un comitato ristretto del quale facevo pure io parte e di cui relatore è stato l'onorevole Zanibelli. Egli ha redatto una magnifica relazione nella quale si suggerisce che la limitazione di velocità non sia indiscriminata ma limitata a talune strade in cui il controllo sia più agevole e in cui in passato si siano verificati incidenti stradali in gran numero. Questa relazione giace insab-

biata ormai da tempo e molto facilmente questa Camera non avrà occasione di occuparsene.

Ho voluto richiamare la sua attenzione su questo problema, onorevole ministro, perché anche ieri una famiglia è stata completamente distrutta per colpa di automobilisti irresponsabili e, ancora ieri, un operaio è stato ucciso da un pazzo che correva a 150 chilometri all'ora.

Nelle autostrade, invece, le limitazioni di velocità non hanno ragion d'essere perché esse sono fatte per gli automobilisti: chi vuol prendere presto la strada del cimitero, imbocchi l'autostrada e si sfoghi quanto vuole perché lì, per lo meno, non arreca danno ai pedoni, che non vi passano.

Io non sono favorevole alla limitazione di velocità in quanto nemico del progresso, come qualcuno ha affermato e come ha voluto far credere quel simpatico umorista che mi ha proposto addirittura per il « premio Viareggio »... Ho escluso le autostrade dalla limitazione perché in esse le automobili possano correre a piacimento, magari fino a raggiungere velocità ultrasoniche (e ognuno che si immette sull'autostrada conosce i pericoli cui va incontro); ma i poveri pedoni che camminano sulle strade ordinarie devono essere tutelati e non devono correre il rischio di vedersi capitare addosso un mostro che corre a 150 chilometri all'ora e dal quale non sanno come difendersi. Bisogna che la legge intervenga: se pazzi vi sono, vadano in manicomio; se vi sono scriteriati, la legge li riporti alla ragione, se vi sono delinquenti (della strada), siano puniti, ma siano puniti anticipatamente quando contravvengono alle buone norme stradali e non quando l'irreparabile è accaduto. Perché si sa come vanno a finire queste cose: i responsabili di omicidi colposi se la cavano con sei mesi di reclusione e con i benefici della condizionale. Tutto finisce lì: il morto è morto e i vivi si danno pace. Ma lo Stato non può rimanere inerte, deve essere vigilante e deve tutelare l'integrità fisica non solo dell'automobilista, ma anche del pedone.

Io non ho voluto, con la mia proposta di legge, inventare il toccasana per un problema così complesso; non ho proposto delle soluzioni miracolistiche per le quali gli incidenti stradali possono di colpo essere eliminati; però ho voluto richiamare l'attenzione della Camera, del Governo e della nazione affinché il problema venga comunque studiato. Se con l'attuazione della mia proposta anche se imperfetta si potesse risparmiare una sola vita

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

umana, ebbene la proposta di legge sarebbe giustificata!

Onorevole ministro, raccomando a lei queste mie brevi osservazioni che riguardano un problema diventato sempre più assillante e, direi, angoscioso: quello della regolamentazione della circolazione stradale in Italia. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

« La Camera,

tenuta presente la carenza di lavoro in tutta la zona dello spoletino,

invita il Governo

ad attuare la variante del Ponte San Giovanni, la costruzione o allargamento del ponte di Bastia nonché l'inizio della variante della Flaminia dal ponte Gregoriano alle tre Madonne e ciò anche per l'occupazione di mano d'opera non essendovi altri lavori ».

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

**DI FILIPPO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero prospettare al ministro dei lavori pubblici alcuni fatti, dei quali egli naturalmente ha la responsabilità in quanto ministro e sui quali dovrà pur dire qualche cosa.

Un collega della maggioranza diceva che occorre che vi sia una politica e che ognuno deve sapere quello che vuole. Nessun altro settore più del mio sa quello che vuole. Noi socialisti svolgiamo una politica in senso nazionale e a favore delle classi lavoratrici. Veramente, la tutela delle classi lavoratrici non dovrebbe essere il privilegio di alcuno, dovrebbero occuparsene tutti, ma così purtroppo non è; e allora noi sentiamo il dovere di rilevare questa carenza governativa nei riguardi della classe lavoratrice e della parte più bisognosa del popolo.

Come membro della settima Commissione (lavori pubblici), ho rilevato la modestia di questo bilancio, onorevole Togni. Io che sono assessore alle finanze per la provincia di Perugia posso dirvi che sul bilancio totale di quella provincia i lavori pubblici incidono per il 22 per cento. Penso che nessun comunello d'Italia abbia il 6 per cento di incidenza sul bilancio come avviene per il dicastero dei lavori pubblici; si pensi poi che solo il 50 per cento dello stanziamento può essere speso effettivamente per opere pubbliche.

Dalla relazione risulta che in Italia, di fronte a 100.000 chilometri circa di strade co-

muni stanno 40-45 mila chilometri di provinciali, e solo 25 mila di strade statali.

Quattro anni or sono a Napoli vi fu un congresso per la sistemazione della viabilità, per dare un indirizzo nuovo, per dare una sistemazione alle strade provinciali che si trovavano in date condizioni. Ella sa, onorevole ministro, che per quanto riguarda il passaggio delle strade all'« Anas » e per il passaggio delle strade comunali alla categoria delle provinciali, vi è una legge del 1866 o del 1892 del ministro Pepoli; sicché, per i progetti, per i mutui ed altro ci dobbiamo riferire a leggi vecchissime.

**TOGNI, Ministro dei lavori pubblici.** Vi è un disegno di legge in commissione a questo proposito.

**DI FILIPPO.** Dicevo che al congresso di Napoli vi era la speranza di una sistemazione di ordine generale. Ella sa che i 100.000 chilometri di strade comunali si trovano in condizioni precarie. Cinquemila e più comuni hanno esaurito le deleghe. A chi devono chiedere i fondi necessari? Non certamente alla Cassa depositi e prestiti che non concede dei finanziamenti a questo proposito.

Si sperava, dunque, che dal congresso di Napoli di quattro anni orsono venisse fuori una soluzione mediana specialmente per le strade minori. Perché, onorevoli colleghi, sulle grandi direttrici non vi sono stabilimenti, non vi sono opifici. In genere questi si trovano a 30-40 chilometri di distanza. Il Governo, fino ad oggi è carente in questo settore: non intendo riferirmi alla persona del ministro Togni, ma ai governi che si sono fino qui succeduti, dato che i lavori pubblici per i comuni, per le province, per lo Stato rappresentano un settore che investe tutta la politica del Governo, specie in un paese come l'Italia.

Ora, i sette decimi delle strade d'Italia si trovano nelle stesse condizioni di quando furono costruite. Questa è una cosa grave. Così è per la Flaminia, per esempio. Chi ha percorso i 160 chilometri che ci sono da Foligno a Roma ha notato le anfrattuosità, le curve a gomito, che rendono il transito difficilissimo. Le statistiche ci dicono che soltanto in questo tratto di strada vi è un logorio di macchine, di freni, di cuscinetti a sfere valutato ad oltre un miliardo l'anno, cifra imponente se rapportata a tutto il territorio nazionale.

Basta percorrerla per rilevare che la Flaminia è rimasta quella di 50 anni fa, quando lungo il suo nastro correavano le carrozze a cavalli, aiutate nei tratti più impervi da coppie di buoi. Guardate il tratto Borghetto-Otri-

coli: è un tratto di strada veramente a rompicollo. La variante di Otricoli dorme.

Signor ministro, io la prego di considerare il tratto stradale che passa per Narni, quello della Somma, quello della Scheggia, il tratto della Flaminia che va da Foligno al passo del Furlo, oltre Gualdo Tadino. La Flaminia è una strada che si snoda in una serie di continui dislivelli, che vanno dai 200-300 metri fino agli 850 del passo della Scheggia-Sigillo. Eppure, nelle sue grandi linee, essa è rimasta quella di 50 anni fa: qualche addolcimento di curve, qualche sistemazione di fondo, ma nei suoi caratteri fondamentali, in complesso, essa è restata la stessa.

Un censimento fatto dalla amministrazione provinciale di Perugia, due anni fa, sul traffico della Flaminia ha dato questi risultati: nelle 24 ore vi transitano 50.000 quintali-chilometro e 10.000 persone-chilometro. Quindi si tratta di una delle arterie più importanti. Eppure essa è rimasta ferma nel corso degli anni.

È vero che è stato sistemato il passo della Somma, e ci auguriamo che l'onorevole ministro disponga il proseguimento dei lavori nell'altro tratto.

Vorrei che il signor ministro non fosse sordo a queste mie esortazioni; se lo fosse, darebbe ragione a quella certa stampa anche vostra amica che parla di « Governo indifferente ai problemi della nazione ». E a chi, se non al ministro, dovrebbero rivolgersi i rappresentanti di 18 milioni di lavoratori, dei quali si auspica l'inserimento pacifico nella compagine dello Stato?

Sono state costruite alcune autostrade, sono stati spesi molti miliardi, ma la viabilità minore è rimasta quella di prima; forse, il 60-70 per cento della viabilità minore si trova nelle stesse condizioni di 40-50 anni orsono, nella stessa situazione in cui è stata lasciata dalle devastazioni derivanti dagli eventi bellici. Nel 1944, appunto per dare una sistemazione alla strada di San Giovanni di Baiano (Comune di Spoleto), io nella mia qualità di sindaco di Spoleto, chiesi e riuscii ad ottenere una ventina di milioni appunto per consentire agli autotreni di giungere ai due stabilimenti esistenti nella zona: il cementificio e il proiettilificio del ministero della difesa. Si riuscì così, allora a costruire circa 2 chilometri e mezzo di strada. Sembra impossibile, eppure, ad 8 anni di distanza non si è potuto più avere nulla.

Mi sono recato recentemente, insieme all'attuale sindaco di Spoleto al Ministero dei lavori pubblici per far presente la situazione

e ho avuto assicurazione che quanto prima sarà emanato l'apposito decreto che prevede uno stanziamento di circa 40 milioni. Questo ritardo, onorevoli colleghi, sarebbe avvenuto per l'incongruenza della legge, la quale stabilisce che si può ottenere la concessione di un contributo solo se la frazione interessata non ha alcuno sbocco sulle strade. Ora, poiché la zona interessata aveva uno sbocco su una strada di campagna, non tenendo conto che vi si trovavano anche i due stabilimenti che ho prima citato (di cui il solo cementificio occupa quattrocento operai) la concessione non era stata mai data. Si pensi che su quella strada passano permanentemente, ogni giorno, dai 15 ai 30 autotreni che trasportano una produzione di 500 mila quintali di cemento l'anno. Ripeto si tratta di una strada di 7 chilometri piena di buche, di dislivelli che mettono a dura prova le macchine, e che per l'esercizio ha obbligato il Comune a spendere milioni.

Quando si è poveri, e penso l'Italia sia povera, allora l'amministrazione deve essere rigorosa! In nove anni non si è riusciti ad ottenere i 40 milioni necessari alla sistemazione di questa strada che allaccia il valico di Firenzuola ad Acquasparta, malgrado l'esistenza, come ho detto, nella zona di due importanti stabilimenti.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

DI FILIPPO. Infine, poiché uno di questi stabilimenti è di proprietà dello Stato, del Ministero della difesa, più volte mi sono recato presso questo dicastero perché intervenisse per sistemare definitivamente questa strada.

Ebbene, non si è ottenuto nulla. Quindi, vi è carenza nell'azione del Governo! Che cosa deve fare un comune perché il Governo si renda conto della indispensabilità di questi lavori? Si tratta di una strada piena di fosse, con numerose anfrattuosità, percorsa ogni giorno complessivamente da 50-60 autotreni che, per il suo deplorabile stato, subiscono danni ingentissimi, per milioni di lire, per cui molti autrenisti rinunciano a caricare il cemento presso questo stabilimento pregiudicando in tal modo l'attività di un altro forno, che potrebbe dar lavoro a qualche centinaio di operai. Ma, questa è un'altra questione.

Io richiamo l'attenzione dell'onorevole Togni, quale ministro dei lavori pubblici, sui problemi di queste zone che egli conosce. Non basta dire: si vedrà, faremo. È necessario risolvere tutti questi piccoli problemi perché

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

di migliaia di questi problemi è fatta l'Italia. L'onorevole Cervone diceva che occorre porre attenzione alle grandi cose. L'Italia è fatta di tutti questi bisogni e problemi. Accumulandoli, avremo un quadro desolante della politica del Ministero dei lavori pubblici.

Diversamente da come si dovrebbe fare in democrazia, lo stato di previsione del bilancio dei lavori pubblici, che principalmente ci interessa, lo fa il Governo. Si pretende dai comuni e dalle province il bilancio di previsione formulato da commissioni, dalla giunta e quindi approvato dal consiglio. Qui no, si fa il rovescio. Chiamate gli altri totalitari! Questa è veramente amministrazione totalitaria in quanto si parte dal vertice: i colleghi dell'onorevole Togni dicono: ecco 198 miliardi, spendibili a metà; gli altri 54-55 miliardi servono per pagare i debiti dei passati esercizi. Questo è il bilancio dei lavori pubblici della Repubblica italiana che comprende 49 milioni di abitanti, 100 mila chilometri di strade comunali, circa 50 mila chilometri di strade provinciali, circa 25 mila chilometri di strade statali! Ci vuol altro!

Come galantuomo della politica debbo rilevare che il bilancio è proprio inadeguato. Lo dice lo stesso relatore nel fare il confronto con quelli degli stati esteri. L'Italia per la sua posizione geografica e topografica (l'Appennino l'attraversa dalla Calabria alle Alpi) avrebbe bisogno di altro. Bisogna ricordare che i sette decimi delle strade provinciali e statali si svolgono con dislivelli che vanno dai 350-400 metri fino a 1400-1500 metri. Basta pensare a questa situazione dell'Italia per rilevare che il bilancio del Ministero dei lavori pubblici è irrisorio.

Ella, signor ministro, negli ultimi tempi è accorso sui luoghi dei disastri. Ogni cittadino ha rilevato che ella ha fatto il suo dovere. Il Governo è corso ai ripari quando in Calabria o nel Polesine è avvenuta l'alluvione, spendendo così 100 miliardi quando sarebbe bastata, provvedendo prima, una spesa di 25. Modestamente rilevo, io che sono pratico di cifre. Ho la fotografia dei numeri e delle cifre. Chi ha sopportato il danno dei disastri nazionali? La parte più bisognosa del popolo italiano: i mezzadri, i contadini, gli artigiani, gli operai sbalottati a destra e a sinistra con i loro stracci.

Onorevole Togni, come possiamo approvare il bilancio dei lavori pubblici quando vi è una carenza in atto da decenni? Ciò è in dipendenza del clima, del sistema che governa l'Italia, quello del capitale per il capitale. Credo che l'onorevole Malagodi si sia accorto

che il capitale per il capitale distrugge se stesso. Noi siamo per il capitale al servizio del lavoro il che significa andare incontro alle esigenze ed ai bisogni della classe lavoratrice.

Stamane un deputato di quel settore (*Indica la destra*) parlava dei tuguri di Palermo e di Foggia, dove uomini e donne dormono insieme alle capre. Sarebbe opportuno che quel collega si ricordasse che nell'era fascista si era costruito un ponte tra Castellammare e Pescara con sopra 12 statue, mentre nelle immediate adiacenze erano ben visibili le tane dove vivevano i pescatori, poste un metro sotto il livello stradale. Invece di fare le statue potevate pensare almeno a togliere quella povera gente dai tuguri.

VILLELLI. Dove sono le statue, onorevole collega?

DI FILIPPO. Esaminando queste piccole cose si ha una fotografia nitida della situazione incresciosa, attualmente esistente in Italia, che dovrebbe riportare gli uomini di Governo alla loro responsabilità. Mi auguro che ella, onorevole ministro, voglia intervenire adeguatamente, anche nei riguardi dell'Umbria, della bella, verde Umbria, terra cantata da tutti i santi e da tutti i poeti e di cui sono innamorati tutti i miei amici di tutti i settori.

Dal 1948 ad oggi l'Umbria ha avuto 12 mila unità lavorative estromesse dal lavoro con il piano Sinigaglia e con tutti gli altri piani. Abbiamo avuto, onorevole Togni, la chiusura delle miniere di Branca e del Bastardo dove trovavano occupazione circa 1.300 persone. Si è avuto anche l'intervento dei celerini che hanno ristabilito l'ordine. Il Governo dovrà rispondere di questa situazione: lo chiederemo nei comizi elettorali.

Sono molto onesto in politica, l'ho detto prima, senza iattanza e senza eufemismi, sono un apostolo della mia idea, l'idea socialista, svolgo il mandato con alto senso di responsabilità e con coscienza politica, perché mi è stato affidato dalla classe lavoratrice, dai più bisognosi, da coloro che sono abbandonati nella miseria.

Si dice che andando a Roma si vedono locali di lusso, ma indubbiamente anche qui si notano i tuguri, basta avvicinarsi alla periferia.

Si esce appena da Terracina e si incontrano capanne di sterpi dove abitano dei cittadini italiani, dei lavoratori; e lo stesso quadro si ripresenta in molte altre regioni, nel foggiano, nel barese, in Sardegna. Vi è dunque una carenza del Governo verso il mondo del lavoro, quello stesso mondo che attraverso mezzo secolo ha veduto immobiliz-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

zati nella capitalizzazione i frutti della propria fatica: continuando a rimanere povero come era.

Non occorre, onorevole ministro, che io le sottoponga i problemi delle strade statali, provinciali o comunali perché ella ne è senza dubbio al corrente. Solo mi permetta di sottoporre alla sua attenzione la situazione in cui versa la provincia di Perugia, della quale da un sessennio mi onoro di essere assessore alle finanze. Fino ad oggi la provincia ha speso il 22 per cento del suo bilancio per le strade e ha dovuto contrarre mutui per oltre un miliardo, dei quali 600-700 milioni presso istituti privati a un tasso del 7,50 per cento, senza riuscire ad ottenere una sola lira dalla Cassa depositi e prestiti. Ora io domando: è morale questo? Gli organi di Governo che cosa fanno? Perché la provincia è stata costretta per ottenere il mutuo a sottostare a queste condizioni, quando avrebbe potuto averlo al 6,30 per cento con le relative integrazioni? Il Governo dovrebbe obbligare gli istituti che hanno eccedenze finanziarie a versarle alla Cassa, in modo da venire incontro alle necessità pubbliche con un onere sopportabile.

Concludo, signor ministro ed onorevoli colleghi, richiamando ancora una volta alla vostra attenzione i bisogni dell'Umbria che si trova in una situazione grave, tremenda, forse ancora peggiore di quella di alcune province del meridione — e non affermo certo questo per ostilità verso le province meridionali, perché sono anch'esse province italiane —, con un reddito medio di 142 lire per abitante, che per altro scende a 50 o 60 lire nel caso delle popolazioni della montagna, secondo una indagine statistica da me svolta prima delle elezioni comunali e provinciali del 1956. La montagna è la grande diseredata, tutti la fuggono; il Governo democristiano, al pari degli altri che l'hanno preceduto, ha fatto ad essa grandi promesse, ma le strade, gli acquedotti, l'elettrificazione, le scuole sono esattamente quelle di allora. Non parliamo, in particolare, delle scuole: ne conosco centinaia e centinaia appollaiate in alto, alle quali si giunge salendo gradini di 30 centimetri, dove i bambini non possono nemmeno arrampicarsi.

Onorevole ministro, ella conosce la nostra regione, ed io spero che in questo scorcio di legislatura il suo Ministero vorrà compiere qualche atto concreto per venire in aiuto dell'Umbria secondo i voti di noi tutti, socialisti, comunisti, democratici cristiani, e di quanti altri collaborano alla rinascita della regione umbra, che ha tanto bisogno di aiuto e che è tanto bella. (*Applausi a sinistra*).

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Mario Angelucci:

« La Camera,

considerata la grave situazione economica in cui si trova da tempo il comune di Gubbio, per le sue caratteristiche di comune prevalentemente montano, aggravata nel dopoguerra dallo smantellamento dell'unica ferrovia a scartamento ridotto che collegava la linea Roma-Ancona con la centrale umbra;

considerato che le ricchezze artistiche e naturali di cui dispone Gubbio, potrebbero essere valorizzate a fini culturali e turistici con beneficio dell'economia cittadina;

rilevato, altresì, che la costruzione della cosiddetta strada della « Contessa » già ultimata nel versante della provincia di Pesaro, potrebbe sopperire alle attuali deficienti vie di comunicazione con il nord e sud d'Italia, facilitando l'afflusso turistico nazionale ed internazionale, verso la città di Gubbio e delle altre città umbre, ricche di storia e di arte, vanto della civiltà del nostro paese,

invita il ministro

a provvedere affinché la costruzione della strada della « Contessa » di Gubbio, nel versante della provincia di Perugia, sia affidata a quegli enti tecnici ed economici, che diano la maggiore garanzia per una sollecita esecuzione dell'opera, rispondente alle esigenze del traffico moderno ».

L'onorevole Mario Angelucci ha facoltà di svolgerlo.

**ANGELUCCI MARIO.** Il mio ordine del giorno si riferisce ad un problema che forse qui può sembrare poco importante, ma che assume invece un grande rilievo nella nostra regione, o per lo meno nella provincia di Perugia: mi riferisco al problema della costruzione della cosiddetta « strada della contessa di Gubbio ». A proposito di questa strada vi è stata tutta una serie di dibattiti e di studi. La questione sta molto a cuore alla città di Gubbio che è un grosso comune, forse uno dei maggiori comuni italiani per quanto riguarda l'estensione del territorio. Si tratta però di un comune prevalentemente montano, tagliato fuori da ogni comunicazione ferroviaria e stradale, per cui si trova in una situazione di grave depressione economica.

Molte iniziative dovrebbero essere prese per dare a questo comune la possibilità di progredire. Basterebbe, per esempio, riprendere lo sfruttamento del bacino minerario della Branca e considerare quanta importanza avrebbe la costruzione della « strada della contessa » per l'economia di questo comune. Gubbio è una città ricca di arte, ricca di storia, che ha una posizione incantevole. Però tutte queste ricchezze non possono essere sfruttate per la difficoltà delle comunicazioni stradali.

Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su un problema importante. L'Umbria sta a cuore a molti; molti ne parlano, specialmente da parte della maggioranza governativa. Si decantano i luoghi francescani; però non bisogna limitarsi soltanto a queste manifestazioni platoniche, a queste manifestazioni di legami spirituali. Ci sono anche problemi di carattere concreto e quindi l'Umbria bisogna guardarla anche nella sua struttura economica e nelle sue necessità.

Qualche tempo fa, da parte di alcuni deputati democristiani, è stata presentata una proposta di legge speciale per Assisi, per la conservazione dei monumenti francescani, proposta che noi abbiamo approvata. La mia meraviglia però è stata — e l'ho anche detto in sede di Commissione speciale — che, proprio mentre oggi sembra vi sia la tendenza a esercitare pressioni sul Senato perché approvi questa legge, essa poi non sarebbe destinata a recar beneficio all'intera cittadinanza, ma solo a soddisfare certe esigenze di carattere particolare, giacché tutto lo stanziamento previsto (3 miliardi) verrebbe speso integralmente per lavori di restauro e tutto dovrebbe confluire nell'ambito dei conventi e delle parrocchie.

Ma l'Umbria ha bisogno di ben altre cose, di strade, di acquedotti, di scuole. E quindi anche il problema della strada della contessa si deve porre all'attenzione del Governo. Questa strada è stata già posta allo studio del Governo fino dal 1936, per cui ci fu un progetto iniziale secondo cui questa strada avrebbe dovuto rispondere alle esigenze della bonifica montana. Dopo la guerra si è prospettato invece il problema di costruire questa strada per le esigenze moderne del traffico.

A questa strada sono interessate tanto l'Umbria che le Marche. Vi sono stati convegni nelle Marche e nell'Umbria; questo problema fu messo nella massima evidenza al convegno della viabilità di Perugia, indetto

dalla camera di commercio di Perugia e Terni nel novembre 1952.

La provincia di Pesaro ha già costruito il tratto che la riguarda da molto tempo. Invece il tratto che riguarda il versante della provincia di Perugia è stato iniziato con un fondo di soli 25 milioni, con i quali è stato costruito un ponte che ora non risponde più alle esigenze del traffico.

Vi sono state delle vicende per cui questa strada non ha potuto essere costruita con quella sollecitudine che la situazione richiede. Essa dovrebbe venire edificata coi fondi della cassa centro-nord. Sono stati già stanziati 350 milioni, ma non sono stati utilizzati. V'è al riguardo un progetto del Genio civile che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato, ma poi, nell'esecuzione, si sono verificate delle frane per cui una parte dell'opera costruita ha subito gravi deterioramenti ed oggi ormai urge che il Governo prenda in considerazione questa situazione.

Onorevole Togni, non chiedo che la costruzione sia affidata a questo o a quell'ente. chiedo soltanto che la strada sia costruita secondo le esigenze della tecnica e della viabilità moderna e che sia costruita da quell'ente che dia maggiori garanzie per l'esecuzione sollecita dell'opera. Non vogliamo che si comprometta la costruzione di questa strada.

Con il mio ordine del giorno, oltre a richiamare l'attenzione del Governo su questo importante problema, desidererei impegnare l'onorevole ministro a studiare la questione e a garantire il finanziamento di tutta questa opera, perché sarebbe grave delitto se si creassero difficoltà tali da far venir meno lo stanziamento necessario. Si sarebbero in tal caso inutilmente sacrificati decine di milioni già spesi per la costruzione del tratto di strada che riguarda la provincia di Pesaro ed altri, più di cento milioni, già spesi per la costruzione di un tratto riguardante la provincia di Perugia.

Il breve tempo che ho a disposizione, non mi permette di dilungarmi sull'utilità di questa strada, sull'opportunità di abbreviazione delle distanze, sulla utilità delle comunicazioni tra nord e sud e sui vantaggi che ne deriverebbero per la città di Gubbio. Vorrei soltanto richiamare l'attenzione del Governo a proposito sulla necessità della costruzione di questa strada ai fini di regolare il piano generale della nostra viabilità e, in particolare, per quanto riguarda la « strada del sole ». Infatti la « strada della contessa », che sbocca sulla Tiberina, avvantaggerebbe l'afflusso del

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

traffico proveniente dal nord sulla « strada del sole ».

Si tenga conto, onorevole ministro, della situazione generale della nostra regione umbra, della provincia di Perugia e, in particolare, di Gubbio. Questo comune, così ricco di storia, di arte e di coltura, tende a morire. Credo che sia l'unico comune d'Italia che in questi dieci anni abbia perduto, come popolazione, più di 10 mila abitanti, in seguito alla emigrazione della mano d'opera senza lavoro; credo che non vi sia nessun comune che abbia subito in un decennio un percentuale così elevata di perdita demografica. Il fatto è che l'economia di questa città è abbandonata e nessuno sforzo il Governo ha compiuto, per dare i necessari aiuti, affinché questa parte così importante della nostra Umbria possa riprendere la sua attività economica, non solo agricola ma anche industriale. La costruzione della « strada della contessa » apporterebbe indubbiamente un grande contributo allo sviluppo dell'industria turistica, a cui l'Umbria aspira perché sempre mèta di centinaia di migliaia di turisti italiani e stranieri.

Con l'invito che ho rivolto all'onorevole ministro, sono certo che egli — per conto del Governo — vorrà fare tutto il possibile affinché la soluzione del problema in esame, alla quale aspira tutta la popolazione di Gubbio, senza distinzione di sorta, venga portata al più presto a compimento.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAPELLI.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forà, Berardi e Di Filippo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

al fine di favorire lo sviluppo della viabilità,

invita il Governo:

a provvedere con sollecitudine alla costruzione della strada detta della « Contessa », in territorio del comune di Gubbio, provincia di Perugia;

a provvedere alla costruzione della detta strada con criteri tecnici ed utilitari di arteria destinata alla facilitazione del transito motorizzato fra il nord ed il centro d'Italia,

a prendere in considerazione l'opportunità di affidare la progettazione e l'esecuzione dell'opera all'« Anas ».

L'onorevole Forà ha facoltà di svolgerlo

FORA. Il problema di cui si occupa il mio ordine del giorno è lo stesso trattato ora dal

collega onorevole Mario Angelucci, è un problema noto al Ministero dei lavori pubblici ed è importante perché si riferisce ad uno dei più assillanti compiti di cui è oggi investita la pubblica amministrazione; quello cioè dell'adeguamento della rete stradale alle nuove esigenze del transito motorizzato che si svolge, con ritmo sempre crescente, lungo le strade statali e provinciali del nostro paese.

In particolare si tratta della costruzione della strada detta della « Contessa », lunga circa 12 chilometri, la quale, attraversando l'area depressa del Burano (comune di Gubbio), va ad allacciarsi, in località Tranquillo, all'altro tratto di 2 chilometri, che si svolge in territorio marchigiano, tratto, quest'ultimo già costruito dall'amministrazione provinciale di Pesaro-Urbino.

La costruzione della strada della « Contessa » è stata resa ormai indilazionabile dalla necessità di alleggerire il traffico troppo intenso sulla via Flaminia e di premettere, agli autoveicoli che da Venezia e da Bologna scendono verso Roma, di evitare i molteplici e noti valichi difficili e pericolosi, i quali si chiudono quasi sempre al transito, perché impraticabili, nella stagione invernale.

Inoltre, la funzione di questa strada che unisce due importanti vallate, del Tevere e del Metauro, è quella di immettere una parte del traffico nella statale Tiberina 3-bis, che è un'arteria tutta pianeggiante, particolarmente favorevole al transito dei veicoli e dei carichi pesanti.

Devesi, dunque, considerare che la strada della « Contessa », mentre arreca sensibili benefici allo sviluppo civile ed economico delle popolazioni di numerosi comuni, in aree depresse, dell'Italia centrale, agevola il movimento turistico e commerciale di mezza Italia e contribuisce a ridurre il bilancio delle disgrazie, in buona parte attribuibili alla deficienza delle strade.

La costruenda strada della « Contessa » è una vecchia conoscenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, qualche anno fa, pose il suo autorevole visto in calce al progetto elaborato dal Genio civile di Perugia. Ma la storia di questo lavoro è, purtroppo, una storia sconcertante, stando alle nostre informazioni.

La costruzione fu appaltata il 12 maggio 1955, per l'importo di lire 304.931.000. Aggiudicatario fu l'impresa perugina dell'ingegner Ubaldo Baldelli, che iniziò i lavori il giorno 26 dello stesso mese. Ma avendo denunciato, l'impresa, il verificarsi di alcuni movimenti fra-

nosi, il 26 novembre 1955, l'amministrazione appaltante, cioè il Provveditorato alle opere pubbliche, ordinò la sospensione dei lavori. Ciò avvenne con gravissimo danno della mano d'opera assunta, la quale rimase disoccupata per parecchi mesi. Il 18 giugno 1956 furono ripresi i lavori, ma furono ripresi limitatamente al tratto di 2 chilometri, che si svolge in sede rocciosa, mentre nell'altro tratto, di 10 chilometri, che si svolge in sede di terra, non si riprese più a lavorare, essendosi rilevata la natura franabile del terreno e quindi la inidoneità del tracciato.

In località « Case bruciate », prima di costruire la strada fu costruito un ponte in cemento armato, della larghezza di 6 metri invece di 7, ma poi, per poter raccordare la strada al ponte, fu necessario eseguire una curva forzata ed un muro curvo di sostegno, essendo stato, il ponte, posizionato troppo a valle, cioè a dislivello dal punto in cui, secondo il progetto, doveva arrivare l'asse della strada. Ma altra più grave conseguenza derivante dalla errata ubicazione del ponte, è quella di dover costruire alle sue spalle, venendo da Gubbio, un lungo e molto alto muroaglione di sostegno e due cavalcavia che equivalgono ad altri due ponti in cemento armato. Ciò è un complesso di opere che viene a costare qualche centinaio di milioni. Trascurando per brevità altri particolari, pure degni di rilievo, sta di fatto, onorevole ministro, che i franamenti hanno reso inutili le opere eseguite; che la strada non esiste, mentre si sono spesi 140 milioni di cui almeno 90 gettati al vento per avere eseguito il tracciato in un terreno notoriamente franabile e perciò da abbandonare.

Infatti risulta che, dopo il valico di Serra degli Orsi e di fronte al monte Catria, erano stati eseguiti studi dal geologo professor Bonarelli, sulla infida natura del terreno in quella zona. Risulta che, tanto l'impresa, quanto l'ingegnere capo del comune di Gubbio, consigliarono più volte di far passare la strada sul lato sinistro invece che sul lato destro. Risulta, infine, che l'insigne geologo professor Penta dell'università di Roma, eseguì un sopralluogo, il 9 maggio 1956, per incarico del Provveditorato alle opere pubbliche, concludendo per l'inidoneità del tracciato e per la necessità di far passare la strada sul lato sinistro. Infatti, sul lato sinistro, la strada si svolgerebbe quasi tutta in sede rocciosa, aliena da pericoli di franamento e quindi dai doveri richiedere il sostegno di costose opere d'arte. Ora, come si giustifica il fatto che, nonostante i risultati di questi autorevoli studi

e consigli tecnici, unanimi nell'affermare la inidoneità del tracciato sul lato destro, il Genio civile di Perugia ha elaborato un nuovo progetto in cui per mantenere fermo il precedente tracciato, risultato inidoneo, si eleva la spesa dell'opera di 304 milioni ad un miliardo e 380 milioni? Che ne pensa questa volta il Consiglio superiore dei lavori pubblici? Io non credo che si possa pensare di varare un progetto che eleva la spesa a così alta cifra, per costruire una straducola concepita con mentalità di altri tempi e che non corrisponde alla funzione che deve avere. Ormai che le cose sono andate come sono andate; ormai che lo scioglimento del contratto con l'impresa Baldelli ha riportato il voto favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici e che non si è proceduto ad altra gara di appalto, perché non si esige un nuovo progetto ispirato alle necessità moderne del traffico nazionale?

Noi crediamo che, al punto in cui stanno le cose, sia preferibile che il Ministero prenda in considerazione l'opportunità di affidare alla « Anas » la progettazione e la esecuzione dell'opera. L'« Anas » con i suoi tecnici specializzati e pratici garantirà la realizzazione dell'opera in modo tecnicamente adeguato alla importanza della sua funzione. In tal modo si potrà ottenere più facilmente il decreto per la classifica di strada statale e sarà meno difficile ottenere il finanziamento se si tratterà di strada statale invece che comunale.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Allo stato attuale delle cose, ci vuole una legge per promuovere una strada provinciale a nazionale, salvo che non passi in Parlamento la legge delega. Tanto che esiste un programma di circa 12 mila chilometri che dovrebbe essere approvato per la nazionalizzazione.

FORA. Dico ciò perché il ministro prenda in considerazione la proposta. Ad ogni modo nulla vieta, a nostro avviso, di procedere per questa via, salvo certe resistenze di organi burocratici impigliati nei su citati precedenti. Ma si tratta di orgogli che, sebbene spiegabili, non debbono in nessun caso prevalere sulle esigenze della pubblica utilità. Comunque, basterebbe approvare un'apposita leggina.

Ciò che verrebbe unanimemente deplorato sarebbe il fatto che si volesse fare della strada della « Contessa » ciò che si è fatto della strada Valderchia-Montevecchio, della quale non si parla più dopo di aver speso oltre 40 milioni, mentre la strada non esiste, nonostante che sia stata collaudata.

Dunque, e termino, noi insistiamo affinché questa nuova arteria di collegamento e di faci-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

litazione degli scambi fra nord e centro, sia costruita con sollecitudine e con quei criteri tecnici ed utilitari che sono richiesti dall'interesse nazionale e da quello delle popolazioni delle aree depresse, le quali attendono dallo sviluppo della viabilità, l'inizio della propria redenzione civile, economica e sociale.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Berardi, Fora e Di Filippo hanno presentato il seguente ordine del giorno.

« La Camera

invita il ministro dei lavori pubblici ad ordinare una severa inchiesta sul procedimento tecnico-economico dell'esecuzione delle opere pubbliche in provincia di Perugia ».

L'onorevole Berardi ha facoltà di svolgerlo.

**BERARDI.** L'ordine del giorno trae motivo dagli stessi fatti sui quali si sono intrattenuti gli onorevoli Mario Angelucci e Fora. Mi riferisco particolarmente ai lavori stradali e valga a giustificazione qualche preciso riferimento.

Per la strada Valderchia-Montevercchio di Gubbio, i lavori ebbero come base di appalto 43 milioni di lire. L'impresa Nello Fagotti, dato il ribasso del 5,40 per cento, ne assunse l'esecuzione al prezzo di 40 milioni e 678 mila lire. Ma la strada non c'è, a meno che per strada non si intenda uno sconnesso sentiero di ciottolami lungo, poco più o poco meno, 2 chilometri, sul quale è ben difficile passare a piedi — ed io personalmente ho tentato di farlo — ed assolutamente impossibile con qualsiasi automezzo.

La stessa impresa Fagotti, con ribasso del 13,90 per cento su base d'asta di 29 milioni 860 mila lire, ha eseguito lavori di costruzione per l'importo di 25.709.000 lire sulla strada detta della « Contessa » nel buranese, dall'innesto della provinciale Gubbio-Umbertide presso Madonna del Ponte fino a Serra degli Orsi, a valle e a monte della località Case bruciate. Se per questo lavoro assunto ad asta si intende l'allargamento in roccia del tracciato di strada denominato della « Contessa », sarebbe bene vedere quanto e come ne sia stato fatto in roccia; se invece il lotto di lavori è quello di un tronco fra il ponte Valderchia e l'innesto della inesistente strada Valderchia-Montevercchio, si sappia che quel tronco è tutto franato. Per tentare di salvarlo si è dovuto imbrigliare con apposite opere murarie un torrente che decorre al di sotto di questa località. Le briglie eseguite hanno portato ad una spesa successiva di 14 milioni di lire, con un primo lotto di lavori per 9 milioni di lire e con un secondo lotto per altri 5 milioni di lire. A me sembra che il conteggio dei milioni spesi

su questo piccolo tracciato di strada sia piuttosto alto e con risultato vergognosamente negativo.

L'impresa Fagotti ritengo debba essere ben quotata per capacità ed attrezzatura, se si considera, come dato positivo della sua efficienza e capacità, il fatto che essa ha l'esclusiva dei lavori sui fiumi Chiascio e Topino.

Per quanto riguarda la strada Loreto-Veglia-Montevercchio (Gubbio), per completare opere di un lotto precedente, che presentava e presenta tuttora gravi franamenti e per il quale lotto di lavori erano stati già spesi circa trenta milioni, l'impresa Bizzarri, con ribasso dell'otto per cento su di un importo di lire 16.189.050, e al netto, quindi, per 14.894.800, ha dovuto eseguire opere di riparazione. Quel tratto di strada non ancora efficiente è costato di già lire 44.894.800.

Un primo stralcio di lavori della strada intercomunale Poggiodomo-Roccatamburo-Rocchetta-Ponte Borgo Cerreto, in comune di Poggiodomo, della lunghezza di chilometri 3,552, è stato affrontato per il prezzo di appalto di lire 40.200.000. L'opera, che è rimasta incompleta, presenta frane e curve pericolose, perché a raggio stretto.

Anche il secondo stralcio di lavori del tratto di strada intercomunale Poggiodomo-Roccatamburo-Rocchetta-Ponte Borgo Cerreto, in comune di Cerreto di Spoleto, per la lunghezza di chilometri 3,015 da Ponte, soffre degli stessi pregi negativi del primo tratto, pur avendo assorbito la somma di 41 milioni.

La strada della Valle Oblita, in comune di Preci (tratto Icone-Villa del Guado-Collazzone-Civitella-Poggio di Croce) presenta gli stessi inconvenienti sopra citati, pur avendo assorbito la somma di lire 24.640.000 per lavori appaltati. Consimili inconvenienti sono lamentati per la strada intercomunale Assisi-Satriano-Nocera Umbra (tratto Nocera Scalo-Villa Postigliano), per i quali lavori, con gara esperita il 26 maggio 1953, la spesa di asta è stata di quindici milioni e per la sistemazione della strada Assisi-Satriano-Nocera Umbra (tratto Porta Perlici-Pian della Pieve, in comune di Assisi) e per i quali lavori fu esperita gara di appalto il 26 maggio 1953, per l'importo di quindici milioni. Per questa strada incompleta e malfatta i finanziamenti, se non vado errato, esistono per una cifra di 145 milioni.

Perché non si provvede alla completa loro progettazione? Sembra che debbano essere finanziati altri 170 milioni. Perché si trascura una rete stradale che si rende indispensabile alla vita civile di quelle popolazioni montane?

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

E veniamo al punto che è stato motivo del mio intervento: la strada della « Contessa » e della Valderchia. L'importo d'asta, esperimento il 12 maggio 1955, per tale strada fu di lire 304.931.000. I lavori, a seguito dei vari movimenti franosi preavvertiti sia dall'impresa che dai tecnici del comune di Gubbio, furono sospesi. Gli stessi uffici che fecero eseguire il primo progetto, ne avrebbero approntato uno nuovo, che fa salire la spesa a un miliardo e 387 milioni.

Mi sembra che tra questa ridda di milioni male spesi, e da spendere, sia necessario vedere chiaro, fare luce nell'interesse della collettività.

Onorevole ministro, so di compiere un mio preciso dovere, prospettando questi problemi, e di far uso di un mio diritto nell'interesse di una vasta zona (l'eugubino) tenuta in abbandono, pur avendo estremo bisogno per lavoro che manca, per disoccupazione che affligge, per emigrazione che preoccupa, per vita condotta in zone montane pressoché avulse dal consorzio civile. Nella terra di Gubbio vivono uomini generosi, capaci del maggiore entusiasmo e della più solerte vivacità; uomini che però non vogliono essere dimenticati, né essere vittime per salvare qualcuno, grosso o piccolo che sia.

L'inchiesta che il mio ordine del giorno invoca è vista con favore dall'opinione pubblica; ma non deve essere una inchiesta addomesticata, né svolta da persone legate a questa o a quell'altra parte della vita amministrativa. Se l'inchiesta sarà severa, obiettiva, serena, si saprà chi ha mancato: se le imprese, esse saranno responsabili dei danni arrecati.

Per il caso specifico della strada della « Contessa », mi risulta che l'ingegnere Ubaldo Baldelli — impresario dei lavori — è stato insignito nel giugno scorso della onorificenza della commenda al merito della Repubblica, su proposta del Ministero dei lavori pubblici. L'onorificenza ha forse premiato l'esecuzione dei lavori che hanno avuto esito in frantumamenti, o avallato la capacità tecnica dell'ingegner Baldelli?

L'inchiesta potrà appurare anche questo lato della vertenza. Se la responsabilità dei fatti citati cadesse su altri, le conseguenze dovrebbero almeno offrire l'indicazione per meglio impiegare persone, tempo e studi tecnici al rispetto e alla utilizzazione efficace e responsabile del denaro pubblico.

Giorni fa, onorevole ministro, ella fu a Castiglione del Lago e assicurò al lago Trasimeno opere capaci ad immettervi acqua e con essa la vita. Le promesse, se realizzate,

costituiscono motivo di soddisfazione in modo particolare per chi è onestamente alla opposizione onde servire di segnalazione e di stimolo.

Ella certamente sa quanto è stato speso per la reimmissione dei torrenti Tresa e Rio Maggiore sul lago Trasimeno: 1° lotto: spesa lire 33.745.000 (impresa società Edilumbra, ribasso dello 0,75 su 34 milioni di base d'asta); II° lotto: spesa lire 30.075.000 (impresa Guercini, ribasso del 23,05 per cento su 50 milioni); III° lotto: spesa lire 32.040.000 (Impresa Mazza Giovanni, ribasso del 19,90 per cento su 40 milioni); IV° lotto: spesa lire 52.500.000 (impresa Corrieri Mario per un aumento del 5 per cento. Totale spesa lire 157.360.000.

Se non vado errato, le sponde del torrente Tresa nel tratto di sua immissione nel lago sono state persino rivestite di calcestruzzo, e tuttavia l'acqua non vi scorre, dicono, per errata pendenza data al detto del torrente.

Onorevole ministro, potrei continuare a lungo e chiedere chiarimenti su stanziamenti che pare avrebbero dato il mezzo per ricostruire il vecchio ponte di Ponte San Giovanni di Perugia, le case e la chiesa parrocchiale distrutte dai bombardamenti; nulla di tutto ciò: i fedeli di quella grossa frazione di Perugia assistono alle funzioni religiose nella ex casa del fascio, trasformata per l'occasione in chiesa.

E le richieste di chiarimenti si farebbero più pressanti per grandiose, insigni opere nella città capoluogo, in altre città e campagne, se il tempo non mi fosse tiranno.

Forse tutta questa discussione non ha che il sapore di una sterile accademia, e le cose rimarranno al punto di prima anche se la cifra di 642.212.460 lire risultante dai dati sopra esposti è stata spesa piuttosto male e con criteri di incompetenza e spesso di caparbia su terreno non idoneo a tracciati stradali, come da parere di ingegneri e geologi illustri, e non di geometri assurti troppo in alto per non cadere.

Male, onorevole ministro, se così fosse!

Se vorrà tener conto di quanto da me esposto e provvedere, se ne avvantaggerà la pubblica amministrazione. Se questo non sarà, io avrò compiuto lo stesso con tranquillità di spirito il mio dovere.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lucifredi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

preso atto del sempre crescente traffico che si svolge sulla via Aurelia dal confine di Ventimiglia lungo la riviera di ponente, ove

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

ogni anno di più, specie nei periodi di punta dei mesi estivi e delle festività natalizie e pasquali, la vertiginosa successione dei veicoli su una strada stretta e ricca di curve rende vieppiù manifesta l'inadeguatezza di quel tratto della via Aurelia alle attuali esigenze della circolazione;

considerato che tale inconveniente, ormai ben noto all'estero, costituisce una grave remora allo sviluppo del turismo internazionale, in quanto molti automobilisti rinunciano a venire in Italia proprio per evitare le situazioni di intollerabile lentezza e disagio che tale strada reca, sicché ne deriva un grave pregiudizio economico e valutario al nostro paese;

richiamate anche le maggiori esigenze del traffico che si prevede per le Olimpiadi del 1960 a Roma,

invita il Governo:

a porre al più presto in programma il graduale raddoppio della via Aurelia da Ventimiglia a Savona, mediante la costruzione di un'autostrada a monte che, partendo da Ventimiglia, venga a collegarsi con l'autostrada Savona-Genova;

a risolvere frattanto con carattere di immediatissima urgenza, senza ulteriori indugi, l'annosa questione del doppio valico di confine a Ventimiglia, già da vari anni oggetto di negoziazioni italo-francesi giunte a buon porto, che attendono la loro ormai non più dilazionabile attuazione ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Anche il mio ordine del giorno tocca la materia della viabilità, cui si riferiscono molti altri ordini del giorno. Questa è evidentemente la riprova che i problemi della circolazione, forse più di ogni altro, nel settore dei lavori pubblici, sono presenti oggi all'attenzione della nazione.

Richiamo l'attenzione del ministro sulle condizioni — a lui ben note — della via Aurelia in quella sua parte terminale che si svolge lungo la riviera di ponente. Onorevole ministro, certamente ella molte volte avrà percorso quella strada e sarà stato testimone, come tutti coloro che la percorrono, delle condizioni veramente gravi in cui essa si trova: inadeguata al traffico che su essa si svolge e che, crescendo in maniera vertiginosa, di anno in anno, rende la strada del tutto inadonea alle funzioni cui dovrebbe assolvere.

È una strada di grande importanza nazionale, perché a Ventimiglia è la porta d'Italia.

Quella porta è aperta tutto l'anno, a differenza di altre, lungo i valichi alpini; attraverso essa centinaia e centinaia di migliaia di macchine entrano nel nostro paese, incrementando traffico internazionale che ha tanta importanza, anche agli effetti valutari, per il nostro bilancio.

Ebbene, onorevole ministro, quella strada non può più andare avanti nelle condizioni in cui si trova. Per la parte tra Savona e Genova si sta provvedendo con un'autostrada, di cui poche settimane or sono è stato aperto al traffico un secondo tratto, sicché si arriva da Prà fino a Varazze. La preghiera viva di tutti è che il residuo tratto di quella strada si completi al più presto possibile, sicché si attui, da un lato, il suo collegamento a Savona, con l'autostrada per Ceva, e, dall'altro il suo allacciamento a Genova, con l'autostrada per la valle del Po, evitando quell'attraversamento attuale dei sobborghi della città di Genova, che da tutti coloro che sono costretti a compierlo viene ritenuto tutt'altro che confacente alle esigenze di un traffico 1957.

Vi è poi il resto della riviera, da Savona a Ventimiglia. Con il mio ordine del giorno chiedo all'onorevole ministro di volersi compiacere di disporre che anche per questa parte della via Aurelia, sulla riviera di ponente, siano predisposti dall'« Anas » gli studi per la redazione di un progetto che porterà — per un giorno che non mi illudo possa essere imminente, ma che vorrei, ciò non pertanto, sperare sia prossimo, date le esigenze veramente gravi e fondate — alla costruzione di un'autostrada a monte, da costruirsi gradualmente nel tratto da Ventimiglia a Savona, cominciando da Ventimiglia, perché nella zona di confine il traffico è più intenso. Così si potrebbe porre la viabilità della nostra riviera, una buona volta, in una condizione che si distacchi un po' meno da quella della vicina costa azzurra, dove abbiamo tre strade, le tre « cornici », fra le quali i turisti possono scegliere quella più confacente ai loro desideri, mentre, purtroppo, una volta che dalla costa azzurra si entra in terra italiana, si è incanalati per forza su un'unica strada, che non soddisfa affatto le esigenze odierne.

Ma accanto a questa esigenza di ordine più vasto, nel mio ordine del giorno ne segnalo una specifica, per la quale ritengo non si debba parlare di scadenza più o meno prossima, ma piuttosto di scadenza immediata: è il problema del valico di confine a Ventimiglia.

È un problema vecchio, del quale si parla da troppi anni; è un problema che aveva un

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

suo aspetto internazionale che fu, in sede internazionale, risolto dal compianto onorevole De Gasperi in una delle sue periodiche conferenze con i ministri della vicina Francia, e d'accordo tra i due Stati si stabilì che il raddoppio del valico di San Luigi doveva essere realizzato senza indugio. Si tratta di un raddoppiamento che doveva esser fatto già 4-5 anni fa. Purtroppo nacquero dei dissensi in merito al tracciato da adottare: vi fu un intervento del Ministero della pubblica istruzione per la legittima tutela delle bellezze panoramiche della zona; vi furono altre interessanti proposte, che sono tuttora al vaglio. Bisogna che si chiuda una buona volta, definitivamente, la fase delle discussioni: si scelga una soluzione, la più idonea, e la si traduca in atto immediatamente.

Soprattutto nei periodi delle festività pasquali, natalizie e di fine d'anno, e così pure durante i mesi estivi, si vede una fila interminabile di automobili snodarsi, talvolta per 5-6 chilometri, dall'uno e dall'altro lato di Ponte San Luigi, non riuscendosi a smaltire il traffico; e le soste, alle volte, hanno la durata fin di 4-5 ore, magari sotto il solleone. Creda, signor ministro, che, in questa situazione di fatto, lo straniero che per la prima volta si trova ad entrare in Italia, decide che quella sua visita non avrà un seguito di altre, dato che il nostro paese gli offre un aspetto così inospitale.

Le autorità locali, dalla prefettura di Imperia all'ufficio della dogana di Ventimiglia, hanno fatto e fanno tutto il possibile per agevolare le operazioni di traffico; ma se non si procederà allo sdoppiamento della strada, almeno in quel tratto terminale, le misure adottate, già oggi inefficienti, lo saranno vieppiù domani. Pertanto su questo punto io le rivolgo una calorosissima preghiera affinché ella personalmente, signor ministro, voglia adottare le soluzioni che appaiano più opportune per la scelta definitiva del tracciato, al fine di iniziare al più presto i lavori, anche in previsione del ben maggiore traffico che nel 1960, in occasione delle olimpiadi, si dovrà avviare su quella strada.

Sono reduce dalla conferenza di Stresa sul traffico e sulla viabilità, di cui altri colleghi hanno qui parlato. In quella occasione ho sentito da tecnici di altissimo valore mettere in evidenza la necessità di affrontare senza indugio con una visione unitaria dei bisogni il problema delle autostrade, in maniera da poter predisporre i piani di tutte le autostrade occorrenti, anche se, per forza di cose e per esigenze di bilancio facilmente com-

prendibili, l'esecuzione delle opere dovrà logicamente essere graduata nel tempo.

Penso che questo lavoro effettivamente debba farsi e mi auguro che, nel quadro di questo lavoro, le esigenze che ho prospettato trovino il loro pieno riconoscimento da parte degli organi competenti dell'« Anas ». Sono esigenze di primaria importanza, non sul piano locale, non su piano regionale, ma su piano nazionale, perché si tratta della strada che più di ogni altra contribuisce all'afflusso in Italia di quegli stranieri che per l'incremento del turismo, nostra ricchezza nazionale, vogliamo sempre più invogliare a visitare il nostro paese.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Cavalli, Belotti, Biaggi, Colleoni, Fumagalli, Pacati e Vicentini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

preso atto della urgente necessità di provvedere, il più presto possibile, al raddoppio dell'autostrada Bergamo-Milano, il cui intenso traffico è in continuo aumento e tale da provocare quotidiani gravi investimenti, purtroppo anche con perdite di vite umane;

invita il Governo, e per esso il ministro dei lavori pubblici, ad impartire disposizioni all'« Anas », perché senza ulteriore indugio, si dia inizio ai lavori del suddetto raddoppio ».

L'onorevole Cavalli ha facoltà di svolgerlo.

**CAVALLI.** Data la giustificata limitatezza del tempo concesso per lo svolgimento degli ordini del giorno, sarò brevissimo.

Fino dall'ormai lontano ottobre del 1952, i deputati bergamaschi ebbero con la presentazione di un ordine del giorno, da me svolto, a mettere in evidenza la necessità del raddoppio dell'autostrada Bergamo-Milano. L'allora ministro dei lavori pubblici ebbe ad assicurare che il problema era ben noto al suo dicastero e che si sarebbe adoperato perché la realizzazione di detta opera si potesse compiere il più presto possibile. Purtroppo, sono trascorsi da allora ad oggi ben 5 anni ed il raddoppio non si è ancora costruito. Intanto, il traffico sull'attuale autostrada è notevolmente aumentato, provocando quasi quotidianamente dannosi e gravi investimenti, spesso anche con perdite di preziose vite umane. E la percorribilità sta facendosi ogni giorno più pericolosa, in dipendenza appunto della densità del traffico.

L'autostrada Bergamo-Milano, costruita trent'anni or sono dall'iniziativa privata ber-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

gamasca, è passata nel 1938 all'« Anas »; ed è bene che la Camera sappia che detta autostrada assicura dei notevoli utili, utili che aumenteranno con il raddoppio, indispensabile, ripeto, per soddisfare alle inderogabili esigenze di un traffico in continuo aumento.

Credo inutile esporre altri argomenti, e sono numerosi, che militano a sostegno della effettuazione di detto raddoppio. A lei, signor ministro, sono noti: non è più possibile, però ritardare la esecuzione di detta opera rispondente ad un traffico che soddisfa necessità commerciali, industriali e turistiche non solo della provincia di Bergamo, ma anche di quelle limitrofe e soprattutto della metropoli milanese. I deputati bergamaschi ed io in modo particolare, abbiamo fiducia in lei, che sa, volendolo, intervenire ed agire utilmente e tempestivamente. Costerebbe che ai lavori di realizzazione del raddoppio, riconosciuto indispensabile, si dovrebbe presto dare corso.

Noi deputati bergamaschi ce lo auguriamo; non vorremmo, però, signor ministro, che si perdesse ulteriore tempo nel disbrigo delle formalità burocratiche. A lei il compito di evitare un ulteriore ritardo. Noi le chiediamo una formale assicurazione in proposito per tranquillizzare i laboriosi e silenziosi bergamaschi, che attendono fiduciosi l'inizio dei lavori.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Formichella e Madia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

consapevole che una politica di opere pubbliche verso le popolazioni della Calabria costituisce un dovere sociale ed economico;

constatata la povertà delle condizioni di quella nobile regione, che ancora oggi manca delle opere necessarie utili per un più civile progredire;

rilevato che in questo scorcio di tempo il Ministero dei lavori pubblici è stato quanto mai avaro nella contribuzione delle spese per lo sviluppo e la soluzione di lavori di irrevocabile importanza nell'interesse di quelle popolazioni,

fa voti

che il Governo, immedesimandosi della gravità del tema, attui un programma di maggiori investimenti e di una più razionale ripartizione di spese, per risolvere specialmente l'annoso problema della costruzione di strade, che sono uno dei più formidabili strumenti di vita economica, dando, inoltre, im-

pulso notevole alla edilizia scolastica, quasi inesistente, e alla sistemazione di abitati minacciati da frane ».

L'onorevole Formichella ha facoltà di svolgerlo.

**FORMICHELLA.** Pochi, fugaci rilievi sull'ordine del giorno presentato da me e dall'onorevole Madia, e che riguarda alcuni problemi di gravità eccezionale interessanti la Calabria. Sembrerebbe strano che si parli di questa regione che dovrebbe essere una delle favorite: Cassa per il mezzogiorno, legge speciale, lavori pubblici; eppure lo stato di abbandono in cui versa la Calabria in ordine alle opere pubbliche è veramente cosa da impressionare notevolmente.

Si è caduti degli ultimi tempi in una apatia generale: vi è stato una specie di scaricabarile fra la Cassa per il mezzogiorno, l'attuazione della legge speciale e il Ministero dei lavori pubblici; così attraverso tutto questo complesso di frammentarie competenze, che spesso si elidono per via, non si è riusciti ad ottenere un proficuo e organico lavoro a vantaggio della regione. Vi è stata, d'altra parte, una carenza di attività dovuta al ministro dei lavori pubblici, che diresse il dicastero prima dell'attuale.

L'onorevole Romita, si è preoccupato più degli interessi dell'alta Italia che di quelli della Calabria, se è vero che dall'esame del bilancio dei lavori pubblici vien fatto di rilevare che le spese sostenute per l'alta Italia superano di gran lunga quelle sostenute per il Mezzogiorno e, in special modo, per la Calabria.

Uno dei problemi più importanti che attendono una soluzione è quello annoso della viabilità. Stamane abbiamo ascoltato l'onorevole collega Brusasca affermare che in provincia di Alessandria sono stati costruiti circa 600 chilometri di strade, tra provinciali e comunali, quasi tutte asfaltate. Noi non abbiamo questo privilegio, forse neppure le tre vie statali, che esistono in Calabria, si trovano in queste condizioni, dato che vi sono alcuni tratti in cui manca la bitumatura e l'asfalto.

Ma che cosa dire delle vie comunali e provinciali che non esistono addirittura? Ci sono paesi tagliati fuori dal consorzio civile, se è vero che la viabilità è il tramite di civiltà fra i popoli e la fonte di economia tra i paesi. Vi sono località in Calabria, specialmente in provincia di Cosenza, dove la viabilità non esiste, ancora si va a dorso di mulo. Altro che strade asfaltate! Questi problemi sono stati sempre sollevati, e posti all'ordine del giorno, ma inu-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

tilmente. Che dire poi dell'edilizia scolastica? Stamane si è parlato del notevole sviluppo dell'edilizia scolastica nell'alta Italia, ma essa nella nostra Calabria è appena incipiente. Si iniziano spesso a scopo elettorale lavori di edilizia scolastica, si dà mano alla costruzione di alcuni edifici e per anni e anni non si provvede a completarli, così che il poco fatto va in completo deperimento. È uno stato di cose veramente penoso!

Insistere su questi problemi è superfluo: l'onorevole ministro ne ha perfetta conoscenza. Faccio ancora solo rilevare che in Calabria vi sono moltissimi paesi che, data la natura del terreno, minacciano di essere travolti dalle frane. Bisogna affrontare assolutamente i lavori di spostamento degli abitati per dare sicurezza e garanzia non solo ai paesi, ma anche agli abitanti stessi.

Concludendo, faccio appello al dinamismo e all'attività dell'attuale ministro onorevole Togni perché problemi di così grande e vitale importanza, interessanti la nobilissima regione calabrese, vengano finalmente affrontati con decisione per l'avvenire, lo sviluppo e la vita di quelle popolazioni.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Di Nardo ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che il gravissimo problema della mancanza, della insufficienza ed irrazionale distribuzione dell'acqua, preoccupa seriamente le popolazioni del meridione d'Italia;

tenuto presente che la costruzione del nuovo acquedotto Campano si trascina lentamente fin dal 1950;

invita il Governo

a sollecitare i lavori del predetto acquedotto ed a studiare l'opportunità di migliorare l'attuale scarsa erogazione di acqua nei comuni della provincia di Napoli e Caserta ».

Ha facoltà di svolgerlo.

**DI NARDO.** Mi occuperò brevissimamente di un problema che interessa tutto il meridione d'Italia, e, forse, l'Italia intera, di quel grave e doloroso problema dell'acqua, di cui ebbi già ad occuparmi durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici dell'esercizio finanziario 1956-57.

Vorrei, onorevole ministro, poter descrivere, fedele interprete delle istanze di giustizia, delle suppliche di aiuto e di comprensione di tutti i cittadini, nella sua realtà ossessionante, la situazione di una intera zona che non è landa selvaggia e sperduta nel deserto, ma è tutta la provincia di Napoli e Caserta,

dove, in alcuni comuni civilissimi manca letteralmente l'acqua, per indurla ad intervenire energicamente onde risolvere al più presto possibile lo spinoso problema idrico; non lo farò per amore di brevità e mi limiterò soltanto a risollevarne la questione.

Nella seduta del 10 luglio 1956 la Camera si compiacque approvare un mio ordine del giorno relativo allo stesso argomento; tuttavia la risoluzione del problema dell'acquedotto campano è ancora molto problematica. Fratanto è bene che si sappia che le popolazioni delle province di Napoli e Caserta dispongono in media di pochi litri di acqua *pro capite* al giorno, quando non vi sono inquinamenti, che purtroppo si ripetono molto spesso per vetustà di tubature e mancanza di manutenzione alle condutture insufficienti ed irrazionali.

È semplicemente mortificante, signor ministro, lo spettacolo di masse di donne in cerca di acqua in quei comuni e delle litri per accaparrarsi quanto più possono di quel poco a loro disposizione. La mancanza di acqua determina mancanza di igiene e limitazione di pulizia, oltre che riduzione del patrimonio zootecnico: il che in una nazione civile qual è l'Italia avvilisce, opprime e mortifica.

Quali sono, onorevole ministro, le cause che ritardano i lavori dell'acquedotto campano? Quali interessi si nascondono dietro quei lavori? Quando interverrà il Governo per rimuovere una situazione ormai divenuta intollerabile? Sono tutti interrogativi ai quali quelle popolazioni che soffrono della mancanza di lavoro, di assistenza, di scuole, e financo dell'elemento indispensabile, l'acqua, attendono una risposta precisa ed impegnativa e non le solite promesse.

La Repubblica italiana, sorta dopo una guerra di liberazione da una dittatura intollerabile e disonesta, vive ancora allo stato embrionale perché c'è della gente interessata che ne mina lo sviluppo, il progresso e la vitalità, per cui i nostri stessi bilanci non possono essere che sterili e vuoti. Il messaggio del Presidente Gronchi, che bolla a sangue tutto un decennio di reazione e conservatorismo ed auspica l'inserzione di forze nuove e popolari nella vita sociale e politica moderna, ha bisogno di essere confermato con decisione ed attuato senza tentennamenti o perplessità, ma con coraggio veramente democratico, perché effettivamente l'Italia repubblicana trovi la via del benessere e della pace, nel lavoro e col lavoro.

Credo che questa volta non mi verrà dal ministro dei lavori pubblici la solita promessa, come del resto è stato fatto ogni anno. Sono

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

quattro anni che ho l'onore di sedere in quest'aula ed è da quattro anni che insisto sull'attuazione dell'acquedotto campano. I lavori avrebbero dovuto terminare nel 1952-53: siamo al 1957, signor ministro, ad ancora non se ne parla. Spero che ella vorrà accogliere il mio ordine del giorno e vorrà risolvere questo annoso e doloroso problema.

**PRESIDENTE.** Poiché l'onorevole Perlingieri non è presente, si intende che abbia rinunziato a svolgere il suo ordine del giorno.

L'onorevole Minasi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevato che, nell'attuazione della legge per l'eliminazione delle abitazioni malsane, la distribuzione dei fondi, stanziati nei tre esercizi finanziari tra le singole regioni, non tenne adeguato conto delle esigenze imponenti delle regioni più depresse del Mezzogiorno e particolarmente della Calabria, ove le famiglie « alloggiate in grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani e simili » si contano a migliaia;

considerato che occorre, al fine di servire il fine istituzionale della legge, provvedere nei futuri esercizi finanziari, fino a quello ultimo del 1960-61, ad una più adeguata distribuzione dei fondi,

impegna il Governo

a tenere in particolare evidenza le esigenze delle zone più depresse del Mezzogiorno e particolarmente della Calabria nell'assegnazione dei fondi per l'attuazione della legge per la eliminazione delle abitazioni malsane ».

Ha facoltà di svolgerlo.

**MINASI.** Due rilievi soltanto sulla legge per l'eliminazione delle case malsane. Il primo, sul quale è d'accordo anche il relatore, è quello della insufficienza dei mezzi per eliminare le case malsane; stando al censimento del 1951, si aggirerebbero intorno alla cifra di 220 mila le famiglie abitanti in case malsane.

L'altro rilievo è inerente alla non giusta distribuzione dei fondi, durante i tre esercizi finanziari, alle rispettive regioni, particolarmente per quanto riguarda le regioni depresse del mezzogiorno d'Italia. Ho qui davanti a me le cifre degli stanziamenti per i primi due esercizi e quelle dello stanziamento per il terzo esercizio per quanto riguarda la provincia di Reggio Calabria.

Se per le regioni depresse del mezzogiorno d'Italia questo problema ha un aspetto imponente, per la Calabria, e in particolare per la

provincia di Reggio Calabria, dove centinaia di famiglie abitano ancora nelle grotte e nelle baracche costruite dopo il terremoto del 1908 e dove, nel cuore della città in antri fetidi abitano centinaia di famiglie, esso assume un'importanza fondamentale. Quando penso a questa triste realtà e considero poi la misura dello stanziamento per il terzo esercizio — 170 milioni — per la provincia di Reggio Calabria, debbo concludere ed affermare con forza che il fine primo della legge viene eluso nel suo fondo, perché questo problema deve essere affrontato radicalmente, seppure con gradualità.

Ecco perché col mio ordine del giorno tendo ad impegnare il Governo, e per esso il ministro dei lavori pubblici, a voler provvedere nei prossimi esercizi a riparare i torti fatti alle regioni del Mezzogiorno, dove il problema è più urgente. E se il relatore concorda che occorre prolungare oltre il 1960-61 la durata della legge e fornirla di molti mezzi, io, affermo, che più che prolungarla nel tempo, si fornisca la legge di nuovo alimento finanziario e la si faccia operare in forma massiccia nelle zone ove il problema ha aspetti indilazionabili.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno Bubbio:

« La Camera,

considerato lo stato di grave depressione in cui versa la zona collinare della provincia di Cuneo e segnatamente l'ampia zona delle Langhe albesi e monsegalesi, che si dibatte in crescenti difficoltà per la incombente e costante riduzione dei redditi agrari, gli aumenti continui delle imposte, delle tasse e dei contributi unificati, il rincaro notevole della mano d'opera, ridotta a poche unità a causa del continuo spopolamento della zona, nonché per l'incontrollato aggravarsi dei prezzi dei fertilizzanti e di ogni prodotto industriale destinato all'agricoltura;

ritenuto pertanto che si richiede dalle popolazioni interessate uno spirito di maggiore comprensione da parte delle autorità locali e ministeriali dei gravi bisogni della zona, dedicando ad essa maggior sollecitudine ed estensione di provvidenze, e tenendo anche conto dello stato di depressione dei bilanci dei numerosi piccoli comuni, cui frequentemente, malgrado la lunga attesa e le rinnovate istanze, si negano i contributi statali richiesti per le diverse opere;

ritenuto che inoltre si imponga la urgente necessità di alcuni particolari provvedimenti diretti a togliere le Langhe dall'at-

tuale isolamento e a dotarle di un acquedotto generale, da gran tempo invano richiesto dalle popolazioni;

ritenuto che facendosi carico di queste particolari condizioni la stessa provincia di Cuneo per la tutela degli interessi della zona ha promosso la istituzione di un ente delle Langhe, dalla cui azione di propulsione e di coordinamento si attende il raggiungimento da parte dei comuni interessati della soluzione dei gravi ed urgenti problemi che in ultimo si sono esasperati per la crisi della produzione agricola,

invita il Governo:

1°) ad esaminare con spirito di maggiore comprensione e larghezza le istanze presentate dalla zona collinare della provincia di Cuneo e segnatamente di quella delle Langhe, per il conseguimento delle ordinarie provvidenze contemplate dalle leggi vigenti;

2°) a promuovere la costruzione dell'acquedotto delle Langhe, usufruendo dei fondi stanziati per le zone depresse del centro-nord;

3°) a definire, dopo oltre un decennio di studi, la rettifica della strada statale n. 29, collegante Torino a Savona, sulla direttrice Canale-Alba-Cortemilia, che, mentre agevola notevolmente le comunicazioni di Torino con la riviera di ponente, risolve il problema del miglioramento delle comunicazioni della zona intermedia delle Langhe; rettifica che si dovrebbe iniziare con l'esecuzione di alcune gallerie già per ultimo definitivamente progettate dal Ministero;

4°) ad ammettere al contributo statale la costruzione della strada provinciale Asti-Alba, il cui primo tratto funzionale dell'importo di 197 milioni è già stato progettato e rimesso da molti mesi al Ministero dal provveditorato alle opere pubbliche di Torino ».

L'onorevole Bubbio ha facoltà di svolgerlo.

BUBBIO. L'ordine del giorno non ha bisogno di estesa illustrazione, avendo io avuto più volte occasione di richiamare gli onorevoli colleghi sulle condizioni di depressione della zona delle Langhe in provincia di Cuneo e di sostenere la necessità di provvedimenti adeguati da parte del Governo.

Si tratta di una larga regione, con una altimetria assai accidentata, situata tra i 400 e i 1000 metri, con un perimetro di circa 200 chilometri, con oltre 60 contrafforti. In essa vivono circa 150 mila persone, quasi tutte coltivatori diretti e mezzadri, che da anni si dibattono in una crisi economica tale da compromettere l'avvenire non soltanto della zona, ma dell'intera provincia. Si può dire che siamo

davanti ad una situazione che potrà avere conseguenze sociali che preoccupano anche chi conosce quelle buone e sane popolazioni. Essa è causata dalla scarsa produttività dei terreni, dalla mancanza d'acqua, dalla inefficienza della rete stradale e ferroviaria, dalla impossibilità di adottare macchine agricole dato il frazionamento delle proprietà in quote minime, non sufficienti alla vita del conduttore. Ma soprattutto sta alla base della crisi la progressiva, notevole riduzione dei redditi agrari in convergenza col continuo aumento del prezzo dei prodotti industriali destinati alla agricoltura, dell'aggravarsi annuale dei tributi fiscali e dei contributi unificati. Le conseguenze che già derivano da questo stato di cose, lo spopolamento e la rarefazione della manodopera, sono a tutti ben note.

Lo stesso onorevole Romita, in una sua relazione sulle zone depresse italiane del centro-nord, già riconosceva come tipico l'esempio del Piemonte, in cui, mentre le zone declinanti verso il piano e le zone di pianura hanno suolo fertile, un certo grado di industrializzazione e sufficiente rete di comunicazioni, le zone prealpine risentono invece dell'asperità del suolo e della difficoltà della vita economica e sociale, con conseguente spopolamento e abbandono e con riflessi assai perniciosi nei confronti dell'economia nazionale.

L'onorevole Romita aggiungeva anche dei dati relativi agli acquedotti. Su 951 comuni, ben 531 — cioè il 55 per cento — sono assolutamente privi di impianti: e questo in rapporto ai capoluoghi. Naturalmente tanto più grave diventa questa percentuale nei riguardi delle frazioni.

Occorre quindi venire incontro alle esigenze della zona anzidetta, dotandola di acque potabili, come da gran tempo centinaia di comuni incessantemente richiedono. Ed ora questo appello è divenuto incontenibile, in questa annata malaugurata che ha portato tanti danni alla popolazione rurale, tanto più che in questo periodo sono stati messi a disposizione delle zone depresse del centro-nord mezzi non irrilevanti per avviare a soluzione anche il problema idrico delle regioni.

L'importanza dell'acquedotto delle Langhe è stata ampiamente riconosciuta dalla stessa provincia di Cuneo, che ebbe a bandire un concorso nazionale con 2 milioni di premi per lo studio del progetto di massima. Diversi progettisti vi presero parte, ma purtroppo il concorso si chiuse senza l'assegnazione di premi, salvo speciali contributi ai concorrenti migliori. Ciò conferma la gravità del problema

ed il generale interesse connesso alla definitiva sua soluzione in conformità delle aspirazioni della popolazione, che, anche per il valore dimostrato nelle formazioni alpine e per le riconosciute virtù di risparmio e di lavoro, merita questa considerazione.

E queste parole non sono altro che una ripetizione di un disperato appello che per tre anni di seguito ho rivolto a tale proposito in quest'aula. Molte promesse vi sono state, che per altro non hanno trovato rispondenza nei fatti.

Mi richiamo anche alle risultanze di un libro nero della nostra provincia, pubblicato nello scorso anno dall'amministrazione provinciale, dalla camera di commercio e dall'ente per il turismo, il quale rileva con le sue tabelle che nella provincia predetta i comuni privi di acquedotto sono 99 su 212, pari al 40 per cento del totale; che i comuni privi di fognature sono 178, pari al 71 per cento del totale; che le aule scolastiche mancanti sono 391, e le aule insufficienti 441; che occorrono oltre 100 chilometri di nuove strade per l'allacciamento dei comuni isolati; che i comuni con meno di 1000 abitanti sono 102, pari al 41 per cento del totale; e che infine la punta di diminuzione della popolazione negli ultimi anni è stata del 36 per cento, pari ad oltre un terzo.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. I comuni sono troppo frazionati.

BUBBIO. La gente va via perché non trova più sufficienti mezzi per poter vivere. È la natura che da secoli ha determinato queste condizioni.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. E noi abbiamo ereditato questi secoli.

BUBBIO. Ammetto che vi sono difficoltà che dipendono dalla tradizione; ma è anche vero che occorre preparare il terreno per andare incontro a queste esigenze. Sono certo che il dinamismo — ripeto con piacere questa parola — e il senso di responsabilità dell'onorevole ministro varranno a porre la parola fine a questa tragedia di cui tutta una popolazione è vittima; e rinnovandogli la nostra fiducia, confidiamo che egli farà il possibile per adempiere a questo compito.

Dalla pubblicazione che ho citato risulta infine che mentre lo Stato in opere pubbliche per tutto il Piemonte ha speso nel periodo contemplato 31 miliardi e 406 milioni, la provincia di Cuneo, che pur rappresenta un quarto del Piemonte, ha ottenuto appena 1 miliardo e 385 milioni.

Deve adunque ritenersi assolutamente ingiustificata l'attuale sproporzione. Essa va pertanto sanata e ciò si può attuare con il finan-

ziamento delle opere capitali di cui all'ordine del giorno presentato, e cioè l'acquedotto delle Langhe e la rettifica della statale n. 29, nonché con una sistematicamente più larga applicazione dei benefici delle sovvenzioni governative alle altre opere minori proposte via via dai comuni, i cui bilanci, stremati di forze, non sono in grado di effettuare spese di natura straordinaria.

Onorevole ministro, vorrei sommessamente aggiungere una viva raccomandazione, quella cioè di non frazionare eccessivamente i contributi dello Stato contemplati dalla legge di proroga per le zone depresse del centro-nord. Questi contributi sono stati concessi, in via effettivamente straordinaria, per vivificare le zone depresse e per dare impulso massimo alla produzione. Non frazioniamoli quindi troppo.

Sono certo pertanto che il mio ordine del giorno, che è sostanzialmente quello stesso che presentai già i decorsi anni, verrà accolto. Le richieste che ho in esso illustrate sono la base da cui dipende l'avvenire della mia regione e sono certo che l'onorevole ministro farà opera saggia nell'accoglierle. Quale interprete dei sentimenti delle popolazioni da me rappresentate, esprimo questa certezza, mentre auguro vivamente all'onorevole Togni di portare a compimento la sua immane fatica.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Calabrò e Mancini non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere i loro ordini del giorno.

Gli onorevoli Giaccone, Schirò, Di Mauro, Anna Grasso Nicolosi hanno presentato il seguente ordine del giorno.

« La Camera,

considerato che il problema delle abitazioni è ancora oggi lontano dalla soluzione e che in particolare nel Mezzogiorno e in Sicilia presenta aspetti allarmanti a causa della vetustà, della povertà delle risorse locali, delle distruzioni belliche, nonché dell'assenza dei più indispensabili servizi igienici,

invita il ministro

attraverso una più adeguata distribuzione dei fondi, ad una più sollecita applicazione della vigente legislazione e, ove occorra, a provvedimenti straordinari, per avviare a soluzione il grave problema ».

L'onorevole Giaccone ha facoltà di svolgerlo.

GIACONE. L'esame dei bilanci che il Parlamento ogni anno è chiamato a fare, porta

ogni settore politico e l'opinione pubblica a dare non solo un giudizio sull'amministrazione dei vari dicasteri, ma, nel complesso, un giudizio sulla politica economica e sociale che il Governo conduce nel paese.

Questa attenzione soprattutto si polarizza verso gli elementi economici e sociali e, quindi, politici che investono il paese nel suo sviluppo verso la soluzione dei problemi di fondo, che interessano la stragrande maggioranza dei cittadini, le classi lavoratrici, i ceti meno abbienti. Questa attenzione, si fa viva in direzione del progredire della democrazia che può essere vera non già se è fatta solo di parole, di promesse non mantenute, di demagogia, ma di una spinta sociale che porti alla soluzione effettiva dei bisogni del popolo, in particolare di quella parte di esso che è costituita dalle classi attive che lavorano e producono, di quella maggioranza che fino ad oggi ha sopportato i più gravosi oneri. Dall'esame del bilancio dei lavori pubblici appare subito che la politica dell'attuale Governo, come dei precedenti, in direzione delle opere pubbliche continua su una linea anchilosata e quindi asfittica, a causa soprattutto della deficienza dei finanziamenti con le conseguenti remore alla soluzione dei problemi che questo dicastero deve risolvere e per cui è chiamato ad operare.

È stato rilevato da me lo scorso anno, durante l'esame del bilancio dei lavori pubblici, che da circa un decennio gli stanziamenti subiscono una progressiva decurtazione: partendo dal 1945-46 con il 12,92 per cento rispetto al bilancio globale dello Stato, si arriva all'incirca al 6,16 per cento dello scorso anno. Quest'anno la situazione non è migliorata e, pur riscontrando uno stanziamento superiore rispetto a quello passato di circa 5 miliardi, giustamente sottolinea il relatore che si potranno realizzare opere per un importo di 25 miliardi minore di quello dell'esercizio precedente, abbiamo quindi una percentuale ulteriormente ridotta. Questo conferma la giusta critica che abbiamo fatto nel passato e che oggi ancora ribadiamo, perché vogliamo che si cambi metodo, si cambi impostazione.

Cambiare metodo e indirizzo deve significare avvio alla soluzione del problema della casa e che il principio « la casa per tutti », che gli esponenti della maggioranza amano ripetere, non si risolva ancora in una beffa; mentre altre nazioni camminano speditamente, noi, in rapporto ad esse, segniamo quasi il passo e il problema delle case permane nella sua gravità. Ciò si rileva da una indagine compiuta dalla commissione economica euro-

pea, dalla quale risulta che abbiamo un indice di abitazioni fra i più bassi in campo europeo e mondiale. Infatti, l'Italia con le sue 250 abitazioni ogni 1000 abitanti (i dati si riferiscono al 1954), è al disotto del Belgio che ha 347 abitazioni per 1000 abitanti, Svezia 342, Austria 320, Danimarca 312, Cecoslovacchia 293, Francia 288, Ungheria 262, Regno Unito 282, Norvegia 279, Finlandia 260, Portogallo 262.

Questi dati confermano che abbiamo l'indice più alto di affollamento che gravita attorno all'1,39 in Italia, mentre in Francia è dello 0,85 e inferiore rimane in Germania, Regno Unito, Svizzera ed in altre nazioni.

Se poi spostiamo l'indagine verso il Mezzogiorno e le isole, emerge un distacco enorme anche in riferimento al campo nazionale. Infatti, situazioni particolarmente gravi presentano in tal senso la Campania (1,98 persone per stanza), la Puglia (2,19), la Lucania (2,18), la Sardegna (1,40), la Sicilia (1,70).

Se esaminiamo poi le province della Sicilia notiamo un ulteriore peggioramento: Agrigento 2,0, Caltanissetta 2,1, Enna 1,9, Palermo, il capoluogo della Sicilia, 1,76.

Per quest'ultima città, che nella consistenza edilizia è stata sempre deficiente in rapporto alla media nazionale e a quella delle maggiori città italiane, i governi che si sono succeduti, e il partito di maggioranza che questi governi ha espresso, hanno negato sostanzialmente la legge speciale che ancora oggi lasciano nei cassetti della Commissione competente al Senato della Repubblica. Per Palermo i problemi sorti dalle distruzioni della guerra e il problema del coefficiente di affollamento non possono essere risolti con mezzi ordinari, specialmente con i criteri da voi usati che sempre di più segnano una politica di fallimento e soprattutto di ostracismo e di ostacolo per la rinascita del Mezzogiorno e della Sicilia. Politica questa che incide nei confronti delle famiglie meno abbienti e della popolazione residente nei quartieri popolari.

Ecco perché a tale riguardo occorre considerare l'insufficienza degli interventi dello Stato per la riparazione dei danni bellici sofferti dalla città di Palermo, che in gran parte hanno inciso in distruzioni di abitazioni e che ancora permangono per la inadeguatezza dei finanziamenti concessi per tale settore alla Sicilia.

Gli interventi dello Stato infatti non sono stati proporzionati alla entità dei danni subiti dalla Sicilia, che (come risulta dai dati esposti nella relazione della VII Commissione dei lavori pubblici al bilancio del dicastero per

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

l'esercizio 1955-56) ha avuto 176.000 vani di abitazione distrutti, cioè oltre il 10 per cento del numero dei vani distrutti nell'intero territorio nazionale, e 383.000 vani danneggiati. In relazione ai dati di tale relazione, in Sicilia risultano riparati 307.000 dei 383.000 vani danneggiati, mentre per quelli distrutti essa occupa l'ultimo posto tra le regioni d'Italia, con una media del 2 per cento di vani ricostruiti, di fronte alla media nazionale del 20 per cento ed alla media del 29 per cento dell'Italia settentrionale.

Pur con le riserve espresse in detta relazione, che per altro si estendono ai dati di tutte le regioni, l'accertamento di un fabbisogno di 18 miliardi e 680 milioni per la ricostruzione e le riparazioni di opere pubbliche in Sicilia indica la gravità e la vastità del problema del completamento della ricostruzione in quella regione e la esiguità dei mezzi messi a disposizione dallo Stato per risolverlo.

Ne testimonia l'assegnazione per il corrente esercizio di circa 2 miliardi e mezzo al provveditorato alle opere pubbliche di Palermo, che segna una diminuzione di circa 200 milioni rispetto al precedente esercizio.

Il risultato della politica dei lavori pubblici si manifesta spesso volte in forme drammatiche ed inumane, in particolare per quanto attiene alla casa. Basta leggere la stampa. *L'Unità*, in una corrispondenza da Palermo, scrive: « Ottomila case di lusso vuote a Palermo, quindicimila famiglie in tuguri cadenti. I costruttori e gli speculatori delle aree fabbricabili hanno indirizzato tutta la loro offerta verso i gruppi privilegiati della popolazione palermitana, ma oggi questi gruppi non sono in grado di assorbire nuove costruzioni. In contrapposto a questa crisi del mercato edilizio di lusso sta invece la famelica ricerca di appartamenti a tipo popolare da parte degli strati più poveri della popolazione. Quindicimila famiglie, come è stato rilevato durante il recente convegno cittadino per la legge speciale, vivono ancora in case pericolanti. Il presidente dell'istituto case popolari, da parte sua, ha rilevato qualche giorno fa, rispondendo ad un giornale cittadino, che per un solo lotto di case sono state presentate ben 9 mila domande ».

Un'altra corrispondenza da Carini (Palermo) scrive. « Sono quasi dieci giorni che un vecchio invalido e ammalato, il settantaduenne Vito Romano, ha preso alloggio nei locali della pubblica latrina, dove passa la giornata, dorme e, quando può, mangia sotto gli occhi di tutti. L'indegno spettacolo continua a provocare le proteste e gli amari com-

menti dei cittadini che si rendono conto fino a che punto di avvilito e di disprezzo è stata trascinata la persona umana da questo regime clericale. A Carini non c'è ricovero per vecchi indigenti: o meglio, il ricovero esiste, almeno di nome, ma è interamente occupato da un monaco addetto al culto della « Madonna pellegrina ». Da allora il convento è regno incontrastato del monaco addetto al culto mariano. E il vecchio Romano aspetta la morte nella pubblica latrina di Carini ».

Di fronte a tale stato di cose, di ingiustizie, di sperequazioni e di paternalismi, gli indici si aggravano quando si vogliono esprimere le condizioni in cui si trovano le masse popolari a questo riguardo. E questo avviene proprio perché voi permettete che le classi abbienti, cioè coloro i quali vivono sfruttando i lavoratori, abbiano a disposizione un gran numero di vani, in lussuosi appartamenti o in ville.

Risulta evidente, infatti, che per le classi meno abbienti, tolte dal totale questo imponente numero di stanze, la media di affollamento riferita prima aumenta sensibilmente. E non vale il vostro falso pudore a nascondere la realtà, che è quella della esistenza delle grotte, dei tuguri, delle baracche, delle abitazioni malsane che ancora minacciano, e con maggiore pericolo, la morale e la salute dei cittadini poveri del nostro paese.

Questa situazione paradossale per un paese civile, frutto della passata ed attuale vostra politica, si manifesta un po' ovunque, dalla Sicilia alla Sardegna, da Reggio Calabria a Milano, financo qui a Roma.

Non leggo un articolo scritto recentemente da un giornalista che certo non ha nessuna dimestichezza col nostro partito, Salvatore Palazzolo, il quale si occupa delle baracche che ancora esistono nella stessa città di Roma. Vi si leggono cose inaudite, inconcepibili, ma che purtroppo sono tragica realtà.

Nel nostro paese, non solo la inadeguatezza dei fondi concorre a creare queste cose, ma anche le speculazioni sulle aree fabbricabili che il nostro partito, a mezzo del compagno Natoli, ha denunciato in quest'aula e per le quali il Governo, pur impegnandosi ad intervenire con una legge, non ha purtroppo fatto nulla. Concorrono altresì le speculazioni dei vari enti che gravitano attorno alla costruzione delle case, e che hanno fornito scandali a catena, come in quest'ultimo periodo quello dell'I.N.A.-Casa. Queste cose voi le conoscete e da vicino: decidetevi a stroncarle, se volete eliminare una piaga che è diventata purulenta

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

e che ammorba un aspetto della vita sociale del paese.

Ho qui davanti il *Giornale del Mezzogiorno* nel quale sono inserite delle dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, in merito al problema della casa. In un certo senso dovremmo concordare su queste dichiarazioni, ma desideriamo che queste dichiarazioni siano rispettate, essendone ella che le ha fatte responsabile di fronte al paese.

Alla casa decente è legata strettamente la soluzione del problema delle opere igieniche. Su un piano generale è acquisito che in Italia una popolazione di oltre 12 milioni è sfornita di fognature. Per riconoscere questo particolare problema basta riportarsi alle notizie del convegno dell'A.N.D.I.S. E se poi guardiamo l'annuario statistico italiano del 1956, constatiamo che in Italia 69.143 abitazioni mancano di qualsiasi servizio igienico.

In questo quadro poco edificante si inserisce quello delle regioni meridionali. Si rileva sempre dallo stesso annuario che in quattro regioni, cioè la Sicilia, la Sardegna, la Calabria e la Campania, le abitazioni sfornite di qualsiasi servizio assommano a 54.596, pari cioè all'80 per cento della cifra nazionale.

Per un certo aspetto non ci meraviglia leggere nella stampa di qualsiasi colore particolari su questo angolo buio. A Palermo vi sono famiglie che in sedici dispongono di un solo gabinetto. E non solo a Palermo, ma anche a Roma questo avviene. *L'Espresso* del 21 luglio di quest'anno riportava una lettera di un abitante di Roma nella quale si denunciava che a disporre di un solo gabinetto erano in diciassette persone.

Di chi la responsabilità? Dico subito di essere in disaccordo con l'onorevole De' Cocci che affermava che se determinate opere pubbliche non si realizzano, la responsabilità è degli amministratori locali, in particolare di quelli del Mezzogiorno e della Sicilia. Questo è assolutamente falso, e porto subito degli esempi relativi alla mia provincia, Agrigento. Lucca Sicula è un paese privo di fognatura: l'amministrazione di quel comune ha fatto la richiesta al Ministero dei lavori pubblici, ma ancora non ha avuto nulla. Lo stesso accade per Sambuca di Sicilia.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sarà indubbiamente giusto fare le fognature, ma bisogna partire dal principio che non vi è obbligo dello Stato. L'obbligo è dei comuni e delle province. Lo Stato viene incontro ai comuni che non hanno possibilità finanziarie,

e lo fa. Ma non dobbiamo invertire i termini di competenza.

GIACONE. Partendo da questo principio la soluzione di questo problema non verrà mai.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Verrà.

GIACONE. Vi sono comuni in gran numero che non hanno possibilità finanziarie. Basta prendere la rivista delle province italiane e il *Comune democratico* per accertarsene.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La soluzione del problema verrà; purtroppo però sono in molti quei comuni e i bilanci ella li conosce.

GIACONE. Soprattutto perché sono in molti, dovere del Governo è di vedere come risolvere tale esigenza.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il problema si trova in queste situazioni che si sono maturate in 100-150 anni.

Concordo sul fatto che si debbono risolvere questi problemi.

GIACONE. Nella provincia di Agrigento, in comuni come Burgio, Palma Montechiaro, Santa Margherita, ad esempio, non esistono le fognature. Si tratta di un problema non solo igienico-sanitario, ma anche sociale e morale. Quali sono state le risposte a queste richieste? Ricordo come l'onorevole Romita fosse sempre pronto ad accogliere le richieste e a fare promesse, ma la realtà purtroppo ci dice che le opere non sono state ancora fatte. Non desidero soffermarmi oltre su questo: tuttavia vorrei far presente all'onorevole ministro il fatto che questi problemi del meridione debbono essere una buona volta affrontati dal Governo. In modo particolare desidero chiedere all'onorevole ministro di portare la sua attenzione sui problemi esistenti nella provincia di Agrigento, dove queste opere sono assolutamente indispensabili e indilazionabili.

Chi è responsabile di ciò, se non la democrazia cristiana con la sua politica sviluppata sempre sulla base della protezione ai ricchi, della protezione verso i grossi speculatori, verso i vari enti che pompano il denaro del popolo lavoratore?

Occorre rompere questa catena di speculazioni, di omertà, abbandonare la politica di protezione e di paternalismo. Avete questa intenzione, questa possibilità? Ne dubitiamo! Le vostre assicurazioni e le vostre parole possono avere un valore relativo. Alla luce della politica da voi condotta, i risultati sono: che i poveri vivono nella miseria, in case indecenti, malsane, in tuguri, mentre la disoccupazione non accenna a diminuire.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

I lavoratori sanno che questi problemi ancora non avete risolto e perciò sapranno scegliere la strada giusta, dando la fiducia ai partiti popolari che potranno e sapranno risolverli.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno Geraci.

« La Camera,

considerato che lo stanziamento sulla legge 9 agosto 1954, n. 640, fu, nei confronti della provincia di Reggio Calabria, per l'esercizio 1955-56, di 250 milioni e per l'esercizio 1956-57 appena di 150 milioni;

considerato che tali stanziamenti appaiono assolutamente irrisori, giacché ivi domina il tugurio e, specificamente nella città di Reggio Calabria, centinaia di famiglie sono ancora ricoverate in uno stato di promiscuità bestiale nella caserma del 208° fanteria, nell'ex caserma Borrace e in altre località di fortuna,

invita il Governo,

nel ripartire la somma prevista dal capitolo 140 del bilancio per l'esercizio 1957-58, ad assegnare uno stanziamento di almeno 600 milioni 400 per la città di Reggio Calabria e 200 per la provincia ».

L'onorevole Geraci ha facoltà di svolgerlo.

**GERACI.** La presentazione di questo ordine del giorno scaturisce dalla mancata risposta ad una mia interrogazione presentata sin dal 1° agosto di quest'anno. Ma poiché su questo stesso argomento ha già parlato il collega Minasi, sarò brevissimo. In quella interrogazione, come in questo ordine del giorno, si chiede che il ministro voglia effettuare uno stanziamento sul capitolo 140 del presente bilancio in favore della provincia di Reggio Calabria (ex legge 9 agosto 1954) che sia più congruo e più rispondente alla attuale situazione della provincia e della città di Reggio. In questa città, ad esempio, vivono migliaia di persone alloggiate in abitazioni malsane e in modo particolare in due caserme che non è possibile evacuare, in una promiscuità che non esito a definire bestiale, o in baracche cadenti o in grotte.

Per tutti questi motivi chiedo all'onorevole ministro di accogliere il mio ordine del giorno, con il quale chiedo, ripeto, un maggiore stanziamento; per lo meno di 600 milioni, di cui 400 per la città di Reggio Calabria e 200 per la provincia.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno Vilelli:

« La Camera,

considerato che nella legge 1° luglio 1955, n. 556, con cui — modificandosi quella del 21 agosto 1940, n. 1289 — si disponeva la riammissione in termini per l'esercizio del diritto al riscatto delle case della città di Messina a favore degli aventi titolo che le occupavano alla data di entrata in vigore della suddetta legge n. 556, non erano precisate, per l'attuazione della ripristinata facoltà, le modalità relative al prezzo, per cui ne veniva devoluta la determinazione al Ministero dei lavori pubblici ai sensi degli articoli 258 e 259 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165;

considerato che, nonostante le legittime reiterate richieste delle associazioni inquilini di Messina, quell'istituto autonomo case popolari, incaricato di provvedere alle occorrenze del caso, ha ritenuto di proporre un prezzo in misura tutt'altro che aderente ai presupposti dei diritti vantati da detti utenti assegnatari;

considerato, altresì, che ciò avveniva nonostante i voti espressi dagli organi rappresentativi dell'associazione suddetta — legalmente costituita fin dal 1946 — e, nonostante le formali, categoriche assicurazioni a suo tempo date dal ministro dei lavori pubblici dell'epoca, il quale dichiarò che, in ogni caso, non sarebbe stato usato ai cittadini messinesi un trattamento diverso da quello praticato per gli utenti delle case dell'ente edilizio di Reggio Calabria, che si erano trovati nella stessa situazione,

considerato — inoltre — che, per conseguire l'esercizio del diritto di riscatto, il Ministero dei lavori pubblici ha predisposto un piano finanziario, stabilendo a carico dei richiedenti un onere decisamente sproporzionato — e tanto meno legittimo o legittimabile — omettendo di tener presente che essi avevano maturato il loro diritto in forza di requisiti, prerogative e condizioni che caratterizzavano la loro identificazione particolare (iscrizione nell'elenco degli aventi titolo, aver abitato ininterrottamente in baracca, non possedere beni immobili e non aver titolo a richiedere allo Stato le speciali obbligazioni a favore dei proprietari di case danneggiate dal terremoto del 28 dicembre 1908;

considerato, poi, che, circa il riferimento agli articoli 258 e 259 del regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, di cui all'articolo 3 della legge n. 556, è chiaro che il legislatore intese riferirsi al prezzo stabilito dal Ministero al

momento della redazione dei piani finanziari originari, che erano stati — volta a volta — compilati all'epoca della stipulazione dei contratti provvisori di locazione, in attesa che, sulle stesse basi, venisse effettuata la volturazione in contratti di acquisto a scomputo o con la reluzione del canone;

poiché non vi è dubbio che tale disposizione ha ispirato il legislatore, come si evince dai dibattiti svolti negli interventi presso le competenti Commissioni legislative;

tenuto presente che, mentre, ad un certo tempo dell'*iter* legislativo, la proposta di legge dell'onorevole Gaetano Martino (n. 360), che portò, poi, alla legge n. 556, era stata compresa nel gruppo delle proposte da essere esaminate dalla Commissione speciale, in un secondo momento — proprio per le caratteristiche peculiari che ne identificavano la inequivocabile distinzione soggettiva ed oggettiva — ne venne disposto lo stralcio, proseguendo autonomamente nel suo sviluppo;

considerato, infine, che erroneamente gli organi amministrativi del Ministero dei lavori pubblici si sono riferiti alla legge 11 febbraio 1952 in tema di « rivalutazione per conguaglio monetario », che non può — nella fattispecie — riguardare coloro, a favore dei quali è stato riconosciuto il ripristino di un diritto: non ravvisandosi ragione alcuna per dar luogo a novazioni negli elementi costitutivi del rapporto giuridico iniziale, trattandosi di « diritti acquisiti » da parte di una benemerita categoria di cittadini severamente colpita da un indimenticabile evento tellurico e dalle sue amare conseguenze;

ritenuto che, in occasione della promulgazione della sopracitata legge 21 agosto 1940, n. 1289 — i cui obiettivi erano quelli di costituire un patrimonio al comune di Messina: il che nessuna legge morale poteva autorizzare che fosse fatto a danno dei titolari di un diritto acquisito — nessun preavviso venne dato, come sarebbe stato preciso dovere, avendo, invece, la legge, perentoriamente stabilito all'articolo 2: « È vietata ogni ulteriore alienazione delle case suddette a decorrere dalla entrata in vigore della presente legge », mentre ognuno si sentiva — ed era — nel pieno esercizio del suo diritto, anche perché nessuna manchevolezza o inadempimento era stato commesso, né tanto meno era stato contestato, a pena di decadenza,

invita il ministro dei lavori pubblici ad emanare con carattere di urgenza disposizioni perché siano sospese tutte le procedure coattive giudiziarie in corso, disponendo per

un completo riesame della delicata situazione, nella certezza che, nel riconoscimento dei diritti acquisiti, venga ribadito il principio sociale in ogni tempo affermato, ed anche recentemente consacrato dall'approvazione di norme provvidenziali a favore degli utenti, che hanno i requisiti per divenire proprietari della casa abitata ».

L'onorevole Villelli ha facoltà di svolgerlo.

VILLELLI. Anche se stamane gli onorevoli Schirò e Bonino hanno richiamato l'attenzione su alcuni aspetti delle vicende relative agli sfratti ingiunti da parte dell'istituto autonomo case popolari di Messina, l'ordine del giorno da me presentato profila e segnala alla vostra alta considerazione un aspetto tutto particolare che si fonda su presupposti oltreché di ordine morale, anche sociali e soprattutto giuridici. In definitiva muove la richiesta di particolare esame da una legge che è quella del 1940. Come l'onorevole ministro sa, perché noi abbiamo personalmente avuto l'onore di richiamare la sua alta attenzione a questo riguardo, non v'è stata la possibilità, dal momento della nostra sollecitazione alla attuale realtà, di giungere ad una conclusione concreta ed è perciò che il mio ordine del giorno tende rispettosamente a sollecitarla, non essendovi dubbio, dal punto di vista strettamente giuridico, che la legge del 1940 (che nel mio ordine del giorno viene richiamata in dettaglio) ha determinato un procedimento ben strano. Cioè, allo scopo di costituire il patrimonio del comune di Messina, si sono trasferite in sua proprietà tutte le case costruite con le varie provvidenze decise a favore di Messina a seguito del terremoto del 1908. Ne è derivato che i cittadini messinesi che avevano avuto la casa in forza di quelle provvidenze hanno perso la possibilità di riscattarle, possibilità che era loro riconosciuta dalle leggi originarie.

Su proposta dell'onorevole Martino, i due rami del Parlamento approvarono una legge che ripristinava quel diritto. Come l'onorevole Di Leo, che fu relatore di quella proposta di legge, ricorderà, in sede di Commissione noi richiamammo l'attenzione del Governo su un particolare aspetto del problema. Indubbiamente il ripristino del diritto a riscattare la casa rappresentava un atto di giustizia, ma esso non era sufficiente, occorrendo altresì mettere il cittadino in condizioni di esercitare siffatto diritto. La proposta Martino demandava al Ministero di fissare il prezzo degli immobili da riscattare, tenendo presente il

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

disposto degli articoli 258 e 259 della legge sulla edilizia popolare del 1938.

Senonché, come è stata usata dal Ministero quella delega a fissare il prezzo dell'immobile soggetto a riscatto? Sostenevamo noi in Commissione, con rigorosa interpretazione della legge, che naturalmente questi cittadini che venivano riammessi nel loro diritto, dal momento che in nessun modo avevano demeritato, dovevano godere gli stessi benefici di cui avevano goduto fino al 1940 i cittadini di Messina.

Gli uffici del Ministero (non l'illustre onorevole ministro a cui oggi abbiamo l'onore di parlare) hanno ritenuto di dover applicare non già il piano finanziario fatto a suo tempo per ogni costruzione, ma la legge del 1952 sul conguaglio monetario, che moltiplica di dieci volte il valore. Ai cittadini, riammessi a godere di un beneficio da cui erano stati esclusi non per una loro carenza o per un loro demerito, ma per disposizione di una legge la cui irritualità, irregolarità e — mi si consenta la parola — immoralità, sono riconosciute da quest'altra norma di legge che revoca la precedente e ripristina il titolo del diritto, si imponeva di pagare in base al valore attuale dello stabile e non a quello del tempo in cui fu costruito.

Ma una simile pretesa equivaleva ad una arbitraria limitazione della capacità d'acquisto da parte dei cittadini di Messina superstiti del terremoto.

Ci si preoccupa tanto di dare la casa ai cittadini che non la posseggono e la si nega ai cittadini che la occupano in forza di disposizioni di leggi la cui validità non può non essere riconosciuta. Ho pertanto fiducia che il ministro suggerirà col suo assenso questi nostri voti.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli De Capua e Caccuri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

mentre apprezza lo sforzo del Governo per risolvere il problema della casa ai senza tetto, ai disoccupati e a quanti restano colpiti dalla guerra o, comunque, non in grado di risolvere da soli il problema;

mentre riconosce l'opera immensa di ricostruzione morale e materiale del paese, dopo le distruzioni e i lutti di una guerra perduta,

invita il Governo

a voler realizzare una politica unitaria dei lavori pubblici: completa, razionale, effi-

ciente, coerente, con un ordine di gradualità delle opere pubbliche necessarie al paese ».

L'onorevole De Capua ha facoltà di svolgerlo.

**DE CAPUA.** Negli anni 1956-57 — anni, senza dubbio, operosi in ciascun settore del dicastero dei lavori pubblici, vuoi per le opere concretizzate, ma soprattutto per l'impostazione di altre provvidenze che si proiettano nel futuro — con la costituzione del C.E.P. (Comitato per il coordinamento dell'edilizia popolare), attuata con il concorso dello Stato, si è dato il via alla costruzione di quartieri residenziali.

Ciò rappresenta una nuova forma di edilizia popolare; concetti del tutto nuovi, criteri di funzionalità sociale sino ad oggi mai considerati.

Logicamente compito precipuo del C.E.P. è quello di stimolare l'attività edilizia, con il concorso diretto e indiretto dello Stato, per la costruzione di quartieri coordinati, secondo un sistema che ha già trovato larga, ammirata applicazione in alcuni paesi del nord-Europa.

Con quei numerosi colleghi che hanno, nei loro interventi, rilevato la carenza di una politica organica nei lavori pubblici, e che hanno dichiarato indispensabile una riorganizzazione del Ministero, del quale andiamo esaminando il bilancio di previsione 1957-58; con quei colleghi che hanno deprecato come gli uffici del genio civile siano ridotti a prestare servizi a vantaggio di altre amministrazioni, anziché a vantaggio della propria, noi concordiamo, invitando il nuovo titolare onorevole Togni a tradurre, dal mucchio delle carte che egli ha trovato — (almeno per quanto si riferisce ai capoluoghi di Bari e Foggia) — in opere ed attività proprio questi quartieri residenziali che, secondo noi, potrebbero e devono costituire il rilancio della preminenza del Ministero dei lavori pubblici.

Anche l'onorevole Romita, all'altro ramo del Parlamento, auspicò. « Che si giunga al più presto alla unificazione delle competenze in materia di lavori pubblici, competenze ora suddivise tra diversi ministeri ».

Noi, ripetiamo, concordiamo con detti colleghi, tanto più che osserviamo il Ministero dei trasporti con la notevole mole dei lavori in campo ferroviario, il Ministero del lavoro con i cantieri di lavoro, il Ministero dell'agricoltura con le opere di sistemazione montana e di bonifica, il Ministero della pubblica istruzione in materia di edifici scolastici, il Ministero della difesa per quanto si riferisce a caserme, aeroporti e alle diverse attrezzature

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

militari. Senza considerare poi i vari enti che operano in materia di lavori pubblici, e cioè: la Cassa per il mezzogiorno, l'U.N.R.R.A.-Casas, l'I.N.A.-Casa, gli enti di riforma, ecc.

Secondo noi quindi ben vengano i nuovi quartieri residenziali, completamente autosufficienti, cioè dotati di tutti i servizi sociali necessari (chiese, esercizi pubblici, scuole, asili, centri di cultura, luoghi di divertimento, ecc.). E vengano come primo esempio concreto di una politica unitaria dei lavori pubblici, completa, razionale, efficiente, coerente, con un ordine di gradualità delle opere che ci permettiamo di enunciare.

Innanzitutto, edilizia civile, nel senso che bisogna con massicci, poderosi interventi affrontare il doveroso compito di risolvere per ciascuno cittadino il problema della casa propria.

Questa nostra affermazione non vuol significare peraltro la negativa dell'azione già intensa ed efficace svolta dal Governo e dal suo dicastero, onorevole ministro, nel campo dell'edilizia; azione che si riassume in oltre 260 miliardi di spesa per la costruzione diretta di abitazioni popolari o per la concessione di contributi ad enti ed istituti che operano nel campo dell'edilizia popolare (istituti case popolari, cooperative edilizie, ecc.). Particolarmente valida risulta anzi l'azione svolta per la eliminazione delle abitazioni malsane, dei bassi, delle baracche, ecc.

S'impone, a nostro avviso, quindi, la proroga delle agevolazioni per l'edilizia, della legge che viene a scadere il 31 dicembre 1957; e bene ha fatto l'onorevole relatore collega Di Leo a porre in risalto questa esigenza nella sua relazione.

Qui, per inciso — prima di passare ad altro argomento — ci sia consentito di rivolgere una vivissima preghiera all'onorevole ministro perché sia intensificato il programma di costruzione di case per i senza-tetto — e in questo campo nel 1956 si è avuto un rallentamento dopo l'intensa attività svolta negli anni immediati del dopoguerra —, tenendo particolarmente presente i comuni danneggiati dalla guerra e soprattutto il problema dei profughi.

Ci sia infine consentito osservare che, secondo noi, occorre riuscire entro questo scorcio di legislatura ad approvare una proposta di legge — tra le diverse che già da tempo stanno davanti al Parlamento — per la concessione in proprietà, a favore degli attuali assegnatari, delle case dello Stato, dei comuni, delle province, degli istituti a contributo statale. Secondo quanto all'articolo 47 della Costitu-

zione, intendiamoci, dove al secondo comma si legge che la Repubblica « favorisce l'accesso del risparmio popolare alla proprietà dell'abitazione »: cioè per consentire a ciascuno di avere la casa in proprietà; non una casa qualunque, acquistata per lucro o per investire il sudato risparmio, ma la propria casa: quella che ciascuno ha abitato da sempre, dove ognuno e tutti conserviamo ricordi lieti e tristi e dove è sublime pensare che la propria vita si prolungherà in quella dei figli e dei nipoti.

In secondo luogo le opere sociali: chiese, asili, centri di studio, di qualificazione professionale, di miglioramento morale.

Nella discussione del bilancio di previsione dello scorso anno in Commissione, noi facemmo notare al suo predecessore, signor ministro, l'opportunità doverosa di considerare del tutto insufficienti i mezzi a disposizione in questo campo. Oggi confermiamo questo nostro punto di vista perché consapevoli che la squilla di un bronzo sacro, invitante alla preghiera e all'amore di tutte le creature al Creatore, può e deve porre fine alla divisione, alle passioni, agli egoismi, ai pregiudizi, all'odio, in questa nostra vita fuggevole. Troppe chiese crollano, signor Ministro, e noi vi assistiamo impotenti; e spesso il crollo significa anche dispersione di valori storici e di arte.

Diversi comuni e molte borgate difettano, onorevoli colleghi, di asili di infanzia; e non tutti si preoccupano che a quell'infanzia, spesso abbandonata per le strade, sarà affidato, nel giro di pochi anni, il compito di riprendere questa nostra opera, talvolta manchevole, per l'ulteriore migliore progresso della patria nostra, di questa nostra società.

In terzo luogo le opere igieniche. È evidente che è d'uopo sistemare le zone prescelte per l'edilizia allacciandole ai pubblici servizi, per rendere cioè abitabili i nuovi alloggi. Tanto più ciò affermiamo, considerando che la maggior parte dei comuni del nostro meridione mancano del tutto di attrezzature igienico-sanitarie o le attrezzature esistenti risultano insufficienti, o vetuste, o danneggiate.

Anche per le numerosissime domande di contributo affluite al Ministero, per la legge 3 agosto 1949, n. 589, noi chiediamo una diligente opera di coordinamento e una equa disamina comparata dei bisogni delle popolazioni interessate. Soprattutto nella considerazione che molti comuni non hanno potuto avvalersi delle provvidenze della legge 589 a causa dei loro bilanci deficitari: e perciò, essendo stato affidato alla Cassa per il mezzogiorno il problema di sopperire vuoi per le opere igienico-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

santarie eccedenti l'ambito dei singoli comuni, vuoi per quelli in situazione di bilancio deficitario, occorre una stretta intesa tra Ministero dei lavori pubblici e Cassa per il mezzogiorno, la quale anche in questo settore deve conservare funzione di integrazione e mai di sostituzione dei competenti organi del Ministero dei lavori pubblici.

Di poi, viabilità ordinaria maggiore e minore. Numerosi colleghi si sono trattenuti sull'argomento. È questo, infatti, uno tra i settori le cui esigenze sono più vivamente avvertite, talvolta assumendo rilievi angosciosi e drammatici per il contributo di sangue che quotidianamente viene versato.

Noi abbiamo accolto con favore l'iniziativa di autorizzare l'« Anas » a impostare e a dare inizio alla realizzazione di autostrade per le comunicazioni rapide fra il nord e il sud. Ma occorre intensificare lo studio, l'impostazione, la risoluzione dei problemi della viabilità ordinaria, sia statale e sia degli enti locali; poiché siamo sulla buona strada con la stessa legge 21 maggio 1955, n. 463, avendo assicurato per il Mezzogiorno due miliardi l'anno per ciascuno degli esercizi dal 1955-56 al 1964-65.

Occorre non dimenticare che la evoluzione, l'incremento, la sicurezza dei trasporti su strada (ci riferiamo a quelle ordinarie) facilita anche la capillarità della distribuzione dei beni, e rende più diretto e più economico il trapasso dei prodotti dai luoghi di produzione a quelli di consumo; sicché questo importante problema del suo dicastero, onorevole ministro, non è scevro da importanti riflessi economici interni e internazionali.

Vengono poi le opere idrauliche. La sistemazione montana e fluviale è interdipendente e collegata vicendevolmente. Qui ritorna il suggerimento di coordinare al massimo l'azione del Ministero dei lavori pubblici con quella del Ministero dell'agricoltura, tenendo conto che anche questo problema è precipuo del Mezzogiorno ma non soltanto di esso.

Qui, forse egoisticamente, chiediamo che sia affrontato più sollecitamente il problema di ordine idraulico, per altro già avviato a soluzione, quale quello della sistemazione del fiume Ofanto, nonché del Calore per un più efficiente approvvigionamento idrico dei comuni e delle popolazioni servite dall'acquedotto pugliese, e anche per gli evidenti effetti che ne conseguono a favore della tutela degli agricoltori esposti alla ricorrente furia di quelle acque.

Infine, le opere marittime. Non è sufficiente, signor ministro, quanto si è fatto — e anche qui è notevole e nessuno può discono-

scerlo — per i grandi porti d'Italia. I porti adriatici dell'Italia meridionale, da Vieste a Monopoli, subirono danni ingentissimi a seguito degli eventi bellici ed in qualche caso la distruzione fu quasi totale.

Noi dobbiamo insistere nella doverosa segnalazione di un problema sempre più pressante, sempre più sentito, qual è quello degli approdi dei pescherecci nei porti-rifugio. I marittimi adriatici da Ancona a Brindisi continuano a lamentare la carenza di un qualsiasi porto-rifugio per le imbarcazioni ad elica, per i grossi pescherecci a vela, i quali, se colti di sorpresa dal mare grosso e dalla procella, rischiano di affondare con pericolo di vite umane. E noi richiamiamo sull'argomento l'attenzione del ministro perché vengano finalmente affrontati e risolti i completamenti e i rafforzamenti dei moli foranei di Vieste, Molfetta, Giovinazzo, Santo Spirito, Torre a Mare, ecc.

Non mancano settori altrettanto importanti, quali la edilizia scolastica, gli impianti di energia elettrica, ecc.; noi ci proponiamo di ritornare su questi argomenti in altra occasione.

Abbiamo voluto questa sera dare una visione di sintesi sulle più significative attività del Ministero dei lavori pubblici con l'augurio che esso, attraverso la guida, la iniziativa, la valorizzazione del nuovo titolare responsabile, che è, lo sappiamo bene, un meridionalista convinto, saprà ritrovare e riconquistare il posto di avanguardia, di preminenza che gli spetta fra gli altri dicasteri. Sono infatti le opere pubbliche non a torto considerate come un bagaglio enorme di « capitale fisso sociale »; capitale che solo la collettività può fornire e che per la collettività deve essere interamente e saggiamente utilizzato, per un più alto tenore di vita di noi stessi, del nostro prossimo e soprattutto di quelli che verranno.

Queste nostre parole vogliono significare un desiderio del meglio: ma vogliono anche ricordare le realizzazioni già fatte, almeno nel senso di un riconoscimento dell'intento degli ideatori, da Tupini ad Aldisio, da Merlin a Togni. E vogliono anche essere riconoscimento dello sforzo, della quotidiana attività di tutti i funzionari del Ministero dei lavori pubblici, soprattutto dello spirito di sacrificio contro le imprevedibili, paurose calamità verificatesi in questi ultimi anni.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno Sanzo:

« La Camera,

constatate le dannose confusioni in materia di opere pubbliche derivanti da continue

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

interferenze di varie amministrazioni e da insistenti spoliazioni di competenze istituzionalmente pertinenti al Ministero dei lavori pubblici;

constatato il grave disagio, economico e morale, in cui si trova il personale, sia tecnico che amministrativo, dell'amministrazione dei lavori pubblici anche per i motivi suesposti, invita il ministro dei lavori pubblici:

1°) a chiedere in sede competente non solo che finiscano tutte le irrazionali interferenze di competenze, ma che l'amministrazione dei lavori pubblici venga reintegrata di tutte le illegittime spoliazioni;

2°) che con opportuni provvedimenti, riguardanti il personale amministrativo e soprattutto tecnico, ricollegli il Ministero alle gloriose tradizioni di preparazione, di profondo senso del dovere fino al sacrificio, nell'interesse e per il progredire sociale della collettività nazionale ».

L'onorevole Sanzo ha facoltà di svolgerlo.

SANZO. Il mio intervento, breve per la limitatezza di tempo a disposizione, vuole essere un particolare grido di allarme dell'unico rappresentante dell'amministrazione dei lavori pubblici in quest'Assemblea; grido d'allarme che ha la pretesa di giungere al cuore del ministro Togni prima, dell'intero Governo poi.

Non vuota retorica politica, ma cosciente responsabilità, rispecchiante le ansie, le aspirazioni e — perché no? — anche le mortificazioni della grande, nobile famiglia dei lavori pubblici: grande per il numero dei suoi componenti al centro e alla periferia; nobile per la sua storica e documentata tradizione di sacrificio e di solidarietà, per il suo apporto di alta tecnica in campo nazionale ed internazionale.

Non dico cosa nuova alla sua pensosa responsabilità, onorevole ministro, quando affermo, in piena coscienza, che è necessario ed urgente, pena la fine ingloriosa di una gloriosissima amministrazione, intraprendere adeguate azioni nelle sedi opportune per il blocco dei continui tentativi di sottrazione di competenze, per la sollecita reintegrazione delle competenze già sottratte, per un adeguato, moderno e definitivo ordinamento delle attribuzioni e dell'organizzazione del personale, per ridare, infine, fiducia nel non facile lavoro a tutti i dipendenti, dal più elevato al meno elevato in grado.

È, senza dubbio, pacifico che la natura dell'amministrazione dei lavori pubblici è « natura di spesa per costruire »; che l'elemento « opera » è l'anima e l'essenza dell'ammini-

strazione. La difesa quindi di questa « anima » non può e non deve intendersi attentato alla vita di altre amministrazioni statali, che natura diversa hanno, ma monito responsabile a governi e a ministri, che per motivi sia pure qualificabili attentano o fanno attentare a quest'« anima »; a non creare frazionamenti di una materia di carattere organicamente unitario, frazionamenti che, come l'esperienza largamente dimostra, portano, oltre al resto, ad aggravii di spese generali e di organizzazione, che, se risparmiata, potrebbero andare ad incrementare i capitoli riguardanti le varie spese di opere pubbliche da porre in essere.

Tanto vide e sentì il legislatore del 1865; il legislatore del 1904 che riorganizzò il Ministero sulle basi di un segretariato generale, una direzione generale di ponti e strade, una direzione generale per le opere idrauliche, una direzione generale per le opere marittime, una direzione generale dei servizi speciali ed un ufficio speciale per le ferrovie, tramvie e automobili. Le riforme dei primissimi anni del regime fascista, operate evidentemente da uomini responsabili, non solo non intaccarono la natura del Ministero, ma la rinsaldarono e la incrementarono. La riforma del dicembre del 1922 attribuiva al Ministero la materia riguardante ponti e strade, opere idrauliche, bonifiche, irrigazioni, opere marittime, acque pubbliche, energia elettrica, edilizia, costruzione di tutti gli edifici pubblici, esclusi quelli delle amministrazioni militari e quelli non adibiti ad uso pubblico pur facendo parte del patrimonio dello Stato, acquedotti, riparazioni dei danni causati da frane, nubifragi, eccetera, opere di grande irrigazione, lavori di rinsaldamento e rimboschimento, costruzione di strade ferrate, concessioni e vigilanza di ferrovie, tramvie e automobili. L'altra riforma del settembre 1924, che riformava la precedente, non mutò sostanzialmente le attribuzioni originarie.

Ma un regime personalistico come quello fascista, a mano a mano che si affermava e assumeva tutte le leve della vita del paese, non poteva non creare nuovi organismi per i suoi uomini, scorporando materie e competenze da questa e da quell'altra amministrazione statale. E così, nel giugno del 1927, fu disposto il passaggio dell'ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili dal Ministero dei lavori pubblici a quello delle comunicazioni; nel settembre del 1929 passarono dal Ministero dei lavori pubblici al sottosegretariato di Stato per la bonifica integrale, presso il Ministero dell'agricoltura, i servizi relativi alla bonifica idraulica, alle opere di

sistemazione montana, alle opere idrauliche riconosciute dal consiglio superiore dei lavori pubblici prevalentemente connesse alla bonifica idraulica ed alle trasformazioni fondiaria di pubblico interesse; alle opere d'irrigazione, anche se con serbatoi e laghi artificiali, agli acquedotti rurali, alle strade di trasformazione fondiaria e di bonifica dell'agro romano, alle borgate ed i fabbricati rurali, alla ripartizione della spesa delle opere di bonifica idraulica ed al recupero delle quote dovute allo Stato dagli enti locali e dai proprietari interessati.

Le ansie prebelliche e la seconda guerra mondiale fermarono le spoliazioni di competenze, ma il dopoguerra le ha riprese in misura forse più smodata di prima. I governi della Repubblica, succedutisi in quest'ultimo decennio, nell'ansia di raggiungere, senza dubbio, nobili fini e non partendo da presupposti personalistici, hanno anche essi perduto di vista la vera natura dell'amministrazione dei lavori pubblici, che è « natura di spesa per costruire » opere pubbliche e di pubblico interesse, ripetiamolo, nel concetto organicamente unitario, che richiede la presenza di un organo unico, di un unico ministero, che abbracci e coordini tutta la materia attinente.

Da questa base, che nessun legislatore mai potrà non riconoscere solida, parte vivo e accorato l'appello, onorevole ministro, non solo per far cessare le velleità di spoliazioni ai danni dell'amministrazione interessata, ma per far reintegrare le competenze ingiustamente sottratte, nell'interesse di un sano ordinamento amministrativo e nell'interesse della economia sociale di tutto il paese.

È necessario ed urgente che venga concentrata nel Ministero dei lavori pubblici tutta la materia attinente alle opere pubbliche, rivedendo così le attribuzioni di stretta competenza della amministrazione dei lavori pubblici, frazionata irrazionalmente fra altre amministrazioni.

Non si può condividere, secondo il mio modesto parere, nell'interesse, ripeto, di una sana amministrazione e della collettività nazionale, l'opinione di chi maliziosamente, per poter inferire colpi... mancini, mette in risalto per il Ministero dei lavori pubblici pastoie burocratiche, controlli pesanti, preventivi e consuntivi, quando non addirittura, fra le righe, scarsità qualitativa, e se fa comodo quantitativa, di personale, oppure l'assunto che l'ente che gestisce l'opera ne cura l'esecuzione.

A costui, o a costoro, con coscienza tranquilla si può rispondere: 1°) che, se il colpo... mancino lo ha tirato e lo vuole tirare un altro

Ministero, questo deve sottostare alle medesime pastoie burocratiche, ai medesimi controlli preventivi e consuntivi e che, pur rigettando vigorosamente le eventuali insinuazioni di qualsiasi natura nei confronti del personale dei lavori pubblici, che ha dato sempre prova di particolare preparazione e competenza e di profondo senso del dovere, in linea di massima tutta la burocrazia statale si trova comunque allo stesso livello; 2°) che, se il colpo... mancino lo ha tirato o lo vuole tirare un ente speciale, al di fuori di controlli preventivi e con adeguato personale adeguatamente remunerato, anche il Ministero dei lavori pubblici, nelle stesse condizioni, avrebbe potuto e potrebbe attendere tranquillamente a qualsiasi compito speciale; 3°) che, se si dovesse accettare l'assunto che l'ente che gestisce l'opera ne cura l'esecuzione, allora ogni ministero dovrebbe avere una direzione generale lavori e il Ministero dei lavori pubblici non avrebbe ragione di esistere.

La vita di un ministero, di natura tanto chiara quanto complessa, non può essenzialmente giustificarsi, di fronte all'opinione pubblica e alle esigenze dell'economia nazionale, con vistose e pompose circolari di « alta sorveglianza » sulle opere pubbliche o con l'ordinaria e sempre più ridotta manutenzione delle opere eseguite.

Vada incondizionato e pieno il riconoscimento di questa Assemblea ai governi della Repubblica succedutisi in questi anni, che, per affrontare e risolvere con immediatezza problemi di particolare importanza dal punto di vista sociale, di solidarietà e di giustizia, hanno affrontato e disposto mezzi ed organismi particolari, limitati nel tempo; ma non si sottaccia l'enorme disagio derivante da dannose confusioni per continue interferenze di varie amministrazioni in materia di edilizia, di bonifica, di elettricità, di viabilità, di naturali calamità, di costruzione di opere pubbliche in genere. Non moto fazioso dell'animo, ma senso di responsabilità nell'interesse della collettività spinge a chiedere, a distanza di oltre dieci anni dalla costituzione della Repubblica, che questo stato di cose finisca !

Il Ministero dei lavori pubblici, istituzionalmente competente in materia di edilizia statale, sovvenzionata e scolastica, si vide, negli anni seguiti alla fine della seconda guerra mondiale, strappare brandelli della sua « anima » nel senso enunciato all'inizio del mio intervento, con lo specioso mezzo di leggi speciali, quali i provvedimenti del maggio del 1948 per la costruzione di alloggi da assegnarsi in locazione ad ufficiali e sottuffi-

ciali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica; del giugno 1949 e aprile 1953 per la costruzione e acquisto di case di tipo popolare per dare in fitto ai dipendenti del Ministero delle finanze; del dicembre 1952 per la costruzione di edifici di tipo economico e popolare da concedere in uso al personale dipendente delle poste e telegrafi e dell'azienda di Stato per i servizi telefonici (l'« Incis », controllato e vigilato dal Ministero dei lavori pubblici, creato proprio per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato, veniva dimenticato); il provvedimento del piano I.N.A.-Casa, col quale si attribuisce sostanzialmente al Ministero del lavoro e della previdenza sociale la competenza di costruire case di tipo popolare; il provvedimento dell'agosto del 1954, n. 645, col quale l'edilizia scolastica ha iniziato la marcia verso il Ministero della pubblica istruzione.

Strana situazione si è creata nel settore delle opere pubbliche di bonifica a causa del trasferimento, dianzi citato, di questo settore di attività da una amministrazione, quale quella dei lavori pubblici, chiamata istituzionalmente a provvedere a tutte le opere pubbliche dello Stato, ad un'altra, quale è l'amministrazione dell'agricoltura, che ha fini istituzionali completamente diversi, come sono quelli della produzione agricola e delle attività ad essa connesse.

Più strana la situazione appare se si tiene presente che il Ministero dell'agricoltura deve valersi in tale materia degli uffici del genio civile e dei provveditorati e che il riassetto idraulico agrario dei terreni paludosi è strettamente legato ai servizi delle opere idrauliche dei bacini montani, delle utilizzazioni delle acque pubbliche e della viabilità, di competenza dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Conflitti di attribuzioni sono in atto in materia di elettricità con il Ministero dell'industria, il quale sostiene che, poiché l'elettricità serve ad alimentare le industrie, la specifica competenza dovrebbe essergli del tutto demandata, non tenendo volutamente conto che la energia idroelettrica rappresenta una delle possibili utilizzazioni delle acque pubbliche, che l'amministrazione di queste sotto ogni profilo (polizia delle acque, loro regimazione) è affidata al Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero dei trasporti, poi, non contento di essersi fagocitato l'ispettorato delle ferrovie, tramvie ed automobili, si agita per porre le mani addirittura sull'azienda della strada e sulle nuove costruzioni ferroviarie.

In materia di naturali calamità faccia mantenere in vigore, onorevole ministro, come mi pare abbia fatto in occasione delle recenti e disastrose alluvioni del settentrione d'Italia, le disposizioni del 1926, che attribuiscono tutti i poteri di pronto soccorso al Ministero egregiamente da lei presieduto e conseguentemente insista con tutte le sue forze per ottenere l'adeguata attrezzatura e i necessari fondi.

Dalle linee succintamente esposte traspare il grande travaglio dell'amministrazione dei lavori pubblici. Ma questa vecchia quercia, che affonda le sue radici in ordinamenti antecedenti all'unificazione, che ha dato all'Italia e al mondo, tecnici di alto valore, non può finire, ma deve risorgere per ricollegarsi alle gloriose tradizioni di preparazione specifica, di profondo senso del dovere fino al sacrificio nell'interesse e per il progredire sociale della collettività nazionale. Ed è proprio in nome di questo sublime interesse che responsabilmente ci permettiamo chiedere la fine di tutte le irrazionali interferenze di competenze, di tutte le illegittime spoliazioni.

Solo così lo Stato potrà veramente dare al Ministero dei lavori pubblici un sano, organico, snello e moderno ordinamento, nell'ambito delle disposizioni vigenti, potrà veramente ridare fiducia nel lavoro ai dipendenti di ogni grado, gruppo e categoria, siano essi tecnici, siano essi amministrativi.

Contribuirà a tanto un adeguato riordino delle carriere e delle attribuzioni del ramo tecnico e del ramo amministrativo, sulla base essenziale, secondo il mio modesto punto di vista, della stretta collaborazione tra elementi tecnici ed amministrativi al centro e alla periferia; una adeguata ripartizione delle competenze fra gli organi dell'amministrazione centrale e quelli dell'amministrazione periferica, col criterio, in linea di massima, di affidare al Ministero la parte fondamentale, politica ed amministrativa, di direzione, sorveglianza, coordinamento e, soprattutto, la parte deliberativa delle opere, ai provveditorati la gestione delle opere. Penso che questo criterio sia idoneo a condurre ad un vero e sano decentramento, che snellisca l'attività degli uffici ministeriali, avvicini la vita degli uffici alle esigenze delle popolazioni, consenta di accelerare i tempi per la esecuzione delle opere, contribuisca anche ad elevare il prestigio dell'amministrazione ed il senso di responsabilità dei funzionari.

Non è da dissociare da quanto prima affermato la spinosa e delicata questione del personale e del funzionamento degli uffici periferici. Il personale amministrativo, che non

difetta, aspira ad un adeguato sviluppo di carriera, che potrebbe attuarsi se venisse adottato il criterio della collaborazione organica del ramo tecnico e del ramo amministrativo.

Per quanto riguarda il personale tecnico la questione si presenta di una gravità estrema. I tecnici, dal presidente generale del consiglio superiore, agli ingegneri capi, ai geometri e ai più oscuri assistenti, costituiscono la spina dorsale dell'amministrazione dei lavori pubblici; una particolare attenzione deve rivolgersi a loro, perché senza di loro l'amministrazione perderebbe la sua caratterizzazione, la sua natura, la sua anima; con la loro deficienza qualitativa o quantitativa, deficienti diventerebbero le funzioni dell'amministrazione. Ci si può nascondere la realtà di oggi, che presenta il ruolo degli ingegneri del genio civile vuoto per centinaia di posti nonostante provvedimenti particolari di agevolazioni di carriera? Sono forse diminuiti i tecnici in Italia? No. Il vero è che i giovani laureati non si sentono indotti ad entrare nel ruolo del genio civile per ragioni essenzialmente economiche, per quelle ragioni che oggi hanno un peso essenziale nella vita: di fronte ai cospicui guadagni che offre la libera professione o anche l'impiego presso enti speciali o presso le più o meno grandi aziende industriali, stanno i modestissimi compensi che lo Stato è in grado di offrire.

Per superare lo scoglio non si può che fare al genio civile un trattamento particolare. potrà esaminarsi la forma che questo trattamento deve assumere, e cioè quella di una indennità ovvero quella di una percentuale sulle somme impegnate per ciascuna opera, come praticato da varie altre amministrazioni, specie quelle provinciali, ovvero una qualsiasi altra forma, che riesca a richiamare presso il genio civile i migliori elementi. Non insisto sulla particolare forma da scegliere, ma desidero sottolineare la gravità della situazione.

Accanto ai modestissimi compensi, bisogna porre le continue decurtazioni, nei vari bilanci, dei fondi per le missioni, per l'orario straordinario, per giungere infine ad una paurosa deficienza di mezzi e di attrezzature degli uffici del genio civile, che ostacola enormemente, se non addirittura impedisce, il normale e naturale esercizio di gestione e di controllo delle opere. Le opere si eseguono fuori della sede degli uffici: ispezioni, controlli, sorveglianze coscienti richiedono uomini in trasferta e mezzi di trasporto celeri ed efficienti; se gli uni e gli altri mancano o difettano fino alla esasperazione, è problema di coscienza, quando, verificandosi qualche guaio di certa

natura, si tenta di mandare per aria i « famosi stracci » già sbrindellati da tanti sacrifici e da tante rinunzie.

Sono certo, per finire, di non aver detto nulla che ella, onorevole ministro, non sappia e non conosca più profondamente. Ma ho creduto doveroso per me approfittare di questa nobile tribuna per rivolgerle vivo appello ad intraprendere adeguate ed opportune iniziative atte a rendere giustizia, nell'interesse generale, all'amministrazione dei lavori pubblici e ai suoi dipendenti, in nome delle prove di eroismo, di abnegazione e di cristiana solidarietà sempre dimostrate dai dipendenti stessi, dal più elevato al meno elevato in grado, specie in occasione di luttuose calamità, che hanno, negli anni, sconvolto il nostro territorio nazionale, nel convincimento responsabile che il Ministero stesso rappresenta lo strumento primo per la costruzione di opere per lo sviluppo dell'economia italiana e per il progresso sociale della nazione.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Caccuri, Carcaterra, De Capua, Del Vescovo, Troisi e Semeraro Gabriele hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'urgente necessità di risolvere adeguatamente il problema dell'approvvigionamento idrico della Puglia,

considerata l'urgenza di provvedere al completamento delle opere di difesa e di sistemazione del tratto terminale del fiume Ofanto;

considerata la necessità di attuare al più presto la progettata autostrada Bari-Napoli, che deve mettere in diretta relazione i due importanti centri marittimi ed industriali dell'Italia meridionale,

chiede al Governo

1°) che l'appalto dei lavori relativi alla utilizzazione delle acque di Cassano Erpino (Calore) sia immediatamente ripetuto adottando opportuni provvedimenti economici idonei a rendere la gara dell'appalto positiva;

2°) che per le sorgenti « a destra Sele » sia istituito il vincolo, a norma di legge, a favore dell'acquedotto pugliese accettando la domanda a suo tempo presentata al genio civile di Avellino ed autorizzando lo studio del progetto esecutivo da parte dell'ente per la utilizzazione ad uso potabile delle acque di tali sorgenti;

3°) che si provveda ad inserire in programma l'assegnazione dei mezzi finanziari, ripartiti in vari esercizi, occorrenti per la co-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

struzione delle opere atte ad utilizzare le acque delle sorgenti « a destra Sele »;

4°) che si provveda inoltre alla futura assegnazione di una quota-parte delle acque del lago artificiale del Pertusillo agli scopi irrigui della Puglia;

5°) che sia provveduto alle opere di completa sistemazione del fiume Ofanto;

6°) che siano al più presto iniziati i lavori dell'autostrada Bari-Napoli ».

L'onorevole Caccuri ha facoltà di svolgerlo.

CACCURI. Questo mio breve intervento è diretto essenzialmente a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera su di un problema veramente capitale per la vita stessa delle nostre popolazioni: il problema dell'approvvigionamento idrico della Puglia. Per comprendere tutta l'importanza di tale problema basterà soltanto ricordare, onorevoli colleghi, che la costruzione dell'acquedotto pugliese nel 1902 venne approvata con il compito di provvedere ad alimentare 257 centri abitati con una popolazione di 1 milione e 800 mila abitanti; mentre attualmente il quantitativo di acqua è rimasto lo stesso, i centri abitati sono saliti a 349, la popolazione, secondo i dati dell'ultimo censimento, è salita a 3 milioni e 600 mila abitanti e lo sviluppo della densità della popolazione va assumendo aspetti tali da lasciar prevedere che nel 2000 i 3 milioni e 600 mila di oggi saranno diventati ben 6 milioni e 300 mila.

Questa sintesi di cifre, onorevoli colleghi, rende ben chiara l'imponenza del problema e rende sempre più evidente la necessità di risolverlo d'urgenza in modo adeguato e definitivo, poiché esso è tra l'altro direttamente connesso a tutte le attività ed imprese che la popolazione può promuovere nell'interesse della regione, per il suo miglioramento economico e per il suo progresso sociale.

I programmi impostati per la risoluzione di tale importante problema riguardano un progetto per la captazione delle acque del Calore, ossia delle due sorgenti di Cassano Irpino, ed un progetto per la captazione delle acque del gruppo sorgentizio a destra del Sele. I lavori relativi al progetto per la captazione delle acque di Cassano Irpino, che avrebbero dovuto essere in fase di avanzata realizzazione, non sono stati ancora iniziati, perché le tre gare di appalto esperite in un anno dall'ente acquedotto pugliese sono andate deserte, per avere le imprese ritenute insufficienti i prezzi del capitolato.

Occorre, onorevole ministro, sollecitare questi lavori che rappresentano la risoluzione

della prima parte del programma dell'approvvigionamento idrico del Mezzogiorno. Occorre sollecitarli, adottando i provvedimenti necessari perché la gara di appalto possa avere quanto prima esito positivo, poiché è assai importante, anche a sollievo della grave disoccupazione, che questi lavori abbiano pronta esecuzione, in quanto essi prevedono fra l'altro un apporto di un milione e 300 mila giornate lavorative.

Il progetto di massima, invece, per la captazione delle acque della destra del Sele fu redatto dall'ufficio tecnico dell'acquedotto pugliese circa un anno fa e depositato presso il genio civile di Avellino, competente per territorio, per la relativa istruttoria. Tale progetto, di cui...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La istruttoria è stata ripetutamente sollecitata dal Ministero.

CACCURI. Lo stavo per dire, signor ministro. Tale progetto, dicevo, di cui ci consta che già ella, onorevole ministro, ha sollecitato direttamente l'istruttoria, deve essere al più presto reso esecutivo, poiché è oltremodo indispensabile al soddisfacimento delle nostre imperiose necessità idriche, è indispensabile cioè alla risoluzione di un problema che rappresenta il presupposto stesso del nostro avvenire economico e sociale, poiché è pacifico che ogni sviluppo urbanistico, ogni espansione dei pubblici servizi, qualsiasi piano d'industrializzazione, sia se questo interessa il settore industriale vero e proprio, sia se quello agricolo industriale (che è il più confacente all'economia della nostra regione), può essere realizzato se prima non sia sufficientemente risolto il problema dell'acqua.

Bisogna tener presente, invero, onorevole ministro, che la situazione idrica delle nostre regioni è tale da non ammettere ritardi di sorta per il nostro approvvigionamento, se si tien conto che nonostante gli sforzi dell'acquedotto pugliese, ove tutti, dal dinamico, impareggiabile presidente ai dirigenti, ai funzionari e alle maestranze, hanno fatto del loro lavoro veramente una missione, la dotazione attuale non supera i 48 litri *pro capite* e non riesce, nonostante i necessari accorgimenti tecnici, intesi ad erogare con equità l'acqua a tutti gli utenti e a tutti gli abitanti delle nove province, a fronteggiare la situazione di disagio che diventa sempre più grave, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, perché, mentre aumenta enormemente la popolazione ed aumentano le esigenze alimentari, igieniche ed economiche delle nostre popolazioni, il quantitativo di acqua di cui disponiamo è

sempre quello che si aveva quando fu istituito l'acquedotto pugliese, cioè 4 mila 200 litri circa al minuto secondo, che costituiscono la massima portata delle sorgenti di Capo Sele, che fra l'altro, onorevole ministro, come ella sa, non hanno neppure una portata annua costante.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, all'atto del recente insediamento della Commissione per l'approvvigionamento idrico di Roma, molto saggiamente ha manifestato il suo consenso e la sua viva approvazione dei lavori. Il problema dell'approvvigionamento idrico della Puglia, che si dibatte da tempo in modo assai più sensibile, non merita minore comprensione, poiché ha nelle sue necessità, nella sua impostazione e nelle linee programmatiche per la sua realizzazione molte affinità col problema dell'approvvigionamento idrico della capitale, ma maggiori e più impellenti, come ho accennato, sono le esigenze della nostra regione anche se le richieste sono di più modeste proporzioni.

Occorre pertanto risolvere d'urgenza il problema di fondo e realizzare al più presto i due importanti progetti presentati dal benemerito ente dell'acquedotto pugliese. Siamo certi che il Governo al più presto compirà a favore delle popolazioni pugliesi quest'atto di doverosa giustizia ed eviterà il ripetersi di quel drammatico appello che nell'altro secolo Matteo Renato Imbriani rivolgeva per la « situculosa Apulia ».

Vorrei infine raccomandare alla comprensione dell'onorevole ministro anche la sollecita sistemazione del fiume Ofanto, i cui continui straripamenti costituiscono una persistente grave minaccia per le campagne ed un vero incubo per le popolazioni dei comuni di Barletta, Trinitapoli, Margherita di Savoia e San Ferdinando.

Esiste un progetto generale per tale sistemazione che prevede una spesa di 1 miliardo e 900 milioni di lire, ma è in esecuzione solo uno stralcio modesto di opere, di cui sono state date in appalto lavori per la esigua somma di lire 90 milioni che evidentemente non risolve né affronta decisamente il problema.

Uguale raccomandazione debbo fare per l'attuazione dell'autostrada Bari-Napoli, imposta dalla necessità di accelerare le relazioni stradali fra i due centri, svincolandole sia dai traffici promiscui, che nell'Italia meridionale, come è a sua conoscenza, onorevole ministro, sono elevati, sia dalla fitta rete delle comunicazioni locali che tuttora gravitano in gran parte sulle strade statali del Mezzogiorno.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno Musolino:

« La Camera,

considerato che il bilancio dei lavori pubblici 1957-58 non assegna alcuna somma per la sistemazione della zona industriale di Reggio Calabria,

ritenuto che vi sono in corso domande di 62 ditte che richiedono suoli della zona suddetta, la cui costruzione, iniziata parecchi anni fa, non è ancora portata a termine, ciò che ritarda la valorizzazione della zona nonché il processo d'industrializzazione della città, riconosciuta ufficialmente la più depressa d'Italia,

impegna il ministro

ad utilizzare i fondi messi a disposizione per lo scopo di cui in narrativa con quella sollecitudine che il caso denunciato richiede ».

L'onorevole Musolino ha facoltà di svolgerlo.

**MUSOLINO.** L'argomento di cui mi occuperò è stato già trattato dal collega Polano e ne ha parlato anche con serietà ed obiettività nella sua relazione l'onorevole Di Leo, il quale ha anzi avuto accenti di accoramento per la mancata soluzione di questo problema (del che lo ringrazio a nome dei miei conterranei).

Io debbo però ancora rilevare come la zona industriale di Reggio sia già costata al Governo oltre 150 milioni. Per errori tecnici inspiegabili dell'ufficio tecnico del genio civile la zona industriale è rimasta otto anni inutilizzata. Poiché colpevoli indugi non sono più ammissibili, chiedo che il ministro applichi all'uopo i fondi previsti dalla legge e ponga mano alla effettiva industrializzazione di questa zona che è la più depressa d'Italia.

È noto che vi è una frattura fra l'economia del nord e quella del sud, come ha riconosciuto lo stesso Presidente del Consiglio. Ora, anche al fine della eliminazione di questa frattura, appare come l'intervento dello Stato sia urgente e non più procrastinabile, anche perché la legge per l'industrializzazione del Mezzogiorno approvata recentemente non potrà avere attuazione finché non si sarà provveduto alla sistemazione di questa zona industriale. Per queste ragioni invoco che l'intervento del ministro sia urgente e sollecito, quale il caso richiede.

**PRESIDENTE.** Poiché gli onorevoli Baglioni, Cervellati e Barontini non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere i loro ordini del giorno.

L'onorevole Giglia ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la situazione della provincia di Agrigento, la cui depressione economica è resa più grave dalle condizioni veramente preoccupanti della rete stradale nazionale ed in particolare delle strade di collegamento del capoluogo della provincia con gli altri capoluoghi delle province dell'isola (strada statale 189 Agrigento-Palermo, strada statale 122 Agrigento-Caltanissetta, strada statale 115 Agrigento-Trapani);

constatato che, malgrado la riconosciuta necessità e le assicurazioni varie volte ripetute, non si è ancora provveduto ad iniziare la costruzione della linea a scartamento normale Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle-Licata, riconosciuta ormai indifferibile se non si vuole compromettere lo sviluppo agricolo, commerciale e turistico di quelle zone oltre al già predisposto piano di industrializzazione di Porto Empedocle;

preso atto dell'avvenuta approvazione da parte della commissione centrale per i piani regolatori e del consiglio superiore dei lavori pubblici del piano regolatore del porto di Licata (Agrigento), la cui urgente esecuzione, oltre a rispondere alle esigenze veramente sentite delle numerose categorie interessate, deve essere considerata il completamento indispensabile al processo di industrializzazione in corso in quel vasto *Hinterland*,

invita il Governo:

1°) a disporre le opportune straordinarie misure per rendere efficiente la rete stradale, che per le caratteristiche franose del fondo stradale non può essere ben conservata con gli stanziamenti ordinari, per altro insufficienti;

2°) ad iniziare la costruzione della linea a scartamento normale Castelvetro-Licata per completare il periplo della Sicilia e creare la rete ferroviaria necessaria per una adeguata difesa dei prodotti della pesca e delle colture primaticce in vista del mercato comune europeo;

3°) a predisporre gli adeguati stanziamenti per la esecuzione del piano regolatore del porto di Licata, ed intanto ad intervenire urgentemente per riparare i danni della mareggiata del gennaio scorso ».

Ha facoltà di svolgerlo.

GIGLIA. L'ordine del giorno che ho presentato vuole richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici su taluni stati di

fatto della provincia di Agrigento e su alcuni problemi che aspettano una soluzione. Sono situazioni di cui si è parlato ogni anno in quest'aula e da tutti i settori, perché sono problemi che attendono da decenni un intervento risolutivo.

La provincia di Agrigento ha tanti problemi, connaturati alla sua grave depressione economica, che persiste tuttora malgrado gli interventi dei governi nazionali e regionali, perché l'abbandono in cui era stata lasciata da alcuni decenni aveva creato tali vuoti che non possono colmarsi in breve tempo. A tale depressione economica, purtroppo, un incentivo notevole è dato dalle difficoltà di comunicazioni stradali e ferroviarie. Le nostre strade nazionali non sono in condizioni tali da poter contribuire al progresso della nostra provincia.

Nell'aprile scorso ho presentato una interrogazione relativa alle strade Agrigento-Caltanissetta e Canicattì-Licata che erano in condizioni veramente poco edificanti. Il suo predecessore, onorevole ministro, mi ha risposto che le strade erano ben tenute e ben conservate, riferendosi evidentemente alla normale manutenzione.

Ma per le nostre strade non bastano i mezzi ordinari: bisogna intervenire con mezzi straordinari. Vero è che i fondi sono esigui, così come ha giustamente detto, riscuotendo l'unanime consenso, il relatore nella sua relazione; ma la sua opera, onorevole ministro, deve essere tesa ad ottenere dal tesoro nuovi fondi.

Nelle strade da me citate vi sono problemi antichi: è da diversi anni chiuso al traffico il tratto di strada in contrada Passofonduto sulla Agrigento-Palermo, con la conseguenza che un intensissimo movimento di autoveicoli è costretto a percorrere una variante pericolosa, in zona franosa e con caduta di sassi. Bisogna sollecitare tali lavori, e finanziarli se necessario. Sulla stessa strada ancora non sono state riparate le frane nella zona di Lercara, e sono convinto che alle prime piogge avremo nuove interruzioni. È necessaria un'attenzione particolare per le nostre strade, che sono l'unico mezzo di comunicazione e di sviluppo, nella carenza di celeri linee ferroviarie.

A tale proposito ricordo all'onorevole ministro il problema della costruzione della linea a scartamento normale Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle-Licata. Tale costruzione era stata inserita nel primo quadriennio del piano Vanoni, ed a tal fine i tecnici recatisi sul posto avevano già predisposto la trasformazione del primo tratto Castelvetro-Sciacca. Finora

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

non si è fatto nulla. Bisogna invece convincersi che la costruzione di tale linea è indifferibile. Lo sviluppo termale di Sciacca, la zona industriale di Porto Empedocle, il forte movimento turistico non possono avere il loro pieno sviluppo se non si costruisce tale strada ferrata.

L'altro problema che desidero richiamare alla sua attenzione, onorevole ministro, è quello del porto di Licata. Dove esprimere veramente il mio vivo compiacimento per la magnifica solerzia con la quale l'ufficio delle opere marittime di Palermo, saggiamente guidato dalla direzione generale competente del Ministero, ha predisposto il piano regolatore del porto di Licata attraverso uno studio completo ed accurato. Il piano regolatore è stato approvato il 25 settembre scorso dalla commissione per i piani regolatori, ed il 30 dello stesso mese è stato approvato dal consiglio superiore dei lavori pubblici: segno evidente che sotto la sua guida, onorevole ministro, gli uffici del Ministero hanno ricevuto nuovo impulso, e che i funzionari preposti stanno, nella scia della gloriosa tradizione, rispondendo alle sue direttive.

Gli strumenti tecnici sono quindi ormai predisposti. Ed io nutro piena fiducia che ella, onorevole ministro, così come ha dichiarato giorni fa, dedicando la sua attenzione ai porti, terrà particolarmente presente il porto di Licata, iniziando la esecuzione del relativo piano regolatore.

Vi è intanto il problema delle urgenti riparazioni per i danni provocati dalla mareggiata del gennaio scorso, a proposito dei quali avevo presentato una interpellanza ancora non discussa. Ella, onorevole ministro, mi ha comunicato che, di fronte ai 100 milioni di danni complessivi, nella compilazione del programma esecutivo per il corrente esercizio, esaminerà la possibilità di includere alcuni lavori tra i più indifferibili. Ora, i danni sono veramente gravi, e se non si provvede subito ed adeguatamente, la diga foranea del porto di Licata minaccia di crollare, aumentando i danni e rendendo veramente problematica la funzionalità del porto stesso. Tutto ciò mi induce a sottolineare l'urgenza di tali provvedimenti per evitare ulteriori danni all'erario, nonché l'aumento della disoccupazione e della miseria in Licata, già veramente eccezionali.

Confido quindi, onorevole ministro, nella sua opera perché voglia volgere il suo sguardo, di particolare attenzione, alle cose della provincia di Agrigento, perché non sia negletta e trovi anzi in lei un valido protettore, convinto, come ella sempre si è dimostrata, che

il progresso economico e sociale del Mezzogiorno giovi all'intero paese.

**PRESIDENTE.** Poiché gli onorevoli Cavazini e Troisi non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento dei loro ordini del giorno.

Segue l'ordine del giorno Cianca:

« La Camera,

considerato che attraverso l'attività del Ministero, lo Stato destina ogni anno decine di miliardi di lire alla esecuzione di opere, le quali oltre che venire incontro alle esigenze di una nazione civile, consentono l'occupazione di centinaia di migliaia di lavoratori;

rilevato che il Ministero dei lavori pubblici affida l'esecuzione delle opere quasi esclusivamente ad imprese private, le quali, profittando spesso delle condizioni di miseria e delle scarse possibilità di occupazione esistenti in molte regioni d'Italia, non corrispondono ai lavoratori neppure i minimi salariali previsti dai contratti collettivi di lavoro (in base ai quali come è noto gli uffici tecnici delle amministrazioni stabiliscono l'incidenza del costo della mano d'opera sul preventivo della spesa di una determinata costruzione);

considerato che il Ministero dei lavori pubblici non può completamente disinteressarsi — affidando l'esecuzione di un'opera ad un appaltatore — della sorte di coloro che sono i veri esecutori dell'opera, vale a dire i lavoratori;

rilevato altresì che i lavoratori defraudati dall'impresa appaltatrice, soltanto in seguito ad un'azione giudiziaria che spesso richiede anche due anni, riescono, nella migliore delle ipotesi, ad ottenere il riconoscimento delle loro spettanze,

invita il Governo

a rendere tassativo, nei contratti di appalto del Ministero dei lavori pubblici o di enti o di privati che costruiscono con il concorso o il contributo dello Stato, l'obbligo, da parte dell'appaltatore, di applicare nei confronti dei lavoratori occupati nell'opera il trattamento economico e normativo stabilito dai contratti collettivi di lavoro, nonché tutte le disposizioni previste dalle leggi sociali, prendendo a carico delle imprese inadempienti i seguenti provvedimenti:

1°) pagamento diretto da parte dell'amministrazione appaltante (con rivalsa nei confronti dell'appaltatore) di quanto dovuto ai lavoratori a norma dei contratti collettivi di lavoro, effettuando detto pagamento in base all'accertamento delle spettanze dei lavoratori, compiuto dal Ministero del lavoro attra-

verso i suoi organi periferici, quali gli uffici regionali;

2°) inammissibilità della impresa inadempiente ad ogni ulteriore gara di appalto indetta dal Ministero dei lavori pubblici o da enti o da privati che costruiscono con il concorso o il contributo dello Stato ».

L'onorevole Cianca ha facoltà di svolgerlo.

CIANCA. Si potrebbe eccepire che il mio ordine del giorno è piuttosto materia di competenza del Ministero del lavoro che non dei lavori pubblici, ma io credo che l'intervento del Ministero dei lavori pubblici potrebbe essere al riguardo molto efficace e risolutivo.

Si tratta di questo. Il Ministero dei lavori pubblici, nell'affidare l'esecuzione di tutte le opere alle imprese private, trascura, in quanto ritiene non sia di sua competenza, di pretendere dalle imprese stesse l'applicazione delle norme contrattuali per i salari che esse debbono corrispondere ai lavoratori. Il problema è serio. Solo per quello che riguarda la Cassa per il mezzogiorno, si è sino ad oggi raggiunta complessivamente la cifra di 3 miliardi di evasione sia per quanto riguarda la voce salari, sia per quanto riguarda la voce contributi. Di fronte a questa situazione, chiediamo che il Ministero dei lavori pubblici inserisca nei capitolati di appalto una clausola ben precisa con cui si obbligano le imprese a rispettare i minimi tabellari previsti dai contratti di lavoro.

La garanzia circa la legittimità delle competenze dovute ai lavoratori è facilmente accertabile attraverso gli uffici regionali del lavoro. Non si può continuare, come ora si fa, a rimettere tutto alla magistratura, perché l'intervento della magistratura è necessariamente molto laborioso, come ogni procedimento giudiziario di carattere civile; il datore di lavoro perciò, anche quando paga, paga sempre con due anni di ritardo, cagionando un danno rilevante a modesti lavoratori.

Non vogliamo evidentemente che sorgano contestazioni circa i crediti dei lavoratori; per questo la documentazione dell'ufficio regionale del lavoro sarà sufficiente garanzia per le amministrazioni che debbono pagare per conto delle imprese. Oggi l'iter è molto faticoso. Non sono più ora i tempi in cui ella era direttore dell'ufficio regionale del lavoro, come ricorderà bene, onorevole ministro.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono stato uno dei creatori di quell'ufficio.

CIANCA. Appunto. Oggi i funzionari delle varie amministrazioni esigono documentazioni inoppugnabili giuridicamente, cioè un inter-

vento dell'autorità giudiziaria che accerti il credito ed intimi il pagamento. Occorre sostituire a questa, una procedura molto più rapida ed efficace, perché di effetto immediato. Ciò sarebbe molto importante, particolarmente nei confronti dei lavoratori di quelle regioni meno progredite, dove le ditte che eseguono opere per conto dello Stato e delle pubbliche amministrazioni commettono inadempienze gravissime di ogni genere. Questi signori imprenditori approfittano dello stato di miseria e di disoccupazione dei lavoratori di quelle regioni per non rispettare i contratti. Un tempestivo intervento per far cessare questa vergognosa speculazione è necessario.

È vero che esiste una clausola del capitolato d'appalto del 1895, ma essa si dimostra assai debole in pratica. Chiediamo perciò che il Ministero dei lavori pubblici, nella sua competenza e nelle sue finalità, imponga alle imprese l'obbligo assoluto di rispettare i contratti collettivi di lavoro, prendendo anche le necessarie misure indicate nell'ordine del giorno, fra cui l'estromissione dalle gare. L'amministrazione pubblica non può scaricarsi di questa responsabilità nei confronti dei lavoratori per il solo fatto che vi è un intermediario rappresentato da un imprenditore. Se dal punto di vista formale questa responsabilità diretta non c'è da parte dello Stato, chiediamo però che, e questo rientra nelle facoltà del Ministero dei lavori pubblici, si diano istruzioni adeguate a tutti gli uffici competenti affinché il grave fenomeno non dico abbia a cessare, ma almeno abbia un freno efficace.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Andò e Gaudioso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

tenuta presente l'inadeguatezza dei mezzi di ormeggio del porto di Riposto che ha causato il grave disagio economico dei portuali ed ha assunto proporzioni tali da sopprimere definitivamente la funzione commerciale dello scalo marittimo di Riposto,

impegna il Governo,

ai fini di consentire una sollecita ed energica ripresa dei traffici marittimi, a provvedere, con adeguati stanziamenti, al completamento delle opere interne, consistenti nel banchinamento, onde effettuare le operazioni di carico e scarico delle merci con navi ormeggiate alle banchine e riprendere, soprattutto, l'esportazione dei vini dell'Etna, di cui

il porto di Riposto è il naturale sbocco commerciale, per via mare che è la meno costosa ».

L'onorevole Andò ha facoltà di svolgerlo.

ANDO'. Sarò brevissimo per due ordini di motivi: anzitutto perché analogo ordine del giorno ebbi l'onore di svolgere nel 1955 e la Camera lo approvò; in secondo luogo perché ho esposto verbalmente a lei, onorevole ministro, la situazione che forma oggetto dell'ordine del giorno stesso, e quindi ella conosce già le condizioni veramente gravi del porto di Riposto. Esso, per non avere adeguata attrezzatura e adeguati ormeggi, è fermo: è un corpo senza arti. Quindi, non funziona. Le operazioni di carico e di scarico non possono svolgersi e, quindi, tutti i portuali sono disoccupati.

Allorché, nel suo studio, le feci presenti i metodi con cui si svolgono le operazioni di carico e di scarico nel porto di Riposto, ella, onorevole ministro, dimostrò la sua disapprovazione. Come avvengono queste operazioni? Poiché mancano le banchine, le navi sono costrette a fermarsi in rada, al largo; le botti vengono gettate a mare e trascinate fin sotto bordo e poi caricate nelle stive. Naturalmente il costo delle operazioni è maggiorato di circa un terzo rispetto a quello delle operazioni normali a causa di questi sistemi che, già difficilissimi, diventano addirittura impossibili in caso di mare mosso o di vento contrario.

Ella sa, onorevole ministro, che il porto di Riposto sorge fra gli importantissimi capoluoghi di Catania e di Messina. Questo porto rappresenta non solo gli interessi della città di Riposto, ma anche di tutta la zona che, con tutto il suo retroterra, è tipica per la produzione del vino. Infatti, questa produzione è di circa 600 mila ettolitri e il suo sbocco naturale è il porto di Riposto, purtroppo fermo perché privo di ormeggi e banchine. Ella sa altresì che le esportazioni via mare sono le meno costose, ma quando un porto è paralizzato si deve ricorrere alle esportazioni via terra, i cui costi sono di gran lunga superiori.

Vorrei dire semplicemente questo, onorevole ministro: ho sentito gli oratori che mi hanno preceduto fare appello alla comprensione del ministro Togni. Naturalmente questa comprensione — sono sicuro di interpretare anche il suo pensiero, onorevole ministro — è in relazione all'entità delle cifre stanziati sul bilancio. Io mi chiedo se quello che propongo è fattibile in rapporto alle cifre stanziati in bilancio. Mi riferisco al capitolo 133 denominato opere marittime. Questo capi-

tolo ha una dotazione di 3 miliardi per eseguire opere straordinarie. Se non leggo male nella relazione, fanno parte di queste opere straordinarie la sistemazione, la riparazione ed il completamento delle opere portuali. Noi abbiamo già iniziato, di queste opere, le banchine. Queste opere si devono portare a compimento. Qual è la spesa? Secondo la relazione fatta da un'apposita commissione ministeriale sappiamo che per raggiungere la complessiva cifra stabilita nel progetto bisogna arrivare a 1.100 metri, con una spesa complessiva di 940 milioni.

Non chiedo il completamento del porto perché assorbirebbe un terzo della cifra stanziata in bilancio. Però se noi sottraiamo da questa cifra i 750 milioni per opere che riguardano il rafforzamento del molo foraneo e la sua ultimazione, ci rimangono 190 milioni, compresi i milioni che si devono spendere per il molo sottoflutto per evitare l'insabbiamento alla radice del porto. Quindi, 190 milioni meno 160, rimangono 30 milioni per realizzare e completare il banchinamento. Quindi non è una cosa inattuabile, una cosa realmente impossibile. Si tratta di poche decine di milioni. Con poche decine di milioni portiamo a compimento il banchinamento del porto di Riposto, e, portando a compimento il banchinamento del porto, avremo il porto funzionante, potremo di nuovo ritornare ad animare il porto, a dare lavoro ai portuali addetti a questo genere di lavoro, appunto perché il porto con le sue banchine consentirà l'attracco delle navi e faciliterà le opere di carico e scarico delle merci. Senza questo completamento delle banchine, il porto non è porto, perché non funziona. Conseguenza: fame, disoccupazione, miseria di tutto il personale addetto al porto di Riposto.

È inutile che mi dilunghi su questo problema che non riguarda — ripeto — soltanto il comune di Riposto, ma tutti i comuni della zona ionica orientale. Quindi, il problema si impone. Soprattutto, torno ancora a ripetere, si tratta di una cifra modesta, che darebbe vita ad un porto, e dare vita ad un porto significa assicurare il pane quotidiano a centinaia di lavoratori che muoiono di fame appunto perché il porto non esiste.

Mi auguro che questa volta la comprensione del ministro, alla luce delle cifre stanziati in bilancio, porti ad erogare somme adeguate per realizzare questa opera, che non è soltanto di contenuto economico, ma soprattutto di contenuto sociale.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Gaudio, Vedovato, Amiconi, Amadei e Tarozzi

non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento dei loro ordini del giorno.

È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### Sull'ordine del giorno delle sedute successive.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno delle due sedute di domani, alle 9,30 e alle 16,30, proponendo che sia fatta una unica discussione generale delle mozioni De Vita, Santi, Longo, e del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 14 settembre 1957, n. 812, trattandosi di materia analoga (crisi vitivinicola), abbinando ad essa anche lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni presentate sullo stesso argomento.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.

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

SAMPIETRO, *Segretario*, legge:

##### *Interrogazioni a risposta orale.*

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se risponde a verità la notizia che il Governo italiano ha riconosciuto come governo legittimo la formazione di nuovi organi esecutivi della Repubblica di San Marino, effettuata il giorno 30 settembre 1957 da parte di un gruppo di membri del Consiglio Grande e Generale, già sciolto dai reggenti a seguito della convocazione dei comizi elettorali.

(3637) « VECCHIETTI, LAMI, MALAGUGINI, MAZZALI, LOMBARDI RICCARDO, NENNI GIULIANA, TOLLOY, TARGETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro degli affari esteri, per conoscere le ragioni che lo hanno indotto al riconoscimento come governo legale della Repubblica di San Marino del comitato eletto da un gruppo di consiglieri del disciolto consiglio.

« Chiede inoltre l'assicurazione che il Governo italiano rispetterà la sovranità della Repubblica e che il suo rappresentante eviterà indebite interferenze.

(3638) « PAJETTA GIAN CARLO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere:

se sia informato del divieto opposto dal questore di Napoli allo svolgimento della festa dell'*Unità* organizzata dalla sezione del partito comunista italiano per la serata di sabato 28 settembre nel comune di Casoria (Napoli) piazza Trieste e Trento, pretendendosi che la manifestazione (concerto di musica e canzoni) avesse luogo invece in via Manzoni;

se gli risulti che alla assurda pretesa della questura si erano energicamente opposti in un primo momento il sindaco, nella sua qualità di ufficiale di Governo, e successivamente lo stesso capitano dei carabinieri comandante la compagnia esterna, per la elementare considerazione che un agglomeramento di migliaia di persone in quella via, intersecata per altro dalla strada nazionale, avrebbe non solo arrecato serio ostacolo al traffico, ma, peggio ancora, comportato grave pericolo per la incolumità delle persone, laddove al contrario la piazza Trieste e Trento appariva la più adatta per i fini innanzi detti essendo attualmente chiusa al traffico dei veicoli;

se sia informato che per tassativa disposizione del questore l'ingiusto provvedimento non potette essere modificato in sua assenza, pur riconoscendosi la legittimità delle ragioni sostenute durante tutta la giornata di sabato 28 settembre 1957 dagli organizzatori della festa, dai parlamentari del partito comunista italiano, e personalmente dallo stesso sindaco di Casoria.

« Gli interroganti chiedono di conoscere il giudizio del ministro dell'interno sull'atteggiamento discriminatorio del questore di Napoli e i provvedimenti che intende adottare nei confronti di chi sotto il pretesto della tutela dell'ordine pubblico suscita il risentimento popolare pur essendo consapevole dei pericoli che da un grave stato di tensione possono derivare.

(3639) « GOMEZ D'AYALA, CAPRARA, MAGLIETTA, VIVIANI LUCIANA, LA ROCCA, NAPOLITANO GIORGIO ».

##### *Interrogazioni a risposta scritta.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e della difesa, per conoscere come intendano ovviare all'inconveniente verificatosi in seguito all'applicazione della legge delega nei confronti di alcune categorie di ufficiali inferiori in pensione, che, in dipendenza della legge di cui sopra, percepiscono pensioni inferiori a quelle dei sottufficiali.

(28760) « DE MARZIO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che hanno determinato la sospensione del pagamento dell'assegno di pensione di guerra al signor Prudente Pasquale, da Pisticci (Matera), libretto di pensione n. 5865679, tenendo presente che l'interessato, che fruiva della sesta categoria rinnovabile, non ha, purtroppo, riscontrati miglioramenti nella sua infermità (« esiti di ferita da taglio all'avambraccio sinistro; cicatrice consolidata, mobile e paralisi del nervo cutabile sinistro »), né il genere del male, del resto, pare suscettibile di tali miglioramenti.  
(28761) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere quali motivi ostano alla riliquidazione della pensione ordinaria — in ottemperanza alla legge-delega — a favore del maresciallo maggiore in pensione signor Odoardo Codispoti, classe 1887, collocato a riposo dalla legione di Chieti il 10 ottobre 1945.  
(28762) « DE MARZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intende prendere per risolvere la grave situazione dell'istituto tecnico commerciale e per geometri « Pietro Giannone » di Foggia, che dispone di 18 aule ed ha una popolazione scolastica di 2.000 studenti.

« L'interrogante chiede ancora di conoscere se il ministro della pubblica istruzione non ritenga opportuno ottenere per l'istituto Giannone l'uso della vecchia caserma dei carabinieri in modo che si possa provvisoriamente venire incontro alle esigenze di nuove aule.  
(28763) « DE MARZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno, accogliendo i voti della popolazione interessata e della stampa locale (vedi il *Giornale d'Italia* del 5 settembre 1957), istituire un ginnasio-liceo statale a Moliterno (Potenza), tenendo conto che tale istituzione è stata più volte assicurata, che il provveditorato agli studi ha espresso parere favorevole e che, infine, l'amministrazione comunale ha messo a disposizione i locali necessari.  
(28764) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga urgente ed opportuno disporre il solle-

cito inizio dei lavori di sistemazione razionale e definitiva della strada provinciale n. 209 che dallo scalo di Grassano (Matera) conduce a Stigliano.

« La strada in questione è lasciata completamente in abbandono, tanto che durante l'estate è impraticabile per le numerose buche e la massa di polvere e d'inverno lo diviene per le piogge che provocano continue frane che minacciano la solidità dei ponti e l'incolumità dei viaggiatori, tanto da suscitare le giuste proteste della popolazione e della stampa locale (vedi *Il Mattino* del 2 settembre 1957).  
(28765) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti di urgenza intenda adottare per ovviare ai gravi inconvenienti prodotti dal verificarsi di una frana nel quartiere « Pietro Micca » di Montalbano Jonico (Matera).

« Si tenga presente che la frana è tuttora in movimento per un fronte di circa 200 metri, minacciando le abitazioni delle zone « Arnaldo da Brescia » e piazza Cirillo, i cui abitanti vivono ore di angoscia, in attesa che le autorità risolvano il loro problema, prima che la frana li privi del tetto e dei loro modesti averi.  
(28766) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno impartire urgenti disposizioni agli organi del Genio civile di Potenza, perché provvedano ad eseguire tempestivi lavori di consolidamento sulla via nazionale di Rapolla (Potenza) all'altezza del numero civico 16 ove, sin dal 1951, si verificò il crollo di una grotta che compromise la stabilità dell'abitazione del signor Albus Settimio e della stessa strada statale n. 93.

« Da quell'epoca, malgrado le reiterate insistenze del signor Aldi, le sollecitazioni del commissario prefettizio di Rapolla ed il rapporto di un funzionario del Genio civile del 10 agosto 1951, nessun lavoro è stato eseguito per evitare l'allargarsi della frana che comprometterebbe definitivamente le circostanti abitazioni civili.  
(28767) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste e l'alto commissario per l'alimentazione, per conoscere se non ritenga dare disposizioni per il

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

pagamento dell'assegno personale sostitutivo delle ex-casuali, con i relativi arretrati, per i dipendenti delle « Sepral » comandati presso gli uffici finanziari.

(28768)

« DE MARZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno (accogliendo i voti di centinaia di cittadini interessati) ad istituire un servizio di automotrice che parte da Potenza (linea Potenza-Foggia) verso le ore 20-20,30, nello spazio di tempo, cioè, che intercorre dalla corsa delle ore 18,20 e quella delle ore 22,09.

« Si tenga presente, in proposito, che un fortissimo gruppo di impiegati, non potendo usufruire della automotrice delle ore 18,20 è costretta a sostare lungamente, in attesa di quella delle ore 22,09, con grave disagio specialmente nei mesi invernali.

« I lavoratori in questione, giungono in famiglia non prima della mezzanotte e sono costretti a partire, il mattino seguente, usufruendo della automotrice in partenza da Foggia alle ore 4,44, per cui, il tempo che potrebbero risparmiare la sera sarebbe di notevole vantaggio.

(28769)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno e logico ammettere sul rapido n. 454 in partenza da Potenza alle ore 19,35, anche i viaggiatori diretti a Lagonegro, che attualmente ne sono esclusi.

« Si verifica, infatti, che i viaggiatori di cui sopra, per poter usufruire di quel rapido, acquistano il biglietto per Battipaglia, ma giunti a Sicignano sono costretti a scendere furtivamente dal treno — eludendo la vigilanza del personale ferroviario — ed a salire su un treno in sosta, pronto a partire per Lagonegro.

« Ciò, mentre arreca notevole disagio economico ai viaggiatori e li costringe ad usare dei sotterfugi, potrebbe essere facilmente superato con un provvedimento che si risolverebbe anche a vantaggio dell'Amministrazione ferroviaria.

(28770)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare allo scopo di portare efficace rimedio alla grave situazione in cui versa lo stabilimento S.N.O.S.

di Savigliano e con esso tutta la popolazione di quella città, già colpita dai passati licenziamenti.

(28771)

« GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se non ritenga pregiudizievole, agli effetti del buon funzionamento della camera di commercio, industria ed agricoltura di Rovigo, la vacanza, che si protrae da oltre due mesi, del posto di presidente e se non ritenga urgente disporre di conseguenza.

« L'interrogante chiede inoltre se la scelta dei nominativi dei candidati alla presidenza, trasmessi al Ministero dal prefetto di Rovigo, sia stata formulata sentito il parere delle categorie interessate e tenendo conto che la carica presuppone adeguata preparazione, provata esperienza e, non ultima, la fiducia delle sopracitate categorie. L'osservanza di tale criterio si rende necessaria onde evitare il diffondersi della tendenza a considerare le camere di commercio esclusivamente come strumenti di politica provinciale, prescindendo dall'importantissima funzione di propulsione e di coordinamento delle attività economiche affidata a questi organismi.

(28772)

« MARZOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se non ritenga opportuno emanare un provvedimento legislativo con cui si attribuisca al personale delle capitanerie di porto l'intero ammontare delle indennità a carico dei privati per le prestazioni fuori orario, così come è stato disposto a favore del personale delle dogane.

(28773)

« CACCURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritiene doveroso accogliere la richiesta del comune di Sirolo (Ancona) avanzata il 28 settembre 1955 e poi il 29 agosto 1956 e poi ancora il 20 giugno 1957 in base alla legge 9 agosto 1954, n. 645, per il riattamento della scuola elementare in frazione Coppo.

(28774)

« MASSOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritiene giusto dare disposizioni perché la richiesta avanzata dal comune di Sirolo (Ancona) il 30 dicembre 1954, ripetuta il 21 novembre 1955 e ancora sollecitata il 14 febbraio 1957, in base alla legge del 3 agosto 1948,

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

n. 589, modificata dalla legge 9 agosto 1954, n. 649, per il contributo statale necessario alla costruzione della linea elettrica per la illuminazione della zona a monte della frazione di Fonte d'Olio e che comporta una spesa di 2.550.000, venga finalmente soddisfatta.

(28775)

« MASSOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritiene doveroso emettere il decreto di concessione del contributo statale per la costruzione di 4 alloggi per dipendenti dell'amministrazione comunale di Sirolo (Ancona) promesso con lettera n. 688 del 17 gennaio 1956 dal suo Ministero.

(28776)

« MASSOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritiene possibile l'accoglimento della richiesta avanzata dal comune di Sirolo (Ancona) il 29 dicembre 1955 in base alla legge 15 febbraio 1953, n. 181 per il contributo statale necessario alla costruzione dell'acquedotto in località Madonnina e Fonte d'Olio e che comporta una spesa di lire 8.500.000.

(28777)

« MASSOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritiene giusto provvedere perché venga accolta la richiesta fatta dal comune di Sirolo (Ancona) il 22 novembre 1955 in base alla legge del 15 febbraio 1953, n. 184, per ottenere il contributo statale necessario alla costruzione dell'acquedotto alla frazione Coppo e che comporta la spesa di 5 milioni di lire.

(28778)

« MASSOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere l'elenco di tutti i finanziamenti effettuati negli ultimi cinque anni per l'industrializzazione del Mezzogiorno nelle province laziali.

« L'interrogante sarà grato se tale elenco conterrà, per ognuno dei finanziamenti, oltre all'indicazione del beneficiario e dell'importo, anche sommarie notizie circa le industrie relative, nonché, sia pur sempre in modo sommario e riassuntivo, i criteri e le ragioni che giustificarono il finanziamento.

(28779)

« CAMANGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se il signor Loforese Graziantonio fu Leonardo, da Castel-

laneta, il quale ha presentato domanda per ottenere la pensione per il figlio Leonardo caduto sul fronte russo, ha diritto alla pensione stessa e quali ostacoli si frappongono all'accoglimento della sua domanda.

(28780)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali sono i motivi per i quali non viene riconosciuto all'ex maresciallo dei carabinieri Terrizzi Angelo fu Angelo, da Uggiano La Chiesa (Lecce) il trattamento economico previsto dal decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1472.

« Al Terrizzi con decreto n. 2415565 dell'11 novembre 1953 venne concesso l'assegno privilegiato di guerra di quinta categoria, rinnovabile, con decorrenza 7 agosto 1946.

« Il comando legione dei carabinieri di Bari con nota n. 292/24-6 del 10 febbraio 1954 gli comunicò non spettargli il trattamento economico sopra indicato per avere esso Terrizzi ottenuto l'assegno rinnovabile di quinta categoria allorquando era transitato nel ruolo dei sottufficiali trattenuti, mentre tale trattamento è dovuto ai sottufficiali che all'atto del collocamento in congedo o in riforma erano in carriera continuativa.

« L'interessato ha sempre scritto e documentato che la sua infermità, da cui derivò la sua invalidità, è stata accertata per la prima volta mentre si trovava prigioniero in Germania in data 7 maggio 1944, quando egli era ancora in carriera continuativa e che, pertanto, ha diritto ad essere ammesso a godere del beneficio di cui al ricordato decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1472.

(28781)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per cui non si procede alla definizione della pratica di pensione diretta nuova guerra, posizione 383856, riguardante il signor Arcieci Giovanni fu Vincenzo, da San Costanzo (Pesaro), mutilato di entrambe le gambe.

(28782)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale fine abbia fatto la pratica di pensione riguardante il signor Perrone Luigi fu Giuseppe, al quale, sebbene in data 20 aprile 1957 gli fu comunicato che « la Ragioneria ha emesso mandato di pagamento con decorrenza 7 novembre 1952 » nessuna somma ha mai percepito e

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

nessuna comunicazione ulteriore gli è mai pervenuta. Trattasi del decreto ministeriale n. 2157239.

(28783)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non si sottopone a visita medica superiore per sopravvenuto aggravamento il signor Nicoli Salvatore fu Antonio, da Cavallino (Lecce), che ne ha fatto domanda sin dal 1956. Si chiede altresì di conoscere quali ostacoli si frappongono perché l'interessato percepisca gli arretrati a lui spettanti dal 1947 al 1954.

(28784)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ostacoli si frappongono alla definizione della annosa pratica di pensione riguardante il signor Buonfrate Alfredo di Michele, da Monteroni (Lecce), posizione n. 1561591.

(28785)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali sostanziali motivi si oppongono alla liquidazione dei danni di guerra spettanti al signor Lafi Carmelo, da Galatina (Lecce), fascicolo numero 104280.

(28786)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non viene definita l'annosa pratica di pensione diretta nuova guerra, posizione numero 269331, riguardante il signor Moniccola Ferdinando fu Carmine, da Cavallino (Lecce).

(28787)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per cui non si procede alla liquidazione del risarcimento dei danni di guerra in favore della signora Cataldi Concetta vedova Pacuzzo, da Tuglie (Lecce), fascicolo n. 107886.

(28788)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ostacoli si frappongono alla definizione della pratica di pensione diretta nuova guerra, n. 1438702, riguardante il signor Gaffreda Salvatore fu Giovanni, da Parabita (Lecce).

(28789)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale è l'effettivo stato della pratica di pensione diretta nuova guerra, posizione 180440/489581, riguardante il signor Puzzello Alfredo di Giovanni, da Cutrofiano (Lecce), e quali ostacoli si frappongono per la definizione di tale annosa pratica.

(28790)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale sorte abbia avuto la pratica di pensione vecchia guerra riguardante il signor Rizzo Francesco fu Antonio, da Veglie (Lecce), al quale dopo le prime comunicazioni assicurative, nessuna ulteriore notizia gli è mai pervenuta malgrado le richieste ed i solleciti.

(28791)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ostacoli si frappongono per la definizione della pratica di pensione diretta nuova guerra, posizione 1395668/D. riguardante il signor De Prezzo Donato fu Oronzo, da Veglie (Lecce). L'interessato ebbe comunicazione che in data 9 settembre 1954 la sua pratica era stata trasmessa al comitato di liquidazione e da quella lontana epoca non ha più avute notizie di sorta.

(28792)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ostacoli si frappongono alla definizione della pratica di pensione privilegiata ordinaria in favore della signora Semeraro Luigia fu Domenico, vedova del maresciallo maggiore dei carabinieri Ferrara Fiorenzo fu Francesco.

(28793)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere i motivi che ritardano l'approvazione del cantiere di lavoro per 3.040 giornate assegnate nell'esercizio 1956-57 per la sistemazione delle strade in Seclì (Lecce). L'acuto disagio di quella popolazione e la disoccupazione dei lavoratori segnalati anche con nota 29833 del 31 maggio 1957 dall'ufficio provinciale del lavoro di Lecce meritano particolare attenzione anche allo scopo di evitare inevitabili disordini.

(28794)

« SPONZIELLO ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti, per conoscere se non ritengano opportuno, ciascuno nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze, esaminare la posizione di tutti i posteggiatori dipendenti dai vari Automobile club d'Italia.

« Il trattamento economico che loro viene usato è differente da provincia a provincia ed in alcune località essi percepiscono paghe irrisorie, in contrasto anche con l'articolo 36 della Costituzione.

(28795)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se l'autentica e criminale persecuzione fatta subire dal direttore degli stabilimenti meccanici di Pozzuoli al signor D'Ambrosio Antonio, fino all'arbitrario licenziamento del 25 giugno 1957, non meriti una diretta ed attenta indagine del Ministero del lavoro in conformità al dettame costituzionale per cui il lavoro, considerato essenza, base e morale dello Stato, dallo Stato deve ricevere protezione e assistenza oltre le stesse aride convenzioni contrattuali.

« Avendo l'interrogante già interrogato il ministro sul comportamento della direzione circa il D'Ambrosio, ha dovuto arguire dalla stessa risposta del ministro che le informazioni siano state date dalla interessata direzione degli stabilimenti.

« Insiste perciò l'interrogante perché il ministro voglia far chiedere ragguagli attraverso i servizi dell'arma dei carabinieri.

« Dagli addebiti mossi dalla direzione all'ex guardiano D'Ambrosio, ma mai contestatigli, alcuni risultano come resi noti al ministro ma non all'interessato, per cui l'interrogante chiede che il ministro voglia darne più chiara e ampia significazione, o invitare la responsabile direzione degli stabilimenti a ciò, per mettere il D'Ambrosio in condizione di tutelare anche su altro piano dinanzi alla magistratura, e contro il direttore, il suo onore di lavoratore e di cittadino.

« Ad abbondanza, l'interrogante fa notare come traspaia tra gli addebiti il rancore per l'onesta e coraggiosa attività sindacale del D'Ambrosio allorché l'ingegnere Sasso, direttore degli stabilimenti meccanici vuole riservare a sé il diritto di smantellare il potenziale produttivo degli stabilimenti, come in effetti sta facendo, per obbedire a oscure manovre speculative, in dipendenza di programmi antimeridionali, e di interessi certa-

mente non meridionali, mentre vuole strappare ai lavoratori la libertà di difendere (caso D'Ambrosio) con la vita della fabbrica quella delle famiglie.

(28796)

« SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non creda opportuno istituire in Montenero Val Cocchiara (Campobasso) un cantiere-scuola di lavoro, che, mentre recherebbe aiuto ai numerosi disoccupati locali, consentirebbe la costruzione di qualche indispensabile opera pubblica.

(28797)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere — premesso che la legge 26 dicembre 1953, n. 938, concernente la riparazione e la ricostruzione dei fabbricati urbani colpiti dall'alluvione, presuppone l'accertamento dei danni da parte dei funzionari del Genio civile e non da parte dell'arma dei carabinieri; che presso l'Ufficio del genio civile di Reggio Calabria tale accertamento è, scambio, di spettanza esclusiva dell'arma dei carabinieri e contrasta « a posteriori » i sopralluoghi di quei funzionari; che la massima parte dei danneggiati, a seguito di quei sopralluoghi, furono autorizzati alla riparazione e alla ricostruzione dei fabbricati medesimi, percependo gli anticipi del 30 per cento; che in aperto contrasto con gli accertamenti dei funzionari risultano segnatamente quelli condotti dall'arma dei carabinieri del comune di Montebello Jonico, sul cui territorio il Genio civile eseguì lavori di pronto soccorso e successivamente di natura definitiva (argini dei torrenti Iovani, Maranina, Urguri, Sant'Anna, ecc.) — come intende sanare l'increscioso inconveniente, che congela, con gravi conseguenze, centinaia di contabilità.

(28798)

« GERACI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri delle finanze e del tesoro, per conoscere quando saranno pagate le indennità di funzione spettanti ai conservatori dei registri immobiliari, ai procuratori delle tasse incaricati dei servizi ipotecari ed ai reggenti, in forza della sentenza del Consiglio di Stato in sede giurisdizionale addì 21 maggio 1956, pubblicata l'11 luglio stesso e notificata all'amministrazione.

(28799)

« GERACI ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quando saranno rimessi alla intendenza di finanza di Reggio Calabria i fondi ancora occorrenti, in lire 10 milioni circa, per risarcire i danni risentiti, in conseguenza delle alluvioni verificatisi negli anni 1951 e 1953, dalle aziende industriali e commerciali della provincia di Reggio Calabria: fondi richiesti dal predetto ufficio con nota n. 29009 del 12 luglio 1957. (28800) « GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere quando sarà dato inizio ai lavori per la costruzione dell'edificio scolastico in Mafalda (Campobasso) a' sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645. (28801) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla riparazione della via largo Garibaldi nel comune di Montaquila (Campobasso) gravemente danneggiata dagli eventi bellici e che si è resa ormai indilazionabile. (28802) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla riparazione della piazza antistante la chiesa parrocchiale del comune di Montaquila (Campobasso) gravemente danneggiata dagli eventi bellici e che si è resa ormai indilazionabile. (28803) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando saranno ultimati i lavori di riparazione della chiesa di Santa Maria nel comune di Casalciprano (Campobasso) che sono stati spesi fin dal 1953. (28804) « 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 della fognatura nel comune di Mafalda (Campobasso) a sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589. (28805) « 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 della strada di collegamento del comune di Concasale (Campobasso) con il comune di Vitucuso (Frosinone) ansiosamente attesa da quella popolazione. (28806) « 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 iniziati i lavori per la costruzione dell'elettrodotto rurale nel comune di Fossalto (Campobasso) che è ansiosamente attesa da quella popolazione. (28807) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere le sue determinazioni in merito alla ultimazione della strada turistica Capracotta-Prato Gentile-Pescopennataro (Campobasso). (28808) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere, per quali motivi la legge 8 novembre 1956, n. 1326, relativa al personale proveniente dai ruoli della disciolta milizia nazionale della strada, non abbia ancora trovato applicazione; e per conoscere quando si intende applicarla, nell'interesse di una categoria benemerita. (28809) « ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere come funziona il servizio di rifornimento idrico delle isole del golfo di Napoli a norma del decreto 9 giugno 1950, n. 307, ed in particolare per conoscere il volume dell'acqua trasportato ed il suo costo unitario;

per conoscere se è vero che per la sola isola di Capri si deve provvedere con altre cisterne (private) alla integrazione del fabbisogno dei due comuni;

per conoscere, infine, se non si prevede la opportunità di organizzare in modo diverso il servizio tenendo conto della insufficienza dei mezzi della marina militare (che deve con le stesse cisterne soddisfare altre esigenze) tenendo conto dell'alto costo del trasporto e te-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

nendo conto della costruzione degli acquedotti di Procida ed Ischia;

per conoscere se è da escludersi l'assunzione diretta del servizio da parte dei comuni dell'isola.

(28810)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere le ragioni per le quali non è stata ancora definita la pratica n. 599183/G relativa alla pensione di guerra a favore della signora Bailo Tiberti Agnese per i figli caduti Bernardino e Ferdinando.

(28811)

« GIRAUDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica del Fabbrica Domenico di Giuseppe.

« Trattasi di diretta militare.

(28812)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non ritiene dovere sollecitare la definizione della pratica di pensione di guerra inoltrata da molto tempo dal Selva Giancarlo di Giovanni. Il Selva già dal 1° febbraio 1955 passò la visita medica all'ospedale militare di Bologna. Trattasi di diretta civile nuova guerra, posizione 2054422.

(28813)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quanto è costata la scuola-soggiorno alla Mostra d'Oltremare a Napoli e quali i risultati raggiunti.

(28814)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ravvisi necessario intervenire, dando disposizioni agli uffici dipendenti, perché senza ulteriori indugi vengano eseguite le opere necessarie alla messa in efficienza del canale diversivo del fiume Ombrone in Grosseto. L'urgenza per l'inizio dei lavori è determinata dalla necessità di evitare le periodiche inondazioni di circa 2000 ettari di terreno, che si verificano annualmente, con gravissimo danno economico per i coltivatori della zona.

(28815)

« BUCCIARELLI DUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è vero che l'Ente per la riforma agraria in Puglia, Lucania e Molise sta vendendo ad un prezzo bassissimo trattori e macchine agricole;

per sapere quali sono le ragioni di questa svendita e per conoscere se si ritiene che questa sia la migliore utilizzazione del macchinario che l'ente dovrebbe mettere a disposizione della riforma agraria;

per sapere, anche, a quanto ammonta in valore il complesso di questa operazione.

(28816)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e dei trasporti, su quanto è in atto per garantire l'Ente autonomo Volturmo per il recupero dal credito che ha (in 750 milioni) verso l'A.T.A.N. (Azienda tramviaria napoletana);

sui futuri oneri che graveranno sull'E.A.V. per erogazioni normali e supplementari all'A.T.A.N. con corrente comprata dalla S.M.E. (Società meridionale di elettricità), la quale ha sospeso la erogazione diretta all'A.T.A.N., non avendo ottenuto il pagamento dei debiti contratti per energia consumata e non pagata;

sulla necessità di interventi radicali per risolvere questa situazione, anche tenendo conto che l'E.A.V. non paga la S.M.E. perché l'A.T.A.N. non paga il suo debito.

(28817)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e degli affari esteri, per conoscere il loro pensiero sulla organizzazione di costose manifestazioni intorno alla nostra emigrazione, come quella dei 13 italiani migliori nel mondo o l'altra del *raid* Arcobaleno per 80.000 chilometri;

per conoscere se non ritengano che Stato ed enti debbano manifestare un maggiore impegno per soddisfare le esigenze fondamentali dei nostri emigranti e per una migliore e consistente assistenza all'estero,

per conoscere infine se il molto danaro impiegato nelle cose surriportate non possa essere impiegato in modo più giusto e più corrispondente agli interessi della nostra emigrazione; od in caso contrario che non si utilizzi la emigrazione od una nostra colonia all'estero per scopo pubblicitario.

(28818)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda adottare in

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

merito alla frana che minaccia l'abitato di San Pietro ad Lacum, frazione del comune di Teramo.

« I competenti organi, che da tempo si interessano della cosa, hanno constatato che con una spesa di circa dieci milioni si riuscirà a salvare le numerose abitazioni private e l'edificio scolastico che si trovano ormai sull'orlo della frana. Ma non si può iniziare alcun lavoro perché il Provveditorato alle opere pubbliche de L'Aquila non riesce a reperire la somma necessaria, che il ministero dovrebbe mettere a disposizione. Senza un urgente intervento si prevede che tutto l'abitato sarà travolto col ritorno delle piogge invernali; si dovranno così spendere in un secondo tempo somme molto maggiori senza per altro aver risparmiato alle popolazioni il disagio ed il danno che un sollecito ed oculato intervento può ancora oggi evitare.

(28819)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici, per conoscere se non ritengano urgente provvedere alla erogazione dei fondi per la sistemazione e manutenzione delle strade e dei canali a suo tempo costruiti nel piano di bonifica della Sardegna.

« Le opere sono state per qualche tempo saltuariamente curate con gli esigui fondi erogati dal Ministero dell'agricoltura, ma, a seguito della ingiustificata sospensione delle erogazioni, sono andate in rapido deperimento, sicché il loro ripristino appare assolutamente inderogabile.

(28820)

« ANGIOY ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se è a conoscenza della serrata avvenuta nella miniera « Taccia » di Aragona (Agrigento), e quali provvedimenti intenda adottare nei riguardi dei gestori signori Parello e Ferrugia, per la incostituzionale decisione presa.

(28821)

« GIACONE, BERTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per avere notizie sulla pratica di pensione di guerra con posizione numero 372293/D intestata a Panizzon Mario fu Sebastiano, classe 1910, assegnato alla sesta categoria in visita collegiale, e riconosciuto dal distretto militare col grado di sottotenente.

(28822)

« GHIDETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per avere notizia sugli intendimenti del Ministero relativamente al problema della strada Sarone-Crocetta del Cansiglio, per il quale il comune di Caneva ha tanto operato ed ottenuto buoni affidamenti anche dal Ministero, essendo stata riconosciuta la grande importanza agricola-forestale, oltre che l'utilità economico-sociale di quell'arteria. Poiché si è finalmente deciso dal Governo e dal Parlamento di fermare lo spopolamento della montagna, ecco un importante apporto per assicurare successo ai sani propositi tracciati.

(28823)

« GHIDETTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere le sue determinazioni circa la richiesta avanzata dal comune di Radicofani (Siena) per il completamento dei lavori della condotta adduttrice e del serbatoio del nuovo acquedotto civico, già finanziato con la legge 10 agosto 1950, n. 647, per il primo lotto di lavori.

« Per il completamento dell'opera, come da progetto generale approvato dal Provveditorato alle opere pubbliche per la Toscana, occorre uno stanziamento suppletivo di lire 41.400.000 che può trovare accoglimento dopo l'approvazione e l'entrata in vigore della legge 29 luglio 1957, n. 635, in considerazione che, diversamente, l'opera non potrà essere portata a compimento data l'economia estremamente povera e depressa di quel comune.

(28824)

« BAGLIONI, BARDINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se particolari motivi ostano per l'avanzamento dei sottufficiali dei carabinieri, all'atto del compimento dell'anzianità di grado stabilita dalle disposizioni in vigore, in considerazione che non pochi brigadieri hanno superato il 12° anno di anzianità di grado.

(28825)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se, allorché ai ciechi civili bisognosi viene negata l'assistenza continuativa, perché operabili, non si ritenga giusto che l'Opera nazionale per i ciechi civili si interessi affin-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

ché gli interventi chirurgici e l'assistenza sanitaria ai medesimi venga effettuata a proprie spese.

(28826)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere:

a) per quali particolari e specifiche ragioni gli insegnanti elementari soprannumerari immessi in ruolo normale in data 3 e 4 luglio 1957 per la provincia di Catanzaro sono stati esclusi dalla possibilità di ottenere una sede di comando quando molte cattedre risultano tuttora scoperte e tra le predette insegnanti ve ne sono gestanti e nominate a sede scomoda e lontana dalla famiglia;

b) per quali particolari e specifiche ragioni la esclusione di cui sopra è stata posta esclusivamente a carico degli insegnanti soprannumerari immessi in ruolo normale quest'anno determinando in tal maniera in danno dei medesimi una intollerabile disparità di diritti e di trattamento non solo nei confronti degli insegnanti già da un anno in ruolo normale ma anche nei confronti degli stessi insegnanti soprannumerari, cui finiscono con il venire assegnate cattedre migliori e più comode che non quelle riservate agli insegnanti in parola;

c) per quali specifiche e particolari ragioni le insegnanti soprannumerarie immesse quest'anno in ruolo normale per la provincia di Catanzaro siano state private del diritto all'assegnazione di un eventuale comando quando fossero gestanti od allattanti mentre di tale diritto godevano ed hanno sempre usufruito allorché si trovano in una situazione giuridica inferiore alla attuale e cioè quando erano semplici insegnanti soprannumerarie;

d) se non sembri al ministro illogico ed antisociale opporre eventualmente agli insegnanti di cui sopra una pretesa scadenza del termine utile per la presentazione delle domande di assegnazione a comando quando è fuori dubbio che i predetti insegnanti non erano in grado né avevano interesse a presentare domande del genere fino a tanto che non avessero conosciuto le sedi, di cui erano stati nominati titolari.

(28827)

« BUFFONE ».

#### Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per

conoscere, in relazione ai gravi luttuosi fatti di Carmiano, San Pietro Vernotico, Cellino e San Donaci, nelle provincie di Lecce e Brindisi, se e quali sostanziali provvedimenti si intende adottare allo scopo di attenuare, se non eliminare del tutto, la crisi vitivinicola che, perdurando, potrebbe determinare altri naturali movimenti di piazza sotto la spinta del bisogno e della fame, le cui conseguenze non possono essere prevedibili; in particolare, se si intende disporre, specie in favore del Salento maggiormente provato dalla crisi, i seguenti provvedimenti:

a) istituzione, attraverso i consorzi agrari e le cantine sociali, dell'ammasso volontario delle uve con corresponsione di un contributo statale sulle uve ammassate, come avviene per altri prodotti;

b) agevolazioni fiscali e tributarie con particolare riferimento alla imposta di consumo;

c) riduzione delle tariffe dei trasporti ferroviari;

d) ampie facilitazioni creditizie;

e) intensificazione della lotta contro le sofisticazioni e le frodi;

f) corresponsione di un contributo da parte dello Stato ai vini destinati alla esportazione;

g) esenzione decennale da qualsiasi contributo per quei terreni dai quali viene estratto il vigneto per destinarli ad altre colture.

(714)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze, del tesoro e dell'interno, per sapere — considerato che la vitivinicoltura italiana vive necessariamente in crisi per la mancanza di una tutela delle denominazioni di origine dei vini, tutela che rappresenta un fondamentale punto di partenza per la vitivinicoltura, e per la mancanza di una legislazione che investa il settore vitivinicolo dalla disciplina degli impianti fino alla vendita del prodotto finito e lavorato; constatato che le misure adottate di tempo in tempo in favore del vino furono tese più a curare gli effetti che a prevenire le cause delle crisi vitivinicole e per ciò si sono rivelate di scarsa efficacia — se intendano prendere le seguenti iniziative:

1°) intensificare la politica creditizia a favore delle cantine sociali specialmente se provviste di impianti o saloni per l'imbottigliamento;

2°) nell'imposta di consumo porre per ogni litro il limite massimo di lire 10, di cui lire 2 restino al comune di produzione allo

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

scopo di alleviare la precaria situazione di tanti comuni viticoli minacciati dallo spopolamento;

3°) concedere un modesto finanziamento per un impianto che produca in scala industriale succhi d'uva, già ottenuti brillantemente in laboratorio, in sede sperimentale, da un luminare dell'enotecnica nazionale e che costituiscono una valvola di sicurezza per la vitivinicoltura italiana in caso di sovrapproduzione.

(712)

« ARMOSINO ».

**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 le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

**NENNI GIULIANA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**NENNI GIULIANA.** Signor Presidente, insieme con alcuni colleghi del gruppo socialista, ho presentato oggi una interrogazione al Presidente del Consiglio dei ministri per sapere qual è l'atteggiamento del Governo italiano nei confronti della così intricata questione di San Marino. Poiché, a nostro avviso, lo svolgimento di questa interrogazione ha carattere di urgenza, le sarei grata, signor Presidente, se volesse chiedere all'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri quando egli potrà rispondere.

**PRESIDENTE.** Prendo atto della sua richiesta ed interesserò l'onorevole Presidente del Consiglio.

**La seduta termina alle 23,5.**

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 9,30 e 16,30:*

1. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

Senatore **MAGLIANO:** Scadenza del termine di cui alla XI delle « Disposizioni transitorie e finali » della Costituzione (*Approvata, in prima deliberazione, dal Senato*) (3113) — *Relatore:* Camposarcuno.

2. — *Svolgimento di mozioni, di interpellanze, di interrogazioni e discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 14 settembre 1957, n. 812, concernente agevo-

lazioni temporanee eccezionali per lo spirito e l'acquavite del vino; esenzione dall'imposta generale sull'entrata per la vendita di vino al pubblico da parte dei produttori; nuova disciplina della esenzione dalla imposta comunale di consumo a favore dei produttori di vino; concessione di un contributo negli interessi sui mutui contratti dagli Enti gestori degli ammassi volontari di uva attuati per la campagna vinicola 1957 (3165) — *Relatore:* Rosselli.

3. — *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.

4. — *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;

5. — *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 Griffone, di minoranza.

6. — *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 della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2693) — *Relatore:* Jervolino Angelo Raffaele;

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;

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1957

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.

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

8. — *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.

9. — *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.

10. — *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*.

11. — *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 (*Approvata 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*: Gorini;

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.

12. — *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.

13. — *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