

CLXVIII.

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 GIUGNO 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **BUCCIARELLI DUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo	8603	Proposte di legge (Svolgimento):	
Disegni di legge:		PRESIDENTE	8605
(<i>Annunzio</i>)	8604	COLITTO	8605
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	8604, 8690	SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	8605, 8606, 8607
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	8604	CAPPUGI	8605
Disegno di legge (Seguito della discussione):		CALABRÒ	8606
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (831)	8607	Corte costituzionale (Trasmissione di sentenza)	8642
PRESIDENTE	8607	Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):	
BUSETTO	8607	PRESIDENTE	8691, 8703
BIAGGI FRANCAANTONIO	8617	CAPRARA	8701
TERRAGNI	8624	AVOLIO	8702
MISEFARI	8629	DE VITA	8702
CIBOTTO	8642	RICCIO	8702
DE PASQUALE	8646	SULOTTO	8702
ZAPPA	8651	TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	8703
SULLO	8654	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	8605
MUSTO	8662		
CIANCA	8668		
BONINO	8672		
BELOTTI	8676		
LOMBARDI GIOVANNI	8679		
VEDOVATO	8684		
Proposte di legge:			
(<i>Annunzio</i>)	8604		
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	8604, 8690		
(<i>Ritiro</i>)	8604		

La seduta comincia alle 10.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 26 giugno 1959.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Borin.

(È concesso).

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, comunico che i seguenti disegni di legge sono deferiti alla VI Commissione (Finanze e tesoro) in sede referente, con il parere della V Commissione:

« Riduzione a metà dell'imposta di ricchezza mobile sugli interessi delle obbligazioni emesse dalle società per azioni e in accomandita per azioni » (*Approvato dal Senato*) (1374);

« Trattamento tributario delle trasformazioni e fusioni di società commerciali » (*Approvato dal Senato*) (1375).

Il Governo, per entrambi questi provvedimenti, ha chiesto l'urgenza.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Trasmissione dal Senato e deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il disegno di legge, approvato da quella XI Commissione:

« Provvedimenti per rendere integrale la vaccinazione antipoliomielitica » (1376).

È stato stampato e distribuito. Ritengo possa essere deferito alla XIV Commissione (Sanità), in sede legislativa.

Il Senato ha anche trasmesso il provvedimento, approvato da quella V Commissione:

« Applicazione della imposta fabbricati sulla base delle rendite del nuovo catasto edilizio urbano » (1377).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro degli affari esteri ha presentato alla Presidenza il disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra l'Italia e il Brasile relativo al servizio mili-

tare, concluso in Rio de Janeiro il 6 settembre 1958 » (1378).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, in sede referente.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

CONTE ed altri: « Costituzione in comune autonomo della frazione Mezzanone del comune di Manfredonia, in provincia di Foggia » (1379);

MAGNO ed altri: « Costituzione in comune autonomo della frazione Zapponeta del comune di Manfredonia, in provincia di Foggia » (1380).

Saranno stampate, distribuite e avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmesse, secondo la prassi, alla II Commissione (Interni), in sede legislativa.

Sono state inoltre presentate proposte di legge dai deputati:

BOLOGNA ed altri: « Istituzione di un ruolo speciale ad esaurimento per gli ufficiali di complemento e della riserva nonché dei sottufficiali non in carriera continuativa, trattenuti in servizio nelle forze armate dello Stato perché residenti in territori considerati inaccessibili. Norme per il loro trattamento di quiescenza e di fine servizio » (1381);

MUSOTTO ed altri: « Concessione agli ex combattenti della guerra 1915-18, trovantisi in particolari condizioni di bisogno, della pensione per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti » (1382);

DE LAURO MATERA ANNA ed altri: « Soppressione del Commissariato della gioventù italiana e devoluzione dei beni dell'ex G.I.L. ai comuni » (1383);

LAURO ACHILLE ed altri: « Provvedimenti straordinari per lo sviluppo economico e sociale della città di Napoli » (1384).

Saranno stampate, distribuite e, poiché importano onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Informo che il deputato Calabrò ha ritirato la proposta di legge di sua iniziativa:

« Istituzione del Ministero per le arti, lo spettacolo e il turismo » (867).

La proposta di legge è stata pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa del deputato Colitto:

« Modifica dell'articolo 19 della legge 15 febbraio 1958, n. 46 » (595).

L'onorevole Colitto ha facoltà di svolgerla.

COLITTO. La mia proposta di legge riguarda la pensione di reversibilità dei dipendenti statali, di cui alla legge n. 46 del 15 febbraio 1958.

L'articolo 11 di tale legge pone alcune restrizioni alla reversibilità, quando il matrimonio sia stato contratto dopo la cessazione dal servizio del dipendente statale. Occorre allora che il pensionato abbia contratto il matrimonio prima del compimento del settantaduesimo anno di età, che il matrimonio abbia avuto la durata di almeno due anni e che la differenza di età fra i coniugi non sia maggiore di vent'anni. Il limite di età di settantadue anni fu elevato a settantacinque per i titolari di pensioni privilegiate ordinarie. L'articolo 19 stabilì, però, che la condizione della differenza di età fra i coniugi non si sarebbe applicata per i matrimoni contratti prima della pubblicazione della legge.

Per tali matrimoni, per la verità, non avrebbe dovuto applicarsi nemmeno l'altra condizione, quella del limite dei settantadue e settantacinque anni. Può, infatti, accadere che una donna di venti o di ventidue anni, sposata nel 1955 a un uomo di settantadue anni, venga o godere per un lungo periodo di anni della pensione; dal beneficio sarebbe, invece, esclusa una donna di sessant'anni sposata nel 1953, ad un uomo di settantaquattro anni.

Quale è il motivo di tale stridente diversità di trattamento?

Molto mi commosse una lettera inviata nell'ottobre scorso da un generale dell'esercito. Diceva così: « Sono un generale dell'esercito in pensione con il grado di colonnello. Il 9 dicembre prossimo venturo compio 80 anni. Il 3 gennaio 1953 ho sposato una signorina di 55 anni (io ne avevo compiuti

allora 74). Il tardivo matrimonio fu dovuto a giuste ragioni, indipendentemente dalla nostra volontà. La signorina, di nobilissima famiglia, non aveva beni di fortuna ed io non avevo che la mia modesta pensione e 100 mila lire di economia. Dal 1953 viviamo insieme io, mia moglie e mia suocera, che da tre mesi ha compiuto 93 anni e gode di una pensione reversibile di 45 mila lire mensili. Che avverrà di mia moglie alla morte mia e di sua madre? Non avrà nulla né dalla madre né dal marito. Sarà nella vera e assoluta miseria. Ed io sono malato di cuore da molti anni. Questo è il mio caso, ed altri casi vi saranno analoghi ed anche più miserevoli. Ma certamente pochi. Cosicché un eventuale atto di umanità e fors'anche di giustizia da parte del Governo non graverebbe certo molto sul bilancio dello Stato ».

Di qui la presente mia proposta di legge, con la quale appunto propongo che ai matrimoni contratti prima della pubblicazione della legge 19 febbraio 1958, n. 96, oltre a non applicarsi la norma riguardante la differenza di età tra i coniugi non si applichi nemmeno il limite dei 72 e 75 anni di età del pensionato.

Ho viva fiducia che la proposta venga accolta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cappugi, Storchi, Colasanto, Scalia, Colleoni, Biaggi Nullo, Azimonti, Buzzi, Toros e Zanibelli:

« Modifiche alla legge 15 febbraio 1958, n. 46, concernente norme sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato » (694).

L'onorevole Cappugi ha facoltà di svolgerla.

CAPPUGI. La proposta di legge è scaturita dalla opportunità di correggere alcune sperequazioni che sono derivate dall'applicazione della legge 15 febbraio 1958, n. 46, con la quale vennero codificate alcune nuove « norme sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato ».

Con la relazione scritta è stata data una documentata spiegazione dei motivi che giusti-

ficano le tre modifiche oggetto della proposta. Credo che, in questa sede, sia sufficiente la loro semplice indicazione.

Innanzitutto, si sancisce esplicitamente che la facoltà, prevista dall'articolo 7 della legge, di chiedere il riscatto, totale o parziale, del periodo di tempo corrispondente alla durata legale degli studi universitari, al fine dell'acquisto del diritto e del trattamento di quiescenza, è applicabile anche nei confronti del personale collocato in quiescenza anteriormente all'entrata in vigore della legge.

In secondo luogo, la proposta di legge prende in considerazione il disposto dell'articolo 11, il quale stabilisce che la vedova del pensionato ha diritto alla pensione di reversibilità, anche se il matrimonio sia stato contratto dopo la cessazione dal servizio, a condizione che il matrimonio sia stato contratto prima del compimento da parte del pensionato del settantaduesimo anno di età e che la differenza di età fra i due coniugi non sia superiore ai 20 anni; condizioni dalle quali si prescinde qualora dal matrimonio sia nata prole anche postuma.

Ora, poiché con l'articolo 19 viene disposto che la norma relativa alla differenza di età tra i due coniugi non si applica al matrimonio già contratto prima della pubblicazione della legge, appare evidente l'esigenza di eliminare tale strana distinzione, disponendo che da tutte e due le condizioni di cui all'articolo 11, e cioè non solo da quella relativa alla differenza di età fra i coniugi, ma anche da quella dell'età, si prescinde quando il matrimonio sia stato contratto prima della pubblicazione della legge.

Da ultimo, si propone che la disposizione di cui al quinto comma dell'articolo 12 della legge stessa, relativa alla priorità della data del decreto di adozione di un figlio rispetto a quella del compimento del sessantesimo anno di età da parte del dipendente o del pensionato adottante, non si applica alle adozioni già decretate prima della pubblicazione della legge.

Poiché non mi pare sia possibile negare che tali modifiche rispondano ad un elementare criterio di equità, ritengo che la Camera non vorrà negare la presa in considerazione della proposta di legge, per la quale chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo, con le consuete

riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Cap-pugi.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Calabrò, Almirante, Anfuso, Angioy, Caradonna, Cucco, Cruciani, De Marsanich, De Marzio Ernesto, Delfino, De Vito, De Michieli Vitturi, Gonella Giuseppe, Grilli Antonio, Leccisi, Michelini, Manco, Nicosia, Roberti, Romualdi, Servello, Sponziello, Tripodi e Geffer Wondrich:

« Istituzione della " Giornata degli eroi d'Italia " » (960).

L'onorevole Calabrò ha facoltà di svolgerla.

CALABRÒ. Noi vorremmo che si intendesse lo spirito che ci ha animato nel presentare questa proposta di legge, per la cui illustrazione non abbisognano troppe parole.

Noi desideriamo che, come avviene in tutte le nazioni civili, vengano anche in Italia ricordate le pagine di eroismo della nostra stirpe.

Spesso ci rammarichiamo che specialmente i giovani non credano più nei valori morali della nazione e ignorino tanti e tanti episodi; spesso ci rammarichiamo che le affermazioni di uno straniero, come è accaduto per il maresciallo Montgomery, oppure inchieste fallaci diffamino la dignità e l'onore del nostro soldato, definendolo il più vigliacco, codardo, cupido della fuga.

Non possiamo pretendere che i giovani rispettino ciò che ignorano. Ecco perché questa nostra proposta di legge può essere definita come un atto di fede nell'Italia. Praticamente noi chiediamo che le pagine di eroismo, anche se sfortunate, vengano ricordate, specie in questo momento di profonda crisi spirituale, che ci fa temere che non si creda più nella patria, nonostante l'insegnamento del Pontefice e le direttive del Capo dello Stato.

Per questa celebrazione noi abbiamo scelto la data del 23 ottobre, ricorrenza della battaglia di El Alamein: pagina sfortunata, ma rispettata e onorata da tutto il mondo. Noi proponiamo che quella data venga onorata come celebrazione dell'eroismo di tutto il popolo italiano, ricordando in quel giorno tutti i figli d'Italia: dagli alpini della «Julia»,

a quelli della « Tridentina », ai fanti, ai bersaglieri del X, tutti i marinai d'Italia, tutti gli aviatori d'Italia, che tante volte sono stati dileggiati dalla stessa stampa, dallo stesso cinema...

CIANCA. Ricordiamo anche i caduti di Cefalonia.

CALABRO'. Certo, anche quelli di Cefalonia. Quando si tratta di opportunità che vi sfuggono, è perfettamente inutile che interompate.

Nostra intenzione è che vengano ricordate le pagine più fulgide dell'eroismo italiano: in esse risiede la continuità della patria. Questo è tanto più importante oggi in cui l'Italia è invasa da un'ondata di materialismo, che tende a stroncare i più puri valori nazionali.

Questo è lo spirito della nostra proposta, che sottoponiamo al voto della Camera.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. (831).

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

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

BUSETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, nell'accingerci ad esaminare il bilancio dei lavori pubblici, vorremmo fare alcune osservazioni preliminari che si riferiscono alla relazione presentata a nome della maggioranza dall'onorevole Ripamonti. Vogliamo dare atto all'onorevole Ripamonti di essersi lasciato guidare, nello stendere la relazione di maggioranza, da una notevole dose di spirito critico che può dare l'avvio a una discussione senza dubbio interessante.

L'onorevole Ripamonti ci ha ricordato l'esiguità del complesso degli investimenti che direttamente o indirettamente vengono effet-

tuati dal Ministero dei lavori pubblici per opere pubbliche e il loro continuo ridursi in percentuale rispetto agli stanziamenti globali dello Stato, di anno in anno. Il relatore di maggioranza ha assunto accenti, direi, di particolare calore e di particolare esortazione per quanto riguarda il fondamentale problema della casa per ogni cittadino, a prescindere dalle sue condizioni economiche e sociali. Si è, poi, soffermato a lungo sui problemi della urbanistica ed ha auspicato che l'urbanistica, al fine di farla uscire dal terreno delle pure esercitazioni accademiche e culturali, venga strettamente connessa all'esame delle condizioni dello sviluppo economico e sociale dei singoli territori, su scala comunale, intercomunale, provinciale, regionale e anche nazionale. Ha lamentato la povertà degli stanziamenti nel campo delle opere destinate alla difesa idraulica ed alla difesa del suolo, ed ha spezzato una lancia a favore degli enti locali per le gravissime condizioni economiche nelle quali essi versano di fronte alla esigenza di provvedere al rinnovamento delle attrezzature, cioè di quelle attrezzature richieste dal vivere civile per far sì che anche nel villaggio più sperduto del nostro paese, il coltivatore diretto, il bracciante, il contadino possano vivere civilmente. Ha spezzato un'altra lancia a proposito di uno dei tanti aspetti di un problema estremamente complesso e grave che pesa sulla società italiana, e cioè quello di rompere l'attuale rapporto fra città e campagna tuttora deformato sul piano dello sviluppo urbanistico, su quello dell'edilizia popolare e delle attrezzature igienico-sanitarie (acquedotti, fognature, ospedali, ecc.).

Queste osservazioni costituiscono senza dubbio un avvio alla discussione. Tuttavia, se questi rilievi critici vengono confrontati con le affermazioni che l'onorevole ministro Togni ebbe a fare a conclusione del dibattito sul bilancio del dicastero dell'anno scorso e che possono riassumersi in questa frase: « Veramente imponente è lo sforzo compiuto dal Governo nel settore dei lavori pubblici »; se facciamo, dicevo, il confronto tra la carica critica contenuta nella relazione di maggioranza e le affermazioni dell'onorevole Togni — affermazioni che molto spesso egli ripete alla televisione, sui giornali, usando abbondantemente dei mezzi di propaganda a disposizione del Governo — noi ricaviamo alcune considerazioni che per la nostra parte, per noi rappresentanti del partito comunista italiano sono significative ed importanti.

Innanzitutto, queste sottolineature critiche del relatore confermano la giustezza della

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

battaglia politica che il nostro partito conduce da tempo contro l'immobilismo che caratterizza il partito della democrazia cristiana anche nel settore delle opere pubbliche. Questa è una conferma tanto più preziosa, se si tiene conto del tipo di Governo di fronte al quale ci troviamo, degli orientamenti degli uomini che lo compongono e delle alleanze politiche sulle quali esso si fonda.

La seconda considerazione che possiamo ricavare dallo stesso contenuto della relazione è che essa conferma il perdurare di contrasti all'interno dello stesso partito della democrazia cristiana, contrasti di orientamento e di indirizzo sul modo con cui far uscire il paese dalla crisi politica da cui esso oggi è investito e che fondamentalmente è la crisi — noi lo ribadiamo — del partito cattolico e che i recenti orientamenti elettorali, come quelli siciliani, hanno ulteriormente riaffermato. È indubbio che vi è un contrasto di orientamenti e di idee nell'ambito stesso del partito di maggioranza.

La terza considerazione che dobbiamo fare, collegata a questa affermazione, è che tali contrasti di orientamento hanno però dei limiti molto precisi negli uomini cosiddetti di sinistra del partito di maggioranza, ai quali mi pare che appartenga anche il relatore di maggioranza. Noi riaffermiamo che questi uomini, meglio definiti dei gruppi di « base » della democrazia cristiana, pur manifestando osservazioni critiche, pur movendosi, senza dubbio, da alcune posizioni critiche nei confronti dell'immobilismo dei governi che si sono succeduti nel nostro paese, non vanno però al di là di queste critiche e rimangono sempre nel classico e tradizionale schema, anche nel campo delle opere pubbliche, schema che noi abbiamo definito « neoriformistico », molto caro alle impostazioni dell'onorevole Fanfani.

Infatti, qual è l'elemento centrale che pare emergere dalle proposte del relatore? È la tipica concezione strumentalistica dei lavori pubblici, assunti cioè in funzione del tentativo di porre riparo, con essi, alla disoccupazione di massa. Egli si sofferma su questo tema più volte: allorché parla dell'edilizia sovvenzionata, dei lavori pubblici in genere, quando invoca che una congrua parte del prestito nazionale che il Governo sta per lanciare sia destinata a un programma di opere pubbliche, che abbia a sua volta il precipuo scopo di contenere gli effetti della recessione che si manifestano con la disoccupazione congiunturale che si aggiunge alla già rilevante disoccupazione strutturale. Ci si serve anche del-

l'autorevole parere del governatore della Banca d'Italia per sostenere queste tesi, e si dice che, in questo modo, si applica rettamente e in modo ortodosso lo schema Vanoni, perché esso prevedeva investimenti nell'edilizia da mettere in atto qualora fenomeni recessivi congiunturali si fossero manifestati. Qui ci troviamo di nuovo di fronte al tentativo di risuscitare un fantasma, lo schema Vanoni, quando lo stesso onorevole Ripamonti nel suo intervento sul bilancio dell'esercizio 1958-59 aveva, di fatto, confessato il fallimento dello schema stesso anche nelle previsioni degli investimenti nel settore delle opere pubbliche e dell'edilizia popolare.

In fondo si chiede una politica delle opere pubbliche migliorata e coordinata, in una certa misura incrementata per quanto concerne gli investimenti, ma ai fini di un piano di lotta contro la disoccupazione. Una politica delle opere pubbliche di questa natura non fa che muoversi entro il sistema attuale e tende proprio in definitiva a rafforzare e consolidare la struttura attualmente esistente nel nostro paese, che è una struttura monopolistica, caratterizzata da profondi squilibri di ordine economico e sociale, tendendo ad affidare allo Stato, cioè all'intervento dei pubblici poteri, non già la funzione di protagonista nell'azione per risolvere radicalmente i problemi di fondo del nostro paese, problemi che si possono compendiare nell'esistenza di una disoccupazione e sottoccupazione di massa, in quello del mancato sviluppo industriale ed economico del Mezzogiorno, e, aggiungerei, in quello relativo allo stato di degradazione economica in cui si trova la montagna, bensì una funzione subordinata, subalterna, consistente nel fronteggiare la disoccupazione, quando vi sono fenomeni di recessione economica, in modo magari contingente, se non disorganico, e nel preparare a favore dell'iniziativa privata (e quando parliamo di iniziativa privata, non possiamo non alludere ai grandi gruppi monopolistici del nostro paese) le cosiddette infrastrutture.

Si dimentica, però, che molte di queste zone infrastrutturali, proprio perché i gruppi monopolistici perseguono la politica del massimo profitto e degli investimenti di capitali là dove sanno di ricavare il massimo vantaggio, possono trasformarsi, ad un determinato momento, in cimiteri, in arterie senza vita se in esse non pulsa la linfa unificatrice delle attività industriali che costituiscono la base fondamentale della creazione e dello sviluppo di un'Italia moderna, nel cui vocabolario le espressioni « zone depresse », « zone

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

sottosviluppate », ecc., non abbiano più a comparire.

Mi riferisco, per esempio, alla politica delle zone industriali. È noto a tutti che molte proposte di legge sono state presentate in Parlamento, anche nella passata legislatura, per la creazione di zone industriali. Vi è stato tutto un fiorire di richieste di zone industriali, le cui conseguenze non possiamo sottacere. Sappiamo tutti infatti che ciò significa aggravio per i bilanci degli enti locali, dei comuni e delle province. Molto spesso però le attese e le speranze sono state deluse. Anche in questo campo occorre soprattutto una programmazione seria. Parlando in termini chiari, bisogna dire che, senza uno sviluppo organico e, al tempo stesso, impetuoso delle attività industriali, non esiste la garanzia di risolvere, attraverso gli investimenti per opere pubbliche, i problemi di fondo del nostro paese, per la cui soluzione è necessaria una politica della massima occupazione, una politica che risolva soprattutto la questione meridionale e quella molto grave che investe la vita delle popolazioni delle nostre montagne.

Noi sappiamo che le espressioni « zone depresse e sottosviluppate » sono, molto spesso, utilizzate dai riformisti della democrazia cristiana quali punti di riferimento di attività che sono tipiche di una concezione dello Stato che noi respingiamo, cioè dello Stato assistenziale. Da una parte, cioè, vi è l'Italia dei monopoli, dall'altra l'Italia delle zone depresse, delle zone sottosviluppate, dell'assistenza, dei lavori pubblici intesi a combattere la disoccupazione, e via di seguito.

Noi non vogliamo due Stati e due Italie; noi vogliamo un solo Stato, una sola Italia: la Repubblica italiana fondata sul lavoro.

Proprio perché partiamo da queste premesse, siamo convinti che la maggior parte degli investimenti pubblici deve essere destinata alla soluzione di questi problemi di fondo, cioè soprattutto al più rapido sviluppo dell'industria di base, dell'industria produttrice di beni di consumo e di mezzi di produzione, per dare una occupazione stabile, e non contingente, e qualificata ai nostri lavoratori, nel momento stesso in cui rivendichiamo che s'introduca nella struttura dell'economia capitalistica italiana una serie di modificazioni di sostanza quali quelle indicate dalla Costituzione, imponendo ai gruppi privilegiati dell'industria e della terra certe misure ispirate all'interesse della collettività.

È proprio partendo da queste premesse che ci siamo posti un quesito, al quale — lo di-

ciamo molto sinceramente — non è molto facile dare una risposta, quesito che così potrebbe essere formulato: se queste debbono essere le direttrici fondamentali di un nuovo indirizzo di politica economica del nostro paese, qual è il rapporto che occorre stabilire fra queste direttrici e la programmazione di una giusta politica delle opere pubbliche?

Dicevo prima che vi sono delle difficoltà nel dare una risposta a questo quesito; difficoltà in quanto noi non ci nascondiamo che, nelle file stesse del movimento operaio e democratico, vi sono state nel passato e, certe volte, vi sono tuttora, perplessità e incertezze nell'affrontare questo problema; perplessità ed incertezze che hanno una loro giustificazione in quanto partono da un dato obiettivo generale nel campo delle opere pubbliche: le condizioni di arretratezza, di miseria, di strutture del vivere civile di tante parti del nostro paese sono tali e tante ed esse urgono e premono con tale forza nella coscienza dei lavoratori, degli amministratori, degli stessi parlamentari, da sollecitare il massimo delle richieste, da tempestare il Ministero dei lavori pubblici di domande e di sollecitazioni, ma fatte in un certo qual modo indifferenziato e tali da fornire, secondo il nostro parere, magari involontariamente, un duplice alibi al partito della democrazia cristiana ed al Governo, nonché al Ministero dei lavori pubblici.

Un primo alibi lo si ritrova nelle affermazioni che, in genere, i ministri dei lavori pubblici di tutti i governi democristiani sono soliti fare quando essi si trincerano dietro la teoria delle difficoltà del bilancio dello Stato in generale. Un secondo alibi consiste nel fatto che i ministri dei lavori pubblici si fanno propugnatori — a parole — di scelte politiche (come lo stesso ministro Togni ebbe a dire a conclusione del dibattito sui lavori pubblici dello scorso anno) nel settore delle opere pubbliche, di criteri di priorità nella programmazione e nell'esecuzione delle opere, ma per nascondere dietro queste scelte una politica di discriminazione anche nel settore delle opere pubbliche con una funzione elettoralistica, a favore del partito di Governo. Riconosciamo che certe volte qualche contentino viene dato a quella parte dell'opposizione che ha più forza magari di protestare, perché in fondo la soluzione dei piccoli o modesti problemi giorno per giorno — ed i lavori pubblici sono adattissimi a questo scopo — può anche servire a distrarre l'attenzione della classe operai, dei lavoratori della terra, delle grandi masse popolari dai problemi di fondo che occorre risolvere e che sono, ripeto, quelli del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

mutamento di alcune strutture economiche fondamentali del nostro paese.

Ho fatto alcuni calcoli sul valore delle opere pubbliche che sono state eseguite in Italia dal 1954 in poi (e non a caso prendo l'anno di inizio dello schema Vanoni) per conto di tutti i ministeri, quindi facendo un esame non soltanto del settore di competenza del Ministero dei lavori pubblici ma anche di quelli del Ministero del lavoro, del Ministero dell'agricoltura per quel che riguarda le bonifiche, dell'I.N.A.-Casa per quanto riguarda l'edilizia popolare, della Cassa per il mezzogiorno, dei Ministeri dei trasporti, dell'igiene e della sanità, ed anche degli enti locali e degli enti di diritto pubblico (I.N.P.S., « Inam », « Inail », « Enpas »). Ebbene, dal 1954 in poi, nel giro di 4 anni, ci troviamo di fronte ad un valore di opere effettivamente eseguite di 1.772 miliardi e 798 milioni, cifra che può ridursi ancora di una quota parte equivalente al 20 per cento se si tien conto delle opere finanziate esclusivamente dagli enti locali.

Si potrebbe fare un calcolo di 1.400 miliardi, e qualcuno potrebbe dire che la cifra è stata insufficiente rispetto alle esigenze esistenti, che la cifra accentua la tendenza all'immobilismo, come dicevamo prima; cifra percentualmente inferiore rispetto a quella del quadriennio precedente se riferita all'indice di espansione che ha subito la spesa generale dello Stato e al mutamento avvenuto nei valori della moneta, cifra che per quest'anno, almeno per quel che concerne il Ministero dei lavori pubblici, tende ancora a ridursi rispetto all'esercizio precedente, come ha documentato lo stesso relatore di maggioranza.

Ma, accanto a queste critiche che ho fatto, ve n'è una più radicale che intendo avanzare e che è basata su tutto l'indirizzo economico e politico del Governo dal quale non può essere disgiunto il settore dei lavori pubblici, critica che consiste nella domanda che pongo alla vostra attenzione e che si ricollega direttamente a quel che dicevo nella prima parte del mio intervento. Io vi prego di rispondere a questa domanda: dopo aver speso nel quadriennio considerato 1.800 miliardi circa in opere pubbliche, in quali punti nodali della nostra vita economica questo intervento dello Stato, degli enti locali, ha inciso in modo tale da concorrere ad eliminare quelle che proprio il vostro ministro Vanoni definì le storiche debolezze dell'economia italiana, cioè l'esistenza di una massa di disoccupati e sottoccupati, il perdurare degli aspetti drammatici della questione meridionale e di tutti gli squilibri esi-

stenti tra regioni e regioni, tra provincia e provincia di una stessa regione? A questa debolezza noi ne abbiamo aggiunta un'altra e cioè l'anemia del mercato italiano conseguente al basso livello dei salari e degli stipendi e dei redditi dei contadini e, quindi, al basso livello dei consumi da parte delle masse popolari.

Qualcuno potrà fare obiezioni di teoria e di politica economica e distinguere tra settori di investimenti produttivi e non produttivi, tra infrastrutture e strutture industriali ed economiche, per concludere che una simile impostazione sarebbe errata e che in fin dei conti, anche se in maniera non del tutto inadeguata, si sono costruite strade, scuole, case, cioè che è stata fatta « la lotta contro la disoccupazione ».

Noi affermiamo — l'abbiamo già detto altre volte — che non è battendo la via dei lavori pubblici, della Cassa per il mezzogiorno, dei cantieri scuola, che si può ovviare al mancato sviluppo dell'industrializzazione nel nostro paese che, in uno con la trasformazione dei rapporti di lavoro e di proprietà nelle campagne, costituisce il mezzo essenziale per dare occupazione stabile e qualificata ai lavoratori italiani.

Ma anche se vogliamo prendere le opere pubbliche a sé stanti ed isolarle dal contesto generale degli investimenti produttivi per lo sviluppo economico del nostro paese, e vogliamo valutarle in termini di occupazione operaia, dobbiamo constatare che questa occupazione, proprio nel settore dei lavori pubblici, è diminuita, sia come numero delle giornate operaie impiegate sia come media di lavoro operaio impiegato.

Dal 1953 al 1957 passiamo da 123 milioni di giornate operaie a 76 milioni, dato che è equivalente a quello del 1951; per quanto riguarda il numero di operai occupati giornalmente: dal 1953, che ha registrato 411 mila 479 operai, passiamo, nel 1957, a 253 mila 332; anche qui si ritorna alla cifra del 1951.

Si obietterà subito che è aumentata la produttività nel campo dell'edilizia e nel settore delle opere pubbliche. Il relatore di maggioranza non è tanto d'accordo con questa tesi se ha dedicato una certa parte della sua relazione alle esortazioni perché siano istituiti nel nostro paese centri di studio sull'aumento della produttività, e così via. Ed io penso che egli si riferiva all'aumento della produttività sulla base di un reale progresso tecnico da introdurre nel settore delle opere pubbliche.

Ma in realtà dobbiamo dire, onorevoli colleghi, che quello che è aumentato è lo sfruttamento a danno dei lavoratori dell'edilizia; che si è accentuata la corsa dei lavoratori disoccupati, proprio nel settore dell'edilizia e delle opere pubbliche, a qualsiasi salario, a qualsiasi orario di lavoro pur di non rimanere nell'esercito dei disoccupati; che sono aumentati gli infortuni sul lavoro e gli « omicidi bianchi ». Infatti dai dati raccolti nei volumi dell'« Istat » si rileva che nel settore globale dell'industria il numero degli infortunati è passato dai 799.946 del 1954 ai 921.609 nel 1957; di questi ben 33.216 sono classificati come infortuni che hanno provocato una inabilità permanente. I lavoratori deceduti sono stati 2091. Alla loro memoria, alle loro famiglie vada il nostro più commosso saluto.

Voglio anche ricordare i miliardi che vengono sottratti ai lavoratori edili dei cosiddetti cantieri scuola quale differenza tra l'ingiusta mercede che essi percepiscono per il loro lavoro ed i salari previsti dai contratti nazionali interconfederali del settore.

Abbiamo visto, d'altra parte, che un ritmo sempre crescente hanno assunto i grandi profitti dei gruppi industriali, finanziari o immobiliari le cui attività sono connesse con quelle delle opere pubbliche: sono i monopolisti del cemento, le grandi imprese appaltatrici, si tratta di grandi proprietà immobiliari con i piani regolatori di comodo, con le modifiche e le deroghe ottenute sul piano politico agli stessi piani regolatori. Quindi non parliamo di ostacoli all'attuazione dei piani regolatori per la loro rigidità, come ha affermato l'onorevole relatore di maggioranza. Il problema è un altro, ed egli lo sa perché basti considerare l'esempio di Roma: tutte le cronache sono piene di ciò che è avvenuto recentemente nel consiglio comunale della capitale con l'approvazione del piano regolatore da parte dei clericali e dei fascisti. Qui ci si trova di fronte all'attività speculativa dei grandi proprietari di aree fabbricabili. In altri casi si tratta di centinaia di miliardi percepiti attraverso lavori di bonifica. Sempre si assiste all'ascesa continua dei profitti dei grandi gruppi elettrici ed idroelettrici che persistono nella loro politica di spoliazione dell'economia montana, di accaparramento dei corsi d'acqua sottraendoli agli usi irrigui e civili, di occupazione dei bacini imbriferi, mentre ogni anno scendono le rate consistenti in diversi miliardi dovuti ai comuni montani come sovraccanoni.

Si tratta di un piccolo numero di persone o di famiglie: dei Pesenti, dei Cini, dei Gaggia, dei De Biasi, dei Valerio, dei Gualdi, dei

Galeazzi, di Massimo Spada. Voi li trovate impegnati nel cemento, nelle imprese immobiliari, nelle banche, nei gruppi elettrici, nelle grandi imprese appaltatrici dei lavori.

Quindi la critica di fondo che noi muoviamo non è tanto e soltanto quella relativa all'espansione più o meno grande degli investimenti nel campo dei lavori pubblici, ma è quella di non aver fatto delle scelte di fondo, queste sì veramente politiche, riguardo ai settori che occorre potenziare e sviluppare ed anche strutturalmente modificare nell'ambito delle stesse opere pubbliche, e nel quadro di una visione organica dello sviluppo economico del nostro paese.

Voi, lungi dallo scontrarvi con le forze monopolistiche che dominano la nostra economia, anche in questo settore, tendete a concepire le opere pubbliche come strumento occasionale di lotta alla disoccupazione, e soprattutto come mezzo per dare una vernice al regime, e la vostra stessa politica verso gli enti e le collettività locali tende a dar luogo ad una certa confusione in questi stessi enti: confusione di idee e di indirizzi da seguire. Per cui, nell'ambito delle opere pubbliche, assistiamo al sorgere di inutili quanto pericolose gelosie e concorrenze tra provincia e provincia, tra comune e comune. Assistiamo alla gara per giungere primi ad ottenere la qualifica di zona depressa, per attingere alla Cassa per il mezzogiorno o alla « cassetta » per le zone del centro-nord. E questo stato di confusione negli indirizzi e nelle idee degli stessi amministratori degli enti locali è conseguente alla politica che voi seguite nel settore delle opere pubbliche.

Ecco perché noi non siamo e non possiamo essere d'accordo con quanti sostengono che, per esempio, tutto ciò che potrà essere ricavato o gran parte di ciò che sarà ricavato dal prestito nazionale debba essere riservato agli investimenti nell'ambito delle opere pubbliche allo scopo di fronteggiare la congiuntura sul piano della disoccupazione, conseguente alla recessione economica dello scorso anno.

E così, anche ai rappresentanti del partito liberale, che attraverso le loro rassegne e riviste specializzate propongono di destinare le somme del prestito all'incremento dei settori delle strade e del turismo, noi diciamo che non sono questi i settori decisivi potenziando i quali si possono eliminare le famose e storiche debolezze di cui soffre la nostra economia.

Riteniamo quindi che, nel campo dei lavori pubblici, almeno in una prima fase, siano

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

adottati criteri qualitativi, e poi, magari in una seconda fase, criteri quantitativi; cioè criteri qualitativi nella scelta delle direzioni fondamentali delle spese d'investimento. Questo, per non sacrificare nulla degli investimenti pubblici che, secondo il nostro pensiero, devono essere destinati fundamentalmente allo sviluppo di un'industria moderna nel nostro paese, particolarmente nel Mezzogiorno e nelle isole; aggiungiamo, però, che queste scelte qualitative negli investimenti da destinare ai lavori pubblici debbono essere attuate in uno con l'adozione di misure antimonopolistiche e di controllo sui monopoli che sono legati al settore delle opere pubbliche: misure che, se adottate, possono effettivamente intrecciarsi con i provvedimenti atti a sviluppare le condizioni economiche e sociali delle nostre popolazioni e del nostro paese.

Noi affermiamo quindi che gli investimenti nel settore delle opere pubbliche devono essere preferenzialmente e fundamentalmente effettuati, innanzitutto, nei campi della difesa della montagna, sia dal punto di vista idraulico, sia dal punto di vista del suolo; della sistematica regolamentazione dei corsi d'acqua naturali e per l'equa e migliore utilizzazione degli stessi; della edilizia in generale, per dare una casa decorosa ai lavoratori e ai cittadini italiani.

Allo stesso tempo diciamo che occorre procedere (ecco le misure antimonopolistiche che investono lo stesso settore!) ad una nuova politica delle fonti di energia, col passaggio ad un ente statale coordinatore delle imprese elettrocommerciali del settore pubblico e del settore privato (e a nessuno può sfuggire la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici per ciò che riguarda il settore principale delle fonti di energia, che è precisamente quello idroelettrico).

In secondo luogo, è necessario diminuire i prezzi del cemento e dei manufatti relativi, come delle materie prime fondamentali per l'edilizia.

In terzo luogo, è indispensabile attuare una nuova politica delle aree edificabili e fabbricabili per combattere le speculazioni private e per dare un contenuto economico reale e sociale allo stesso coordinamento urbanistico sul piano regionale, comunale e intercomunale.

È ovvio che, quando mettiamo al centro degli investimenti lo sviluppo dell'industria italiana, noi creiamo al tempo stesso le condizioni di una stabile e qualificata occupazione e le condizioni per le quali gli enti locali e lo stesso Stato, ma soprattutto gli enti locali, potranno spendere di meno per

l'assistenza e per le medicine, meno per i disoccupati e, quindi, saranno in grado di spendere di più per le strade, gli acquedotti, cioè per i compiti istituzionali che sono loro propri. Abbiamo allora una soluzione del problema dal punto di vista quantitativo, non soltanto qualitativo.

Per gli stessi scopi e per fini analoghi si può operare mediante il risparmio sui prezzi delle materie prime per l'edilizia, sia da parte dello Stato sia degli enti locali; allo stesso modo si opera per ciò che concerne una giusta imposizione fiscale sulle aree fabbricabili.

Ma sappiamo che uno sviluppo industriale si può realizzare solo disciplinando, controllando e coordinando, innanzitutto, le fonti di energia e, quindi, mediante una diminuzione dei costi e dei prezzi a vantaggio degli operatori della piccola e media industria e dell'artigianato. Ecco quindi come questi problemi si intrecciano fra loro: il coordinamento nel settore delle fonti di energia, la diminuzione dei prezzi delle materie prime fondamentali per l'edilizia, una politica di difesa idraulica e la giusta utilizzazione delle acque per fini irrigui nella prospettiva immediata delle necessarie riconversioni colturali nelle campagne, corrispondono alle esigenze di un reale sviluppo economico. Allo stesso modo, aggiungerei che una politica della casa per tutti i lavoratori diventa tale, non soltanto perché si costruiscono nuove abitazioni — il che occorre fare e con ampiezza di programmazione — ma in quanto si opera in modo che gli stessi lavoratori, gli impiegati, le loro famiglie possano abitare nelle nuove case, essendo in grado di nutrirsi, di vestirsi e di pagare anche gli affitti o di riscattarle.

Ebbene, onorevoli colleghi della maggioranza, noi non troviamo nulla di tutto questo nella vostra impostazione e, se vogliamo fare un consuntivo proprio nel settore dei lavori pubblici e della attività del Ministero, cioè se vogliamo fare riferimento, in modo particolare, a tre problemi sui quali mi soffermerò, precisamente quello della regolazione e della sistemazione delle acque dei fiumi e della loro utilizzazione, quello della difesa della montagna e quello relativo alle fonti di energia, giungiamo alla conclusione che il consuntivo è assolutamente deludente e giustifica ampiamente il nostro voto negativo al bilancio.

Cominciamo dalla regolazione delle acque dei fiumi e dai problemi della difesa del suolo.

Voi ricordate ciò che accadde nel novembre del 1951, ricordate la legge 19 marzo 1952,

n. 184, votata dal Parlamento dopo le alluvioni del 1949, del 1950, dopo quella del 1951 la grande alluvione del Po nel Polesine. Voi ricordate che in base a tale legge il Governo era tenuto a presentare, entro sei mesi dalla sua emanazione, un piano per una sistematica regolazione dei fiumi, e che il ministro dei lavori pubblici era tenuto a riferire anno per anno sul ritmo di attuazione delle diverse opere.

Dovettero passare 24 mesi circa perché il Governo dell'epoca ottemperasse all'obbligo che gli veniva fatto dalla legge, presentando un piano orientativo ai fini di una sistemazione e regolazione generale dei corsi d'acqua. È bene ricordare, onorevoli colleghi, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, riunito in assemblea plenaria, aveva approvato l'elaborato del piano sin dal 9 ottobre del 1952. Questo piano fu presentato dall'onorevole Merlin, allora ministro dei lavori pubblici, ma appena in tempo per depositario nelle mani dell'onorevole Romita succedutogli al Ministero per una sopravvenuta crisi di Governo, e l'onorevole Romita non ebbe mai a smentire la validità di quel piano. L'onorevole Romita lasciò quel piano a lei, onorevole Togni, e si tratta di un prezioso documento che è il frutto di una collaborazione di ingegni molto valorosi, ma soprattutto contiene alcune indicazioni che sono fondamentali per lo sviluppo economico del nostro paese e delle zone attraversate dai corsi d'acqua.

In quel piano si raccomandava la massima sollecitudine nell'attuazione delle opere necessarie; si affermava che, una volta attuato il piano, l'estensione del bosco in montagna oltre a contribuire in maniera decisiva alla riduzione delle erosioni e al consolidamento dei terreni, avrebbe apportato un sensibile miglioramento del clima e i corsi d'acqua regolarizzati avrebbero consentito di destinare permanentemente alle colture notevoli estensioni di terreni incolti o abbandonati allo scopo di determinare un incremento alle modificazioni stesse di queste colture. E gli estensori del piano usavano queste parole: « Se le acque potranno essere più facilmente e quindi più economicamente utilizzate per l'irrigazione e per le industrie, le nostre fertili pianure e molte città e paesi saranno finalmente sollevati dall'incubo delle piene ». Essi affermavano che con la utilizzazione integrale delle nostre risorse idriche si sarebbe potuti giungere ad una produzione di energia elettrica di 52 miliardi di chilowattora, e, contemporaneamente, l'irrigazione avrebbe potuto guadagnare quattro milioni di ettari di terreni

ancora non irrigati. E a tutti noto che il complesso delle opere idrauliche, idraulico-forestali e idraulico-agrarie comportava, e comporta, una spesa globale di 1454 miliardi. Il piano affermava che era necessario ed urgente affrontare una spesa nel corso di dieci anni di 848 miliardi, così suddivisi: il 36 per cento per la sistemazione delle acque nell'Italia settentrionale; il 19 per cento nell'Italia centrale, il 45 per cento nell'Italia meridionale e nelle isole. Il bacino del Po, richiedeva un totale di 323 miliardi, il bacino dell'Adige 41 miliardi, il bacino del Reno 30 miliardi, il bacino dell'Arno 11 miliardi, il bacino del Liri e Garigliano 30 miliardi e mezzo, il bacino del Volturno 43 miliardi, tutto il complesso dei fiumi e dei torrenti della Calabria 200 miliardi. La maggiore percentuale spettava al Mezzogiorno in conseguenza del maggior dissesto idrogeologico dei suoi corsi d'acqua.

Che cosa è stato fatto? L'importo dei lavori ultimati è di 38 miliardi e 830 milioni a cinque anni di distanza dalla elaborazione del piano. Il raffronto di questa spesa con i preventivi relativi alle opere che nel piano si definivano urgenti mi esime da qualsiasi commento. Per il bacino del Po si sono spesi soltanto 21 miliardi; per l'Adige 7 miliardi e cento milioni, per il bacino del Reno 830 milioni, per quello dell'Arno 3 miliardi e mezzo. Per i corsi d'acqua della Calabria soltanto 1 miliardo e 200 milioni. Anche l'importo dei lavori in corso è deludente: essi raggiungono, infatti, soltanto 35 miliardi e 200 milioni.

Non è assolutamente necessario ricordare i lutti e i danni provocati nel Polesine dalle 12 alluvioni successive a quella del novembre 1951; nemmeno è necessario ricordare quanto avvenne nel giugno 1957 in Piemonte, in Lombardia, in Val d'Aosta, Calabria e quello che è accaduto quest'anno nello stesso Polesine. Certo è che, prima che alle iniziative parlamentari, alle interrogazioni ed alle mozioni che noi presentiamo e discutiamo in Parlamento, questo problema è affidato alle menti ed ai cuori dei lavoratori e delle loro donne, di intere popolazioni che contro la cecità della classe dirigente e al fallimento della sua opera, hanno acquistato una visione storica della grandezza di questi problemi che sono veramente problemi nazionali.

E permettetemi di ricordare ciò che è stato detto da alcuni grandi italiani a proposito della necessità inderogabile di dare al paese un assetto idraulico. L'ingegner Romagnosi, che dirigeva un secolo e mezzo fa quella che allora si chiamava la « regione civile delle acque », affermava che « dal modo con cui in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

un paese sono regolate le acque si valuta il grado di perfezione dei reggimenti politici ». E Giuseppe Garibaldi, che, fra le tante altre cose, ebbe ad occuparsi anche di questo problema, 87 anni fa, in una lettera, affermava che non si poteva porre rimedio alle piene dei fiumi con una « cassa », una « cassetta » o una sottoscrizione, e scriveva testualmente: « Un governo onesto con i milioni prelevati dai privilegiati potrebbe rimediare alle sventure di tanta parte della nostra popolazione »; e sottolineava ancora: « Io non esagero considerando anche i milioni dell'esercito ». L'attualità di queste considerazioni è illuminante, onorevoli colleghi, nel senso più lato della parola solo che si pensi ai trecento miliardi che il Governo intende spendere perché rampe per missili atomici siano installate nel nostro paese.

Non a caso diversi colleghi della nostra parte, e non soltanto di essa, nei dibattiti tenutisi in Commissione, hanno richiamato l'attenzione del Parlamento e del ministro dei lavori pubblici sui gravissimi problemi ancora aperti in tema di piene e di alluvioni.

L'onorevole Polano richiamava la nostra attenzione sulla sorte di molte famiglie della Sardegna che tuttora vivono in case lesionate o danneggiate dalle alluvioni del 1951, del 1953 e del 1954. L'onorevole Cavazzini ancora una volta richiamava il ministro sulla necessità di approntare opere di difesa a mare e lungo tutto il corso del fiume Po, di dare luogo alla costruzione di una diga a mare, di rialzare e rafforzare le arginature nel delta, di chiudere la sacca di Scardovari, di portare in Parlamento le conclusioni e le decisioni relative agli studi condotti dalla commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici sul problema del bradisismo, cioè dell'abbassamento del suolo nella regione del delta padano. Il collega Misefari ritornava, a sua volta, sui problemi della Calabria ed i colleghi marchigiani Calvaresi, Santarelli e Angelini ricordavano al Governo, con un vero atto di accusa, che il 2 aprile scorso un nubifragio ha causato vasti allagamenti nelle zone del Tronto, erodendo le sponde con frane e provocando danni ammontanti ad oltre 5 miliardi. E non a caso, nei piani elaborati dai tecnici del Ministero dei lavori pubblici nel 1952, si prevedeva per la sistemazione del Tronto e dei suoi bacini una spesa di 11 miliardi e 273 milioni, su un complesso di 49 miliardi e 400 milioni per tutte le Marche.

Che dire poi a proposito della difesa della montagna e dei problemi del suolo in montagna? È chiaro che la sistemazione organica

del corso dei fiumi e dei torrenti fa tutt'uno con la esigenza di provvedere, con opere adeguate, alla protezione e al consolidamento del suolo nelle montagne. Sistemare i fiumi e difendere la montagna significa risolvere un problema nazionale che è importante non meno di quello meridionale. Perché non si tratta di opere pubbliche fini a se stesse, ma della salvezza di intere popolazioni dalla degradazione economica, della creazione di nuove condizioni di sviluppo economico per vaste zone del nostro paese. E si tratta anche di una politica di giusta utilizzazione delle acque a scopo di irrigazione per lo sviluppo della nostra agricoltura, nonché per uso di forza motrice e per usi civili.

Qualche settimana fa si è tenuto a Bologna un convegno di studiosi ad alto livello sui problemi della protezione della natura in relazione ai problemi dell'economia montana. È stato un convegno divertente e interessante. È stato divertente perché taluni, tra i quali il ministro Medici, hanno sostenuto che il degradamento dei territori montani, le frane e le alluvioni sarebbero causati essenzialmente da una mancanza di coscienza naturalistica, e questa coscienza mancherebbe particolarmente tra i giovani. È superfluo pensare quanto si siano divertiti i « baroni » degli impianti idroelettrici a sentire questi discorsi, quando si consideri che per questi signori acquisire una coscienza naturalistica ha significato percepire 62 miliardi e 536 milioni di utili dichiarati nel 1958 di fronte ai 55 miliardi dichiarati nell'anno precedente (e voi sapete che gli utili reali sono enormemente superiori a quelli dichiarati), con tassi di rendimento azionario pari al 4,60 per cento, superiori a quelli di tutti gli altri settori, da quello meccanico a quello tessile. Per questi « baroni » dell'elettricità coscienza naturalistica significa l'esistenza di più di 15 miliardi di sovraccanoni non pagati ai comuni rivieraschi e ai bacini imbriferi, nonostante l'esistenza di una legge che la Corte costituzionale ha dichiarato perfettamente costituzionale e nonostante che il Governo abbia da tempo promesso la presentazione al Parlamento di una legge che costituisca l'interpretazione autentica della legge n. 959, onde tagliar corto a tutti i ricorsi presentati dalle imprese elettriche dinanzi ai tribunali delle acque e permettere ai comuni di essere reintegrati nei loro giusti diritti.

Per questi « baroni » dell'elettricità, avere una coscienza naturalistica significa la cacciata dei montanari dalle loro valli, come è accaduto e sta accadendo in alcune zone dell'alto Veneto e nel bellunese. Nella Val Zol-

dana una parte della montagna prospiciente a un bacino artificiale della Società adriatica di elettricità è franata distruggendo una strada e portandosi dietro le case. Ciò che è accaduto a Vallesella, dove l'acqua ha eroso il terreno ed è penetrata nel sottosuolo del paese provocando franamenti, spaccature nei muri delle case, tutto questo è un terribile monito per gli abitanti della Valcellina, i quali, oltre a dover subire le conseguenze economiche derivanti dagli espropri dei terreni e delle case, sono preoccupati per il futuro del loro paese a ridosso del quale si sta costruendo un bacino artificiale di 150 milioni di metri cubi d'acqua che, erodendo il terreno di natura argillosa, potrebbe far sprofondare l'intero paese nel lago.

L'exasperazione dei montanari è giunta al colmo. In un convegno a Belluno una vecchia montanara si esprimeva in questo modo: « I miei figli sono andati all'estero a lavorare. Ora mi toglieranno di prepotenza anche il campo. Io non sono italiana per il Governo. Se un ladro viene a portare via la mia roba, allora io posso ben prendere il fucile e difendermi ». Ma, onorevoli colleghi, chi spara contro i monopoli idroelettrici? Forse questo Governo? O ella, onorevole ministro dei lavori pubblici?

In quello stesso convegno di Bologna (qui cessa la parte divertente e inizia la parte interessante) eminenti tecnici italiani, non comunisti, non hanno dato ascolto ai bucolici richiami dei naturalisti ed hanno affermato che la montagna può essere riassetata e l'economia montana risolledata a patto che si operi « per una tenace e costante difesa del suolo » da attuare combattendo inammissibili interventi speculativi che alterano l'assetto idrogeologico della montagna, dichiarando inammissibili le deviazioni di corsi d'acqua imponenti da una valle all'altra, perché non si verificano i danni paurosi che possono derivare dall'inaridimento di falde idriche di intere vallate.

In queste parole noi sentiamo riecheggiare in tutta la sua drammaticità l'appello rivolto dalle genti del Molise e dai loro parlamentari, a proposito della utilizzazione delle acque del Biferno, perché il Biferno non sia ceduto al gruppo idroelettrico meridionale, ma resti alla gente del Molise per gli usi irrigui, civili, industriali.

È necessario — aggiungevano questi tecnici — giungere ad una idonea regimazione delle acque superficiali e ad un buon esercizio dei prati, dando al tempo stesso tranquillità e normalità al deflusso delle acque verso la pia-

nura, anche attraverso un coordinamento tra l'azione da attuare in montagna e lungo i corsi dei fiumi.

A questo punto sorge un terzo problema e cioè quello della utilizzazione delle acque a scopo irriguo. In questo campo la situazione è estremamente seria e appare assolutamente indispensabile un coordinamento fra le utenze irrigue e quelle idroelettriche; e superando gli interessi particolaristici dei gruppi idroelettrici è necessario provvedere all'attuazione di piani regolatori dei bacini di alcuni corsi d'acqua e relativi affluenti. Occorre, inoltre, realizzare il decadimento in termini abbreviati delle concessioni idroelettriche non utilizzate, procedendo ad un aggiornamento delle concessioni in atto per far fronte alle esigenze di trasformazione fondiaria ed agraria in tutto il paese particolarmente nel Mezzogiorno. Il rinnovamento delle tradizionali colture agricole è strettamente collegato alla migliore utilizzazione delle acque dei nostri fiumi a scopo irriguo.

Nella mia regione, nel Veneto, gli interessi dei monopoli idroelettrici si sono intrecciati e in parte sovrapposti agli stessi interessi degli agricoltori e il contrasto tra l'utilizzazione idroelettrica e quella irrigua si è fatto sempre più acuto. Vorrei ricordare, a questo proposito, un grande progetto che due tecnici (Miliani e Vollo) ebbero ad elaborare quando dirigevano il magistrato alle acque e che prevedeva la deviazione delle acque dell'Avisio nel fiume Brenta attraverso l'impinguamento dei laghi di Levico e di Caldonazzo; in tal modo si sarebbero avute a disposizione acque sufficienti per irrigare 230 mila ettari della parte più siccitosa delle province di Padova, Vicenza, Treviso e Venezia, oltre a dare soluzione al problema della regimazione delle piene dell'Adige e all'idrovia Po-Mincio-Garda. Tale progetto cozzò contro gli interessi degli industriali idroelettrici, che ottennero comode concessioni sull'Avisio e bloccarono il progetto.

Gli agricoltori veronesi sono oggi costretti ad acquistare l'acqua nel periodo estivo dalla Società adriatica di elettricità e dal canale Camuzzoni a prezzi favolosi, sulle 25 mila lire al metro cubo-secondo giornaliero (questo dato si riferisce al 1956 e pare che la cifra sia oggi salita).

Soffermiamoci per un momento sui rapporti esistenti fra i consorzi di bonifica e la Società adriatica di elettricità nell'alto Veneto e nel Veneto orientale. I consorzi che sono interessati con la S.A.D.E. sono quattro, e precisamente: Canale della Vittoria, Sinistra

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Piave, Cellina-Meduna, Ledra-Tagliamento. Per i primi due consorzi accade che la società non rispetta alcuni impegni e da anni rimanda la costruzione del canale Castelletto-Nervesa, che dovrebbe soddisfare le esigenze d'acqua dei due consorzi. I due consorzi si trovano nel bacino imbrifero del Piave e dovrebbero usufruire dell'acqua del fiume, senonché la S.A. D.E. ha deviato le acque del Piave a Ponte nelle Alpi verso un altro bacino imbrifero, ossia verso il Livenza, privando così il medio e basso corso del Piave delle sue portate naturali e quindi privando i consorzi dell'acqua necessaria per l'irrigazione. In vari modi la S.A.D.E. è riuscita a rinviare la costruzione del canale Castelletto-Nervesa; nello stesso modo la S.A.D.E. opera nei confronti del Cellina-Meduna e del Ledra-Tagliamento. E noi sappiamo quali sono le richieste di acqua da parte delle popolazioni, dei coltivatori diretti e degli stessi agricoltori di quelle zone.

Appare evidente (e non può non esservi una presa di posizione per quanto riguarda la responsabilità del settore del Ministero dei lavori pubblici) che, per soddisfare la triplice esigenza della difesa della montagna, della regolamentazione dei corsi d'acqua, del coordinamento e dell'utilizzazione delle acque a fini industriali con quelle irrigue e potabili, è assolutamente necessario e indispensabile, nell'interesse dell'economia e dello sviluppo sociale e politico del paese, che si proceda alla tanto reclamata e da più parti, da diversi settori, nazionalizzazione dell'industria elettrica nel quadro della necessaria costituzione di un ente autonomo delle aziende operanti nel settore delle fonti di energia.

Se noi dobbiamo realizzare un diagramma di produzione di energia elettrica che consenta una più razionale integrazione tra centrali idroelettriche e centrali termoelettriche, viste le prime (soprattutto se alimentate da serbatoi di regolazione) in funzione di centrali di punta, viste le seconde in funzione di centrali di base; se vogliamo, come dobbiamo, accentrare la produzione nelle centrali termiche più efficienti nei periodi in cui non occorre la loro piena utilizzazione; se vogliamo una maggiore uniformità della rete e delle cabine di trasformazione in modo da evitare duplicati e raggiungere la perfetta regolazione sia della tensione sia della frequenza; se vogliamo infine realizzare una politica di unificazione tariffaria in tutto il paese per evitare rendite differenziali e profitti monopolistici e se vogliamo realizzare una politica di riduzione dei costi di produzione del chilowattora per lo sviluppo economico e sociale del nostro paese;

se vogliamo tutto questo, la conclusione è la seguente: è necessario creare su scala nazionale un'unica organizzazione dell'industria elettrica; e questo compito, seguendo anche le esperienze già fatte utilmente da altri paesi (Inghilterra, Francia ed Austria), non può essere realizzato che dallo Stato.

D'altra parte, poiché il settore elettrico non può essere disgiunto dagli altri settori energetici (combustibili liquidi e gassosi, che cadono sotto la giurisdizione dell'ente statale), è naturale che un coordinamento di tutti i settori energetici è indispensabile, e può essere realizzato attraverso un ente autonomo di gestione nel campo di tutte le fonti di energia.

Tale è il contenuto della proposta fatta dal nostro gruppo e presentata in Parlamento il 27 maggio 1959, il cui primo firmatario è l'onorevole Longo. Tale è per il settore elettrico la proposta del gruppo socialista recentemente illustrata alla Camera dall'onorevole Lombardi. Tale nazionalizzazione è contenuta nel programma elettorale del 1958 del partito socialdemocratico. D'altra parte nel primo programma del 1946 della democrazia cristiana, elaborato dall'onorevole Gonella, oggi ministro di questo Governo, vi si trovava anche questo punto. E ad essa proposta, in una certa misura, comincio a pensare l'onorevole Fanfani, allorché, esponendo alla Camera il programma del suo governo postelettorale, accennò alla necessità di creare un ente statale che comprendesse tutte le imprese elettriche dell'I.R.I. e a prevalente partecipazione statale.

Lo stesso ministro dei lavori pubblici, nel corso del dibattito riguardante l'esercizio finanziario trascorso, si pronunciò a favore della unificazione delle tariffe per tutto il territorio nazionale ed accolse come raccomandazione (deve essergli costato molto sforzo) un ordine del giorno, presentato da me e da altri colleghi del gruppo comunista, con il quale si sottolineava l'esigenza di procedere con urgenza al raggruppamento delle aziende elettriche dell'I.R.I. in un unico ente.

È superfluo dire che né nel programma di questo Governo, né nelle dichiarazioni o sulle prese di posizione dei ministri interessati, si è trovato il benché minimo accenno nel senso indicato. Abbiamo appreso da parte governativa che non si intende procedere all'aumento delle tariffe elettriche, ma questa promessa non è sufficiente. Innanzi tutto, riteniamo opportuno che il Parlamento conosca i dati dell'inchiesta condotta a suo tempo dal Comitato interministeriale dei prezzi sulla consistenza delle aziende elettriche.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Noi sappiamo però che anche in diversi deputati del gruppo di maggioranza vi è la convinzione che occorra, un giorno o l'altro, arrivare alla nazionalizzazione del settore elettrico, perché questa rivendicazione è matura nella coscienza dell'opinione pubblica italiana. Noi avvertiamo cioè che, se i lavoratori, i ceti medi produttori insisteranno con la loro iniziativa e con il movimento unitario, gli uomini della maggioranza saranno messi a dura prova. Riteniamo che vi sono tutte le condizioni per cui la battaglia della nazionalizzazione del settore elettrico, non disgiunta dalla battaglia che bisogna condurre per la migliore utilizzazione delle acque, per la sistemazione dei fiumi, possa essere vinta. Sarà questo — mi riferisco alla nazionalizzazione del settore elettrico — il centro di quell'alternativa democratica di politica economica per la cui realizzazione noi operiamo, e verso la quale tendono i lavoratori, i ceti medi del nostro paese, con le grandi lotte di questi giorni, e ciò nell'interesse del popolo e del progresso sociale e civile della nostra nazione. (*Applausi a sinistra*).

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

BIAGGI FRANCAANTONIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è per assolvere soltanto un dovere di deferenza che mi associo alle lodi che alcuni colleghi hanno tributato al relatore, poiché, in verità, la relazione dell'onorevole Ripamonti è veramente pregevole, e chi ha dimestichezza con le aride cifre dei bilanci può apprezzare in tutto il suo valore con quanto impegno e con quanta competenza il relatore abbia assolto il suo compito.

Il primo merito del relatore è quello di aver dato alle cifre di bilancio una strutturazione organica e ordinata, che consente a chiunque di noi di leggere il bilancio stesso molto più agevolmente di quanto non si possa fare attraverso l'ermetico sistema del bilancio statale. In secondo luogo, merito dell'onorevole Ripamonti è stato quello di aver sviluppato, nella sua relazione, alcuni oggetti di estremo interesse per la discussione del bilancio dei lavori pubblici, quali sono l'edilizia per abitazioni e la produttività edilizia. Sono due argomenti nei quali il relatore ha dimostrato particolarmente la sua profonda competenza. E devo dire, onorevole Ripamonti, che ella ha anche dato la dimostrazione che fra ragioneria e ingegneria non vi è antitesi, in quanto ella ha saputo fare la sintesi di quelli che sono i dati della ragioneria dello Stato in un modo così vivido ed efficace,

da offrire qualche cosa di veramente nuovo nel corso delle discussioni sul bilancio dello Stato; ed ha messo in luce gli indici dei processi evolutivi dei fenomeni di sviluppo economico e di politica generale dello Stato stesso.

Dopo questa premessa, voglio dire che mi atterrò alla relazione dell'onorevole Ripamonti come glossatore di alcuni argomenti che egli ha discusso nella sua relazione, e seguirò l'ordine della relazione nello sviluppare questi argomenti.

Incomincio dall'urbanistica relativamente alla quale l'onorevole relatore auspica una discussione parlamentare sull'indirizzo da dare alla pianificazione a livello nazionale su determinati oggetti come i trasporti, la sistemazione idraulica, lo sviluppo energetico, le attrezzature igienico-sanitarie e così via. A mio giudizio, onorevoli colleghi, la precedenza assoluta in questi studi di pianificazione (e se esiste una esigenza di pianificazione) spetta al campo dei trasporti. In sede di discussione del disegno di legge n. 590 e nella recente discussione sul bilancio dei lavori pubblici in sede di Commissione IX, diversi colleghi hanno avuto occasione di esprimere anche attraverso ordini del giorno il loro avviso sull'esigenza assoluta di arrivare ad un coordinamento fra i vari sistemi di trasporto per strada, per via d'acqua, per via d'aria e su rotaia.

Ora, credo che questa sia la sede per sollecitare il ministro responsabile a prender una iniziativa in questo campo, una iniziativa che deve essere coordinata evidentemente coi colleghi di Governo ed avere per scopo l'approfondimento dell'esame dei complessi problemi dei trasporti.

In realtà, signor ministro, ella è il vero ed unico responsabile, o dovrebbe essere il vero ed unico responsabile delle costruzioni di opere pubbliche. Purtroppo, fino ad oggi il ministro dei lavori pubblici non ha ancora potuto avocare a sé, come è nel suo diritto, tutti i vari lavori pubblici che si svolgono in Italia. Di questo argomento s'è parlato ripetutamente, ma voglio particolarmente richiamare la sua attenzione sulla opportunità del coordinamento fra strada e rotaia, perché proprio al Ministero dei lavori pubblici fa capo la responsabilità anche della costruzione delle linee ferroviarie nuove. Noi stiamo sviluppando un imponente programma stradale, un imponente programma che investe somme ingenti dello Stato. Nello stesso tempo, però, assistiamo allo strano spettacolo di un potenziamento dei trasporti su strada ai danni dei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

trasporti su rotaia. Ora, è difficile entrare in particolari tecnici, sulle cause di questa anomalia (anomalia che è tipica dell'Italia), ma va rilevato in questa sede lo stato di fatto. Recentemente, ho avuto occasione di parlare con un alto funzionario delle ferrovie dello Stato, il quale mi segnalava come alle nostre frontiere ogni giorno arrivino decine di carri ferroviari dall'estero che vengono regolarmente scaricati sulle banchine e le merci trasportate su autotreni che poi percorreranno tutta la penisola per distribuirle, mentre potrebbero agevolmente essere portate per ferrovia. Ripeto, constato il fatto e non vado a cercare le cause.

Si sta decidendo la costruzione di una autostrada litoranea dell'Adriatico, e nello stesso tempo il Ministero dei trasporti viene sollecitato a potenziare la parallela rete ferroviaria per il trasporto delle merci. Noi non sappiamo se alla fine vincerà la strada o se vincerà la rotaia, se le spese che saranno fatte sul piano dei trasporti ferroviari troveranno un incremento che giustifichi la spesa o se invece la costruzione dell'autostrada non capterà una parte dei trasporti su ferrovia rendendo inutile e vano il sacrificio che è stato fatto dallo Stato per le ferrovie.

Ora, mi pare che in queste condizioni debba essere preciso impegno del Governo di studiare a fondo il problema e di risolverlo nell'interesse della spesa che lo Stato sopporta per il potenziamento dei servizi di trasporto.

Lo stesso discorso vale per gli altri sistemi di trasporto: per idrovia, per aria, per acqua. Mi si è detto recentemente che i noli portuali sono di tale entità in Italia che il traffico di piccolo cabotaggio, che serve ad alleviare i trasporti per terra, è praticamente languente: e non si esercita quindi per ragioni fiscali più che per ragioni tecniche. Altro aspetto, questo, del complesso problema sul quale bisognerà pur arrivare a una decisione.

Ecco perché, onorevole relatore, questo è, a mio giudizio, un punto chiave sul quale la sua relazione ha giustamente sollevato la discussione. Vedo meno urgenti invece la sistemazione idraulica, lo sviluppo energetico, le attrezzature igienico-sanitarie. Penso che qui si tratti, più che di pianificare, di precisare direttive attraverso gli organi tecnici dello Stato. Pianificare non mi sembra la parola adatta e non vorrei che fosse travisato il suo pensiero da coloro che della pianificazione fanno un dogma mortificatore dell'iniziativa, perché con i piani si disabitua la gente a pensare e si lascia far tutto a babbo Stato.

Sulla edilizia abitativa ella si è ampiamente diffuso, onorevole Ripamonti, e devo dire che ho letto e riletto questa parte della sua relazione con attenzione e con vivo interesse. Desidero subito affermare che la questione dell'edilizia abitativa, dell'edilizia popolare in particolare, trova anche la mia parte consenziente sulle direttive che si stanno seguendo per dare al cittadino italiano la proprietà della casa. E qui tocchiamo, onorevoli colleghi, un argomento che attiene all'etica dello Stato, che ha per fine non solo l'elevazione materiale, ma anche l'elevazione morale del cittadino. La casa diventa l'aspirazione — lo sentiamo tutti i giorni dire da operai e da contadini — di sempre più larghi strati della popolazione italiana. Questi nostri concittadini sentono che il proprio focolare è il centro propulsore e di difesa dei valori morali e spirituali della famiglia, che è la base del nostro Stato. La proprietà della casa, del terreno, dell'azione industriale, ridà all'uomo un senso di dignità che lo fa più consapevole dei suoi diritti e dei suoi doveri di fronte allo Stato, non suo tiranno, ma suo difensore. Lo Stato di diritto si rafforza proprio con il consenso dei cittadini e tanto più questo consenso sarà spontaneo, quanto più i cittadini parteciperanno direttamente alla vita dello Stato, col dare e col ricevere da questo qualcosa per loro e per i figli. In conclusione, ogni provvedimento inteso a potenziare l'edilizia in genere ha quindi il nostro appoggio, che vuole essere critico perché quanto si fa, sia fatto nel modo migliore possibile.

Critiche sono state mosse alla legge-delega del 17 gennaio 1959 sul riscatto delle abitazioni da parte degli assegnatari di case costruite con contributi dello Stato. Ma la legge è buona nei suoi principi e nella sua sostanza, anche se non è giusta per alcuni aspetti, e forse non è giusta perché, come argutamente diceva Luigi Luzzatti, non ha saputo distribuire equamente lo scontento tra tutti gli interessati.

Comunque, credo che il Governo non avrà difficoltà ad accogliere eventuali proposte di legge intese ad estendere o a migliorare questo strumento, che può perseguire appunto il fine di dare una casa ad un gran numero di cittadini.

Vorrei a questo punto accennare alla proposta fatta dal relatore sulla necessità di mettere a disposizione dell'edilizia popolare nuovi fondi. L'onorevole Ripamonti si è in particolare riferito alle leggi nn. 408, 715 e 640, rilevando che le leggi nn. 408 e 715 sono state poco produttive, per le difficoltà da parte degli

enti nel procurarsi i capitali. Questo è vero. In generale, infatti, si formano le cooperative, ma il costo dei mutui scoraggia i volenterosi dal proseguire nell'impresa. Di ciò ho avuto diversi esempi nel corso della mia vita professionale.

Uno strumento legale che favorisse l'accensione di mutui a tassi normali potrebbe quindi sembrare degno di considerazione, come provvedimento connesso con la legge n. 408, oltre, s'intende, alla messa a disposizione, sulla base di questa legge, di adeguati fondi per l'incremento dell'edilizia popolare.

Desidero ora accennare brevemente al benemerito Istituto delle case popolari e alla gestione dell'I.N.A.-Casa. Mi pare che questo sia uno degli esempi di simbiosi tecnica e amministrativa più felici che si siano riscontrati dalla fine della guerra ad oggi. La lunga e gloriosa storia dell'Istituto delle case popolari è nota a tutti. Sappiamo anche su quali basi questi istituti vivevano all'inizio del secolo. Se non sbaglio, onorevole relatore, questi istituti erano in quel tempo veramente autonomi e ritraevano i fondi per la costruzione delle case da fonti che non erano quelle di oggi, cioè quelle dello Stato. La evoluzione civile e politica avvenuta nel nostro paese ha portato ad una radicale trasformazione di questi istituti, per quanto riguarda, se non il fine, almeno i mezzi con i quali si raggiunge il fine stesso.

Se mi è consentito, vorrei spezzare una lancia a favore dell'esigenza di una maggiore autonomia da dare a questi istituti. Non bisogna dimenticare che essi vivono sulla base di una legge istitutiva piuttosto remota: il testo unico del 1938, che ella, onorevole Ripamonti, conosce certamente a memoria e che risente indubbiamente del clima di quell'epoca, risente cioè della tipica investitura dall'alto, investitura influenzata sia dalle pressioni politiche, sia da considerazioni che spesse volte non hanno niente a che fare con la competenza che devono avere gli uomini chiamati a dirigere questi importanti organismi.

Mi rendo conto del fatto che, sollevare una questione di tal genere, è come gettar sassi in piccionaia. Ma non mi sembra che sia inutile dire e sostenere che, proprio per la loro perfetta funzionalità e per la passione di cui i consigli di amministrazione degli istituti autonomi per le case popolari hanno dato finora prova, essi meritino un trattamento democratico, in modo che l'investitura non sia più così rigidamente connessa con le esigenze della politica, come è avvenuto fin

qui. Spero, onorevole relatore, che ella almeno su questo sia d'accordo con me.

Sono anche d'accordo con lei, onorevole relatore, sulla raccomandazione che la legge n. 408 debba essere rinsanguata con nuovi contributi dello Stato, anche se la mia simpatia personale vada più per la 715, ovviamente perché con essa noi stimoliamo il risparmio. Noi dobbiamo cercare con gli strumenti che usiamo per questo importante settore della vita economica nazionale, di fare, non dico opera educativa, che è troppo, ma opera di stimolo per sollecitare da parte del maggior numero di cittadini il risparmio, risparmio che è la base di ogni sana economia. So di esempi di umili operai, di modesti cittadini che hanno raggranellato somme non adeguate per la costruzione di case o di alloggi, quali oggi, in base alla nostra legislazione, verrebbero richieste, ma che sarebbero disposti ad investire queste somme pur di avere una casa, e mi pare che su questo vasto campo dello stimolo al risparmio privato ci sia molto da dire e molto da fare ancora. Ripeto, non è questa la sede per sviluppare un argomento così complesso come quello dell'incoraggiamento al risparmio per la costruzione di case. Quindi torno a dire che la 715 è una legge che merita di essere ancora incoraggiata, come ella, onorevole relatore, ha del resto giustamente sostenuto.

Una parola ancora sul Comitato per l'edilizia popolare, che è uno strumento di ordine nella complicata materia dell'edilizia popolare. A me, perché ingegnere, piace il C.E.P., perché è qualche cosa di organico e razionale: si portano a collaborare i diversi enti chiamati all'edilizia popolare nell'intento di creare dei centri funzionali. Ora vorrei solo fare un rilievo: che i piani coordinati dei quartieri cittadini non siano l'insieme di falansteri quali usavano ancora qualche anno fa. Mi pare che le dimensioni degli edifici delle case popolari siano connessi col costo specifico del metro cubo costruito e vi siano dei limiti per cui la casa non deve costare più di tanto. Però credo che, proprio rifacendomi a quelle sue obiezioni sulla edilizia popolare e sulla produttività, si possa fare molto nel campo dell'edilizia razionalizzandola e creando dei villaggi che non siano l'insieme di grandi baracconi, di grandi casamenti, di casamenti che, come sappiamo, hanno avuto una influenza negativa anche sul piano morale e politico. Non so, onorevole relatore, quali siano le direttive che oggi indirizzano la politica della costruzione di case popolari, ma credo che la costruzione di villaggi con giar-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

dini ad ampio respiro sia possibile, e sia possibile anche con l'impiego di una spesa moderata.

Riporterò un esempio che non so quanto riuscirà gradito all'Istituto delle case popolari, quello cioè di padre Marcolini che è riuscito a costruire diversi villaggi a Brescia riducendo i costi al minimo. Padre Marcolini, come ella sa, è un ingegnere ed è stato in grado di applicare, nella costruzione di questi villaggi minimi, criteri di ingegneria e di produttività originali. Mi si perdoni questo modesto rilievo che ho voluto fare sui criteri di indirizzo da seguire nella costruzione di centri urbanistici popolari. Per fortuna i nostri urbanisti, i nostri architetti marciano col progresso, sono aggiornatissimi su quelli che sono gli ultimi sviluppi della tecnica nel campo delle costruzioni e sentono le esigenze della vita moderna. Si tratta quindi solo di aggiornare quelli che sono i regolamenti per la costruzione di case popolari in relazione a queste esigenze.

Ciò potrebbe portare in avvenire alla predisposizione del testo coordinato della legge riguardante l'edilizia economica sovvenzionata cui faceva cenno il relatore, la cui redazione mi auguro abbia luogo sollecitamente.

Circa la viabilità non desidero entrare nei dettagli di piani di costruzioni stradali; soprattutto non desidero dare l'impressione di tirare acqua al mio mulino sollecitando questa o quella costruzione di strade.

Nel corso della discussione in Commissione del disegno di legge n. 590, abbiamo avuto la possibilità di rappresentare, ciascuno per la sua parte, le esigenze o le aspettative sul problema stradale dei nostri collegi elettorali. Dobbiamo riconoscere che quel che si sta facendo per le strade è un vero lusso, come diceva il ministro, rapportato ai nostri mezzi; ma è proprio perché questa è l'opinione del Governo che io ritengo non sia il caso di sollecitare oggi un allargamento della rete autostradale se non si è coordinato, come dicevo, il trasporto su strada col trasporto su rotaia.

In sede di discussione del disegno di legge n. 590 ho proposto, insieme con altri colleghi, un emendamento che è stato accettato e concretato nell'articolo 7. Questo emendamento consente al Ministero di trasferire, per la costruzione di autostrade, fondi destinati a strade statali quando convenga evitare doppioni; è il caso delle vallate strette, delle strade di montagna. Vi sono dei casi nei quali le autostrade si sovrappongono alle strade e un esempio lo abbiamo nel collo a bottiglia

che è rappresentato dal collegamento stradale tra Bolzano e Trento. Lì non si sa se convenga fare l'autostrada, come è stato progettato, o sistemare la strada statale; comunque, è lasciato all'esecutivo di scegliere tra le due soluzioni in assoluta libertà.

Il fatto stesso che io solleciti la sistemazione di un tronco stradale che non è del mio collegio sta a dimostrare la obiettività della mia tesi a favore della Bolzano-Trento; basta percorrere questa importante arteria di collegamento con la nostra frontiera per vedere quanto sia necessario arrivare presto ad una soluzione e dare una certa precedenza a questa sistemazione piuttosto che ad un'altra.

Un argomento interessante, parlando di viabilità, è quello dei trafori alpini. L'«Anas» fin dal 1957 ha predisposto con molta diligenza un piano regolatore per la sistemazione e la realizzazione dei valichi alpini. Questa relazione, che ho sottomano, indica quali valichi si dovranno realizzare e distingue i valichi stessi in valichi di grande comunicazione, valichi di interesse regionale e valichi di interesse locale. Evidentemente la relazione non dà un indirizzo di priorità, né poteva darlo. La priorità dovrà essere stabilita in base ad elementi di giudizio che il Governo dovrà procurarsi. Ed è questa la ragione dell'ordine del giorno presentato da me e da altri colleghi, con il quale si sollecita il Governo a promuovere contatti con le autorità della confederazione svizzera e con il governo germanico interessati alla costruzione della direttissima Ulm-Milano, che è la strada di collegamento naturale tra il centro Europa e il centro della Lombardia, ed in particolare quel centro ormai di importanza internazionale che è diventato Milano. È la vecchia strada che percorrevano le diligence quando non esisteva la ferrovia; la strada che anche nei tempi più antichi serviva di collegamento tra l'Italia e i paesi dell'Alemagna, la strada diretta.

Questo non vuol dire, però, che non si debbano esaminare anche altri valichi alpini che possono risolvere il problema dei collegamenti dell'Italia con il centro dell'Europa. V'è il valico del San Gottardo, il quale però interessa praticamente soltanto la Confederazione elvetica. V'è il valico dello Stelvio, che interessa particolarmente la Valtellina, e che ha un'importanza locale notevole. Non voglio dire a quale di queste soluzioni si debba dare la precedenza. Comunque, faccio presente che per quanto riguarda il valico dello Stelvio esso va ad inserirsi su una rete stradale di montagna la quale non è così facile da sistemare come

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

la strada che da Coira conduce verso la Germania.

Poche parole sulle acque pubbliche e sugli impianti elettrici. L'onorevole relatore ha fornito dati confortanti ed esatti per quanto riguarda la situazione energetica in Italia. Vorrei osservare che uno degli argomenti ai quali più frequentemente si ricorre per sollecitare la nazionalizzazione del settore è la conclamata deficienza di disponibilità di energia elettrica in Italia. Ma proprio i dati dell'onorevole Ripamonti ci dicono che questo argomento non ha fondamento. La nostra struttura industriale è efficientissima e non esistono problemi tecnici che non siano stati risolti sul piano di una leale ed efficace collaborazione tra i vari enti che si preoccupano di assicurare questo essenziale servizio pubblico. Senza iattanza possiamo dire ancora oggi che la nostra industria di produzione e di distribuzione dell'energia elettrica è tra le migliori e le più efficienti del mondo. A proposito potrei ricordare delle esperienze personali, potrei citare degli ammirati pareri di tecnici americani e russi, tanto per riferirmi ai due poli politici ed economici del mondo odierno. Sia russi sia americani hanno ripetutamente riconosciuto l'alto livello della nostra tecnica costruttiva di impianti elettrici. Con i russi ho discusso sull'argomento due anni fa ad un convegno internazionale; per quanto riguarda gli americani, più volte ho avuto occasione di sentire affermare da loro come in Europa gli impianti migliori e più economici siano costruiti dagli italiani; tanto che gli italiani sono stati chiamati in ogni parte del mondo a portare la loro capacità e la loro tecnica.

Ora, l'attuale stato delle cose è questo: esistono un'industria privata ed un'industria pubblica, e queste industrie hanno trovato in ogni momento della vita nazionale, in virtù di quella sana emulazione che deriva dall'assenza di un monopolio in Italia (perché questa è la realtà!), le formule economicamente e tecnicamente più adatte al fabbisogno nazionale.

Ho detto assenza di un monopolio perché (unico paese in tutto il mondo) il monopolio non è previsto dalla legge italiana. Sulla parola monopolio bisognerebbe una volta tanto intendersi, perché, quando si parla di problemi economici, si scivola facilmente nell'equivoco e si gabella per monopolio quello che la scienza economica viceversa definisce altrimenti: il concentramento del grande capitale necessario per la realizzazione, sul piano delle moderne esigenze della tecnica, di grandi impianti ad alto rendimento. Quindi, tutte

le volte che sento parlare di monopolio, mi sale un sorriso alle labbra, perché il monopolio puro, come è definito dalla scienza economica, esiste in Italia soltanto per il sale e per i tabacchi.

Nessun monopolio di Stato avrebbe mai saputo affrontare con prontezza, capacità e decisione la risoluzione dei problemi del dopoguerra e della ricostruzione postbellica con tanta efficacia come è stato fatto in Italia. E devo ricordare che l'Italia è stato il primo paese di tutta Europa che ha saputo equilibrare la domanda con l'offerta.

V'è un dato interessante nella sua sintesi, onorevole relatore, ed è quello del consumo specifico per abitante dell'alta Italia. Ella dice che si tratta di 1145 chilowattora per abitante. Oggi siamo a 1200 chilowattora, se già non li abbiamo superati. Questo dato ha un profondo significato, perché vuol dire che l'alta Italia è a livello con la media francese: cioè, ci avviciniamo rapidamente a quel livello di industrializzazione (perché è l'industria che fa queste medie) che ci porta sul piano delle grandi nazioni d'Europa.

Ora, penso che, se l'industrializzazione del Mezzogiorno procederà gradualmente, ma continuamente, come tutti auspichiamo, avremo nei prossimi anni un rapido aumento di questa media generale italiana.

Ella sa, onorevole relatore, che le medie sono qualche cosa che va preso con un certo discernimento, perché con le medie si dice molto e non si dice niente. Comunque la media non rappresenta la disponibilità, ma rappresenta la richiesta. Questo è comprensibile e intuitivo per chiunque abbia un minimo di conoscenze in questo campo.

Per quanto concerne la Sicilia, che ho avuto occasione di visitare recentemente, ho constatato che non esiste un problema di sviluppo della Sicilia che sia connesso con deficienze di energia. Fra l'altro, il collegamento elettrico attraverso lo stretto di Messina (che è una splendida opera dell'ingegneria italiana) assicurerà alla Sicilia in ogni tempo il suo fabbisogno, anche in caso di emergenza o di fluttuazione improvvisa della domanda.

Ho particolarmente apprezzato nella relazione la parte che riguarda le prospettive di sviluppo degli impianti di produzione dell'energia elettrica. Ella ha correttamente indicato le caratteristiche tecniche alle quali dovranno rispondere i vari tipi di impianti (idroelettrici, termoelettrici convenzionali, elettrotermo-nucleari) ed è certo che in futuro gli impianti si svilupperanno in base a rigorose leggi economiche.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Ella ha auspicato un coordinamento fra i vari enti interessati alla produzione dell'energia elettrica e posso precisare che l'opportunità di un tale coordinamento è stata da tempo riconosciuta dagli interessati stessi che l'hanno perciò da anni posta allo studio ed hanno attuato questo coordinamento. Ricorderò i due comitati consultivi per l'energia elettrica costituiti per il nord l'uno e per il centro-sud l'altro nell'immediato dopoguerra. Questi comitati studiano ed attuano il coordinamento della produzione e della costruzione degli impianti secondo criteri razionali; e a capo dei comitati, che si riuniscono regolarmente e congiuntamente per l'esame dei problemi sul piano nazionale, è l'autorevole persona del professor Frosini, presidente della IV sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Voglio ricordare anche un altro organo, organo volontario di collegamento tra le varie nazioni dell'Europa, l'U.C.P.T.E., che lavora senza burocrazia, praticamente, a colpi di telefono e con brevi riunioni dei capi responsabili del servizio, e che assicura il collegamento fra l'Italia e le nazioni confinanti.

Qualche cosa vorrei dire sugli impianti idroelettrici del futuro e sulle considerazioni che sono state svolte dal relatore. Faccio ricorso un po' ai ricordi e un po' alla logica delle cose. L'evoluzione della tecnica nella costruzione di impianti idroelettrici è nota. Noi abbiamo avuto una prima fase che è quella del 1915-18, quella che si studiava sui libri. Certo la studiavo io quando ero al politecnico, ma forse anche lei a suo tempo. Si captavano allora le acque fluenti ed il modulo di sfruttamento della portata si avvicinava piuttosto alle minime che alle medie portate e le disponibilità di energia erano praticamente sempre continue. Quindi si andavano a cercare le utenze per completare il diagramma di produzione. Non era il diagramma di carico che condizionava la progettazione, ma era la produzione che determinava l'offerta di energia. Le leggi economiche hanno gradualmente imposto di dimensionare gli impianti in modo da seguire la richiesta con la costruzione di serbatoi e di piccole e medie centrali termiche di riserva e di punta.

Nella fase dal 1919 alla seconda guerra, si è passati dalla tecnica rudimentale dei primi 20 anni ad una tecnica più raffinata: avvicinare le caratteristiche della producibilità a quelle della domanda. Oggi ci avviamo ad esaurire quelle riserve idrauliche che sono le più costose, che sono ai margini delle nostre montagne le più difficili da reperire e che si sono lasciate per ultime. Questa

è la realtà davanti alla quale noi ci troviamo.

La richiesta, come ella, onorevole relatore, ha giustamente rilevato, si raddoppia nei 10 anni, ed è una richiesta a tipo esponenziale. Noi sappiamo che nel 1975, *grosso modo*, gli impianti italiani dovranno provvedere a produrre circa 150 miliardi di chilowattora.

Di questo enorme fabbisogno ricordiamo che la produzione idraulica rappresenterà circa un terzo a malapena e di questo terzo solo una piccola parte sarà energia regolata. Quindi, la funzione degli impianti idroelettrici, per le caratteristiche del macchinario, sarà quella di coprire i fabbisogni di punta, come ella giustamente ha notato. Quindi, la progettazione di questi impianti dovrà essere via via fatta con caratteristiche più spinte sulla regolazione dei deflussi. Il che comporta la realizzazione di più imponenti opere idrauliche ed in particolare di più grandi e costosi serbatoi.

Poiché tale esigenza di regolazione negli impianti idroelettrici diverrà in futuro ancora più acuta, come ella ha ricordato, potrebbe essere conveniente soprassedere (e su questo richiamo l'attenzione dei colleghi e del sottosegretario) alla utilizzazione di alcune disponibilità idrauliche, perché non è detto che si debbano fare ad ogni costo e subito, tanto più che il loro sfruttamento potrebbe risultare non economico, mentre lo potrebbe essere in futuro a seguito del progresso tecnico o delle più spinte esigenze del nostro paese. Un esempio ci è fornito dalle ligniti del Valdarno che, sfruttate in passato, avrebbero condotto a risultati economicamente non favorevoli, mentre oggi, grazie allo sviluppo della tecnica che ha consentito di utilizzare macchine escavatrici e trasportatori, nonché sistemi di combustione particolarmente perfezionati, esse possono venire utilizzate in un impianto, quello di Santa Barbara, che rappresenta certamente una delle realizzazioni moderne più brillanti e razionali.

Ecco perché mi permetto di sottolineare che, in questa fase così delicata dello sviluppo della nostra industria elettrica, la parola è agli esperti, mentre non è il Parlamento la sede più adatta per sviluppare considerazioni ad alto livello scientifico e tecnico.

Vi è però qualche cosa da dire sul piano della politica e, in particolare, sulla politica delle acque.

L'onorevole Busetto ha detto poco fa alcune cose sulle quali posso convenire. Se le considerazioni di tutela del paesaggio previste dalla legge sulle acque n. 1775 potevano essere di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

scarsa rilevanza fino ad un certo momento dello sviluppo degli impianti idroelettrici, oggi, discutendosi dell'esaurimento delle nostre disponibilità idroelettriche, esse diventano di particolare importanza. È compito quindi del Governo di accogliere eventuali istanze di questa natura, quando interessi locali e turistici lo giustifichino. Esistono poi altre esigenze che rischiano di essere compromesse da un eccessivo sfruttamento delle acque demaniali e sono quelle agricole: mi riferisco particolarmente agli interessi dell'agricoltura collinare e di pianura, soprattutto nel centro e nel meridione d'Italia, perché, per quanto riguarda la pianura padana, secondo quanto mi risulta direttamente, gli interessi agricoli sono stati sempre oggetto di speciale attenzione da parte degli organi dello Stato preposti al componimento dei divergenti interessi sull'uso delle acque. Io stesso potrei citare qui esempi di interessanti combinazioni fatte nell'interesse dell'industria e con vantaggio dell'agricoltura.

Il ricorso all'articolo 34 del testo unico sulle acque non è a volte sufficiente per risolvere *a posteriori* problemi di pubblico e generale interesse, come l'acqua potabile e l'irrigazione. Anche qui potrei citare casi di mia personale conoscenza. Ma basti concludere, su questo punto, rilevando che gli impianti idroelettrici in corso di costruzione e ancora da costruire sono di costo sempre crescente, e non vedo fino a che punto sia di interesse generale e particolare delle popolazioni locali renderli ancora più costosi e quindi a volte irrealizzabili col gravarne l'esercizio di oneri e carichi non sempre equi e giustificati.

Un punto molto interessante della relazione è quello che riguarda l'energia elettro-nucleare. In essa è ricordato come, nel piano quinquennale del Comitato nazionale per le ricerche nucleari, sia proposta, nel quadro degli sviluppi delle applicazioni nucleari in Italia, la costruzione di cinque reattori pilota di diverso tipo, atti a fornire elementi sia alla industria manifatturiera sia all'industria per la produzione di energia elettrica. Nulla però è detto circa l'unico reattore di ricerca di cui attualmente il C.N.R.N. dispone e cioè il reattore di Ispra che, secondo notizie di stampa (io ho qui alcuni ritagli di giornali) per altro non sempre concordi, starebbe per essere ceduto all'Euratom. Ora, nessuno contesta che sia giusto per l'Italia di collaborare allo sviluppo di un eventuale centro della comunità da realizzarsi nel nostro paese; non si vede però come nella situazione attuale si possa rinunciare al centro di Ispra. Il relatore sol-

lecita cinque reattori sperimentali; noi ne abbiamo uno e quell'unico che abbiamo stiamo per regalarlo agli altri.

BUSETTO. Bisogna ringraziare il professor Medi.

BIAGGI FRANCAANTONIO. So anche che si stanno spendendo 16 miliardi e che se ne dovrebbero far spendere all'Eurotam 24. Ma io penso che, se dobbiamo sempre dipendere dagli altri per i nostri impianti di ricerche, non so quale fine potranno fare i 5 impianti citati dall'onorevole Ripamonti. Se un contributo deve essere dato all'Euratom, esso deve essere dato senza che ci priviamo dell'unico strumento di cui disponiamo. Su questo punto di vitale importanza prego il Governo di darmi precisi chiarimenti nella risposta.

Ho cercato di dare il mio parere su questo argomento con obiettività. Questa delicatissima materia richiede oculatezza e prudenza.

Sul punto della navigazione interna non sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Ripamonti. Per quanto riguarda il collegamento tra il lago Maggiore e l'Adriatico, l'onorevole Ripamonti sostiene nella sua relazione la causa del canale navigabile Cremona-Milano e fa preciso riferimento alla priorità nel tempo sul progetto del canale Sesto San Giovanni-Bergamo-Brescia-Mincio-Adriatico.

A questo proposito vorrei confortare l'onorevole ministro — che mi spiace non sia presente — con un ricordo storico. Per caso ho trovato alcuni giorni fa, fra gli atti dell'Istituto di studi storici della Lombardia, un interessante documento, documento reperibile presso l'archivio storico veneto nel Fondo provveditori alla camera dei confini: è Alvisè Priuli, podestà di Bergamo, che raccomanda alla Serenissima un progetto di canale navigabile di Zanjachomo Maffei di Zogno che prevede il collegamento, per via d'acqua, dall'Adda al Mincio, passando per Bergamo e Brescia; e questo collegamento d'acqua, nella relazione del Maffei, è rappresentato come essenziale per i commerci e i traffici tra l'inclita città di Vinegia e i signori dei Grisoni.

Ora la storia si ripete, perché per la repubblica di Venezia si trattava allora di vincere la concorrenza del ducato di Milano, che aveva progettato un canale destinato a collegare il Po con il lago Maggiore.

Annettendo molta importanza ai problemi della concorrenza commerciale, Venezia costruì appunto la strada Priula, collegante la Valtellina con Bergamo, e progettò il canale navigabile che doveva collegare con l'Adria-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

tico non soltanto Brescia e Bergamo ma anche l'Alto Adige. Scriveva infatti il Maffei: « Asay marchancie viene et vano dala fiera di Bolzano et si conduceno a Bressia et Bergamo et altri liogi quali anchora loro si serviriano di detto navilio ».

Se si tratta di aspettare, dunque, abbiamo un precedente non da poco: si disputava allora, si disputa ancora adesso; oggi, però, sono ben altri i problemi che incombono e ben diversa è la situazione politica.

Se si discute dall'epoca di Filippo II, anche se aspetteremo per qualche mese a decidere non sarà un male, purché si decida bene! Si senta comunque l'una e l'altra parte, e sono certo che i colleghi coalizzati di Como, Bergamo, Brescia, Mantova, Verona e Trento, interessati alla « soluzione nord », hanno buone frecce al loro arco.

Non voglio dilungarmi nell'espone i dati tecnici che giustificano almeno la presa in considerazione del « progetto nord »; argomentazioni certamente valide verranno sollevate dai propugnatori della soluzione Milano-Cremona e quindi una scelta non sarà agevole. Mi limiterò comunque a dimostrare lo scarso peso di una delle ragioni addotte dai sostenitori di quest'ultimo progetto, i quali vedono nella costruzione del canale navigabile Milano-Cremona un mezzo per potenziare l'industrializzazione della zona agricola del basso milanese e dell'alto cremonese: io non credo in questa virtù taumaturgica di un canale navigabile, così come non credo che la costruzione di impianti elettrici sia sufficiente per dare impulso allo sviluppo industriale. È vero che dove si sviluppa l'industria si sviluppano anche gli impianti di distribuzione e si creano gradualmente le infrastrutture; mentre non è sempre vero il contrario.

L'incentivo all'industrializzazione rappresentato dal canale Milano-Cremona non è a nostro avviso argomento di peso determinante; esiste viceversa una realtà rappresentata dal notevole e costante sviluppo industriale della fascia pedemontana della nostra Lombardia. Questo è un dato di fatto: si tratterà ora di fare dei conti e tracciare programmi, chiamando a contribuire alla soluzione del problema i diretti interessati. Il problema va visto in tutto il suo complesso. Lascio comunque ad altri colleghi il compito di approfondire l'argomento: nel coro, mi accontento di fare soltanto la seconda voce, che può essere gradita perché rende la musica più orecchiabile.

Ho detto all'inizio che avrei fatto il glossatore alla relazione dell'onorevole Ripa-

monti; spero di essermi attenuto alla regola di Jacopone da Todi: « ov'è piana la lettera, non fare oscura glosa ». La « lettera » dell'onorevole Ripamonti era veramente piana e io spero di non avere introdotto elementi di confusione là ove egli ha posto chiarezza. (*Applausi al centro*).

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

TERRAGNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intendo limitare il mio intervento alla edilizia sovvenzionata dallo Stato ed ai lavori pubblici degli enti locali sovvenzionati dallo Stato, particolarmente dei comuni.

Ma desidero prima fare una breve premessa che ritengo molto importante e molto urgente.

La realizzazione del codice della strada, se non sarà perfetta come Minerva, raggiunge però una efficienza notevole. La realizzazione di questo codice, attuata dal ministro dei lavori pubblici e da quello dei trasporti, è opera a sé stante. Ma desidero richiamare l'attenzione del Governo su una proposta di legge che, pur non essendo inseribile nel testo del codice della strada, è altrettanto urgente approvare al più presto.

Si tratta della proposta di legge 732, intesa ad autorizzare e obbligare i comuni ad immettere sul piano stradale tutti gli angolari di incroci stradali che ancora non siano coperti da immobili. Sappiamo benissimo che le strade sono quelle che sono, che l'allargamento di una strada può costare miliardi, o almeno molti milioni. Immettere sul piano stradale gli smussi che possono derivare da crocicchi non ancora coperti da immobili, non solo è un'opera di costo pressoché nullo (nella maggior parte dei casi gratuita, secondo una esperienza da me vissuta quale sindaco della mia città), ma è un'opera urgente. Quello che oggi può costare una lettera di ringraziamento da parte del sindaco a un cittadino proprietario di quei pochi metri di terra, domani diventa opera impossibile quando su quell'angolo stradale ora scoperto venga costruita una casa.

Penso che questo mio richiamo sarà ascoltato, e che da parte del ministro vi sarà l'invito alla Presidenza della Camera affinché la proposta di legge n. 732 venga deferita alla Commissione in sede legislativa sicché l'iter legislativo sia il più rapido possibile, come il problema richiede.

Passo a parlare dell'edilizia sovvenzionata. Al capitolo 205, primo articolo, abbiamo in bilancio 68.765.000 lire; all'articolo 214, 40 milioni: sono 108 milioni e 765 mila lire, pari —

capitalizzando — a 2 miliardi e 175 milioni di edilizia sovvenzionata.

Ho letto che dal 1944 ad oggi il Ministero dei lavori pubblici ha concesso contributi con i quali sono stati realizzati 267 miliardi e 100 milioni di edilizia sovvenzionata. Prendo atto di quest'opera, che certamente non è indifferente; ne do atto ai ministri che in questi anni si sono succeduti in quel dicastero, però mi permetto di fare due osservazioni.

Con una lettera circolare in data 9 giugno, il ministro dei lavori pubblici comunicava ai deputati che i fondi a disposizione della legge n. 408 erano esauriti. Ebbene, io mi permetto di dire che ne sono contento. Forse ella, onorevole sottosegretario, se ne stupirà.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ella è uno dei pochi a fare quest'affermazione.

TERRAGNI. Sono forse il solo, ma le spiegherò il perché.

Sia la legge n. 408 sia la legge n. 715 rappresentavano il tentativo di risolvere un problema, ma non sono la soluzione del problema. Onorevole sottosegretario, temo che in tutte queste leggi che si succedono, manchi quel requisito della equità, che pure è necessario affinché una legge possa dirsi perfetta.

Noi sappiamo (e non si offenda nessuno: siamo su un piano di discussione puramente tecnica) che alcuni colleghi della Camera e del Senato poterono beneficiare di quelle leggi, partecipando a cooperative edilizie. Io forse arrivai in ritardo e ne fui escluso. Ma non sono qui a recriminare per questa esclusione. Voglio solo dire che, se un parlamentare o un qualunque cittadino italiano non può beneficiare di una certa legge per il solo fatto di aver fatto la domanda per secondo o per centesimo, vuol dire che quella legge non è perfetta, in quanto non opera secondo giustizia. Se è vero che in questa grande città, culla del diritto, vi è anche la Chiesa madre della carità, questa stessa Chiesa ci insegna che prima della carità bisogna attuare la giustizia.

A questo punto mi si chiederà: insomma, ella che cosa vuole? Voglio che sia potenziata un'edilizia che, almeno per alcuni settori sociali, miri ad alleviare quello che sarebbe il costo economico di un alloggio. Ma le leggi che si prefiggono questo fine devono essere articolate in modo che si possa agire con giustizia, sul piano di quella obiettività che deve informare le leggi dello Stato.

Da parte di taluno anche appartenente ad altro settore politico, è stato sostenuto che l'abitazione in proprietà è quasi un diritto e deve essere concessa dallo Stato ai cittadini

a seconda dei loro bisogni, ed abbiamo sentito ripetere la frase: « ad ogni cittadino la sua casa ». Sono d'accordo con l'onorevole relatore se lui vuole usare questa frase poeticamente, ma ritengo che non sia nelle possibilità dello Stato, almeno per questi anni, varare delle leggi che prevedano fondi sufficienti per consentire a tutti i cittadini di divenire proprietari di un alloggio. Sarebbe quindi meglio che noi ci ritirassimo su posizioni più modeste, su articolazioni atte a dare il maggiore benessere al cittadino, a dargli una casa, sacrificando pure quello che può essere l'ideale di una casa in proprietà, purché, ripeto, la maggior parte dei cittadini godano di un alloggio.

Onorevole sottosegretario, penso che qualche volta si è perso di vista, o almeno non lo si è tenuto presente nella sua pienezza organica, nella sua efficienza, il testo unico della legge 28 aprile 1938, n. 1165, che contiene appunto le disposizioni sull'edilizia popolare ed economica. Con l'applicazione di queste disposizioni, se vi fossero le disponibilità finanziarie, si potrebbe dare la casa a tutti, o in affitto o in proprietà.

Gli articoli 22 e seguenti del testo prevedono la creazione dell'Istituto autonomo per le case popolari, cioè l'ente che provvede a dare la casa a tutti i cittadini, ente che ha i suoi uffici tecnici e amministrativi sia per il reperimento delle aree sia per la progettazione e per l'attuazione in genere dei suoi fini istituzionali. Non so se altri Stati abbiano disposizioni del genere. Certamente, a mio giudizio (non ero legislatore nel 1938), questa impostazione legislativa è stata razionale e molto ben congegnata e può durare nel tempo, potenziando adeguatamente i fondi che il Governo di anno in anno può e desidera approntare a questo scopo. Faccio voti anzi che lo Stato possa mettere nella misura maggiore possibile a disposizione questi fondi, però nelle direttive, nei limiti dell'azione che deve essere svolta da questo Istituto autonomo per le case popolari, articolato nei vari istituti provinciali, i quali sono pronti a lavorare e non hanno altro fine che quello di fabbricare case.

Mi permetto di osservare, con tutto il rispetto che ho verso gli altri dicasteri, che, ad esempio, le ferrovie costruiscono case per i ferrovieri, le poste costruiscono case per i dipendenti, e così i comuni, le province, le camere di commercio e via di seguito. Invierei a tutti i dirigenti che presiedono questi enti una copia del testo unico delle leggi sulla edilizia economica e popolare, con un particolare richiamo agli articoli 22 e seguenti, 343

e seguenti, in quanto l'articolo 22 e gli articoli che seguono prevedono l'organizzazione e il funzionamento dell'Istituto autonomo delle case popolari e gli articoli 343 e seguenti prevedono l'Istituto nazionale per le case agli impiegati dello Stato. Questi due istituti, a mio parere, possono benissimo provvedere alla costruzione di case per ogni cittadino.

Ho vissuto in un comune capoluogo di provincia, quale sindaco, per otto anni: ebbene, non ha mai fabbricato case, e quando venni a Roma per chiedere fondi per la costruzione di case, li domandai sempre per l'Istituto autonomo per le case popolari. Il giorno in cui una legge ordinasse a comuni, province, camere di commercio ed altri enti di passare le proprie case all'Istituto autonomo per le case popolari (che ha sedi in ogni provincia) ed eventualmente all'« Incis » per quelle case che possono essere di competenza dell'« Incis », penso che si farebbe un'opera legislativa razionale ed intelligente.

Il grosso problema, onorevole sottosegretario, è che in Italia, invece di perfezionare gli istituti già esistenti, i quali per funzionare non hanno bisogno che di fondi, gli enti più svariati si mettono a compiere opere in campi non di loro competenza.

Qualche collega penserà che per fabbricare case è stato attuato un istituto importante. Ebbene, non voglio qui fare in questo momento il processo a nessuno, ma penso che, se invece di fondare il palazzone di via Bissolati — ho il coraggio di dirlo — si fossero lette bene a suo tempo le disposizioni del testo unico per l'edilizia popolare, invece di creare quegli innumeri nuovi uffici, si fossero efficacemente potenziati gli uffici provinciali degli istituti autonomi, dando ad essi i fondi che sono finiti in via Bissolati, avremmo sicuramente costruito ugualmente e forse meglio, comunque avremmo amministrato con maggiore saggezza, tempestività, ordine.

Detto questo sull'edilizia popolare, passerò a tracciare un breve panorama circa le possibilità degli enti locali in rapporto agli stanziamenti fatti dallo Stato per lavori pubblici.

Ai capitoli dal 122 al 191 vi sono gli stanziamenti a favore degli enti locali assegnati in unica soluzione. Sono 26 miliardi 46 milioni: 20 miliardi 463 milioni sono per le strade, di cui 12 miliardi per la rete provinciale; 5 miliardi 583 milioni sono per gli acquedotti. A pagamento differito, in rapporto alla legge n. 589 ed alle leggi interferenti, vi sono 2 miliardi per le scuole, 20 milioni per sedi comunali nuove, 130 milioni per le strade. Capitalizzando i due miliardi per le scuole, abbiamo

40 miliardi di scuole; capitalizzando i 20 milioni per edifici comunali, abbiamo 400 milioni di edifici comunali; capitalizzando 135 milioni per le strade avremo 3 miliardi 700 milioni per le strade. Attraverso la capitalizzazione e i fondi dati *una tantum*, si ha un complesso di 66 miliardi 446 milioni. Togliendo i 12 miliardi per le reti stradali provinciali, avremo 54 miliardi 446 milioni di opere comunali. È una cifra adeguata ai bisogni?

Se noi consideriamo la cifra in sé e per sé, dobbiamo convenire che uno stanziamento di 54 miliardi per opere pubbliche nei comuni non è indifferente. Però, se dividiamo questa cifra per i 9 mila comuni italiani, abbiamo per ogni comune una media di 6 milioni di lire; se inoltre dividiamo la cifra di 12 miliardi per il numero delle province italiane, ne deriva per ogni provincia una media di 130 milioni di lire.

Onorevole sottosegretario, non creda che la domanda che sto per fare sia rivolta alla sua persona, perché si tratta di un quesito che mi ponevo otto anni fa salendo i gradini del Ministero dei lavori pubblici, ed ella otto anni fa non era preposto a tale dicastero: con quali criteri vengono distribuiti questi fondi? Vengono dati ai comuni più grossi, ai comuni più piccoli, a coloro che hanno maggiore bisogno? E che cosa sono, signor ministro, i bisogni? Ci hanno insegnato a scuola (e sarà una definizione, questa, un po' materialista, considerata oggi, a quarant'anni di distanza; comunque, è la definizione tecnica di una economia che regge tuttora) che civilizzare un popolo significa far nascere in esso nuovi bisogni.

Certo, 54 miliardi sono una grande cifra, ma, onorevole sottosegretario, se ella esaminasse i bilanci dei comuni di Milano, Torino, Genova, Palermo, Firenze e Bologna, potrebbe riscontrare un complesso di lavori pubblici e di delegazioni per altri lavori da pagare nell'anno, pari a 35 miliardi e 791 milioni di lire. Ella comprende quindi che, se sole sei città superano in spesa il 60 per cento dell'intero stanziamento del Ministero, il complesso dei lavori pubblici di tutti i comuni non può che fare impallidire anche una cifra di 54 miliardi.

Non le dico certo, onorevole ministro, che occorre che il Ministero decuplichi questa cifra, perché sarebbe sciocco il farlo da parte mia, in quanto per decuplicare le possibilità di spesa bisognerebbe decuplicare le possibilità di entrata, ma penso che tra le proposte che sono state presentate (e ve ne sono quattro) vi sia la possibilità, anche per un doveroso

ossequio ai parlamentari che le hanno sottoscritte, di studiare la possibile soluzione che, in verità, in esse intravedo.

Onorevole sottosegretario, mi darà atto che sono molte le istanze a cui il suo Ministero certamente non può rispondere affermativamente, e non per mancanza di buona volontà, bensì per carenza di mezzi. Gli onorevoli colleghi mi perdonino se mi permetto di sottolineare e corroborare questo mio intervento con la citazione di cifre. L'argomento è importante e lo richiede. Del resto, non sono qui a difendere il mio comune: al contrario, sono qui a prospettare i problemi fondamentali dei grossi comuni, affinché questi cessino di questuare presso il Ministero. Solamente quando il Ministero dei lavori pubblici si sarà sgravato, con una nuova legge, delle richieste continue e incessanti di grossi comuni per cifre iperboliche, i comuni poveri e di modesto ciclo economico potranno finalmente salire con speranza quelle scale che ormai più non salgono, ritenendo persino inutile affrontare le spese di viaggio per Roma.

Non sono qui a fare un processo al passato. Sono qui solo per dirle, onorevole sottosegretario, che non è pensabile che i comuni possano ancora vivere con le attuali disposizioni di legge. Il grave, l'incognita, l'assurdo per cui i ministri che si sono succeduti non hanno mai pensato ai lavori pubblici dei comuni è la legge n. 1175 del 1931. Se l'avessero fatta per tradire i comuni nei lavori pubblici non avrebbero potuto congegnarla in modo più subdolo e più strano. Agli articoli dal 232 al 253 pare che vi sia la formula per il finanziamento di tutti gli enti locali. Mai stoltezza legale, mai stoltezza legislativa più inoperante di questa legge! Guardi, onorevole sottosegretario, che io ho avuto esperienza personale di quello che affermo e potrei dimostrarlo ampiamente se il tempo non fosse così avaro.

Mi limito a portare a documentazione di questa mia tesi i bilanci di due città che hanno amministratori e funzionari di primissimo piano: Genova e Milano. Esaminiamo quello della città di Genova. In esso sta scritto: contributo di miglioria in dipendenza della legge n. 1175, ecc.: « La giunta comunale anche per l'anno 1958 ha ritenuto opportuno inserire tra le entrate straordinarie all'articolo 58 lettera c) uno stanziamento di lire 200 milioni per opere pubbliche, però non è stata possibile finora alcuna riscossione nei decorsi esercizi essendo ancora in corso l'istruttoria per le pratiche relative ». Signor sottosegretario, vuol sapere nel bilancio del 1958 quanto ha speso il comune di Genova in lavori pubblici

ordinari e straordinari? Il comune di Genova nel 1958 ha speso 4.748 milioni di lire per lavori pubblici, ha pagato per delegazioni su vecchi mutui per lavori pubblici 3.482 milioni di lire, ha speso in totale 8 miliardi e 231 milioni. E non riesce a reperire neppure 200 milioni dopo avere, di fatto, valorizzato in un anno le aree private di 8 miliardi e 231 milioni! Questa è la legge n. 1175.

Assolvo oggi il dovere di una esperienza vissuta, esperienza che porta a dire al Governo: guardate che quella legge che voi ritenete efficace non solo è inefficace, ma è una turlupinatura per qualunque amministratore che voglia fare il suo dovere.

Vi è di più; la *Gazzetta ufficiale* del 15 aprile ci informa: « Autorizzazione al comune di Genova ad assumere un mutuo per l'integrazione del bilancio 1958 di 995 milioni ». Quindi, dopo aver regalato ai proprietari di aree, coperte e scoperte, 8 miliardi e 231 milioni, il comune, per chiudere il bilancio, deve contrarre un debito di 995 milioni. Questa è la legge n. 1175 che dovrebbe dare ai comuni la possibilità di finanziare i propri lavori pubblici!

Veniamo al bilancio del comune di Milano. Mi si darà atto che il bilancio di questa città è in attivo e che, come a Genova, gli amministratori ed i funzionari di questo comune sono di primissimo ordine. Pertanto mi si darà anche atto che se la legge n. 1175 fosse di possibile applicazione, il comune di Milano saprebbe applicarla.

Ebbene, cosa hanno scritto gli amministratori di questa città, modello di operosità e di forza, per dimostrare che le leggi le conoscono, al capitolo « contributi di miglioria in esecuzione alla legge n. 1175 »? Mille lire.

Quando il comune di Milano si domanda come reperire i fondi per opere sia pure imponenti, come lo può essere anche una ferrovia sotterranea, non stende la mano questuando alle entrate dello Stato, cioè a quelle entrate in cui sono comprese anche le imposte dei cittadini di Matera e di Eboli. Un comune che ha una dignità ed una potenza non domanda l'accattonaggio come oggi è obbligato a fare con leggi inefficienti e la prassi ormai tradizionale propria dei poveri alle porte di una congregazione di carità. Un comune dinamico e moderno che sente la propria potenza quanto la propria dignità domanda solo delle leggi, una legge, ne basta una sola, che gli permetta di reperire con dignità e con giustizia nell'orbita del proprio territorio i mezzi necessari per finanziare tutti i suoi lavori pubblici, anche i più ponderosi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Pur nel tempo breve accordatomi ritengo interessante leggere l'incidenza percentuale delle spese per opere pubbliche in rapporto alle entrate effettive che ho rilevato su 15 bilanci comunali. La prima percentuale si riferisce alle opere pubbliche di realizzazione nell'anno, la seconda è comprensiva dell'importo dovuto per scadenza nell'anno per delegazioni rilasciate su mutui per lavori pubblici.

Comune di Alessandria, entrate effettive, 1.445.923.240, rapporto percentuale di spese per opere pubbliche 22-29 per cento; Ancona 1.456.675.540, 22-42 per cento; Ascoli Piceno 463.951.653, 71-80 per cento; Avellino 445 milioni 665.276, 26-42 per cento; Bologna 9 miliardi 982.815.174, 14-21 per cento; Como 1.425.570.015, 30-39 per cento; Firenze 9 miliardi 831.435.907, 27-35 per cento; Milano 51.932.803.000, 16-21 per cento; Novara un miliardo 687.086.844, 16-20 per cento; Palermo 6.349.280.000, 64-70 per cento; Pavia un miliardo 331.269.000, 10-19 per cento; Reggio Emilia 1.831.590.830, 19-35 per cento; Rovigo 609.257.190, 15-25 per cento; Torino 21 miliardi 969.246.000, 21-29 per cento; Genova 20.061.283.148, 23-41 per cento.

Non è possibile che un comune chiamato a vivere la dinamica moderna dei lavori pubblici possa stanziare solo per i lavori pubblici il 30 e il 40 per cento delle entrate.

Ma vi è di più, onorevole sottosegretario: le fornirò altri dati che la faranno pensoso sopra un problema di riflesso, ma che è fondamentale in rapporto alle affermazioni che di quando in quando si enunciano in questa aula.

Le leggo alcune cifre di raffronto, dedotte da bilanci comunali, fra le spese per lavori pubblici (comprese le delegazioni scadenti nell'anno) e l'importo di quelle imposte sui consumi che di quando in quando affermiamo essere sperequate e doversi ridurre.

Comune di Alessandria, spesa globale lavori pubblici e scadenza delegazioni (in milioni) 410, imposte sui consumi (in milioni) 458; Ancona, 633, 484; Avellino, 192, 135; Bologna, 2.238, 3.513; Como, 555, 449; Firenze, 3.499, 3.696; Genova, 8.231, 7.078; Lecco, 315, 286; Milano, 10.818, 13.962; Novara, 352, 557; Palermo, 4.494, 1.813; Pavia, 258, 401; Reggio Emilia, 623, 495; Rovigo, 152, 195; Torino, 6.511, 6.336.

Le soluzioni, onorevole Spasari, possono essere anche molteplici, ma le deduzioni di una realtà che non possiamo oltre ignorare né rimandare possono essere brevemente riassunte in poche affermazioni:

1°) È innegabile che il valore urbanistico delle aree è dato fundamentalmente e

prevalentemente dai lavori pubblici che si realizzano nel corso del tempo.

2°) Le opere pubbliche, pur essendo realizzate per assolvere esigenze di carattere collettivo, determinano un naturale e progressivo incremento di valore alle aree di proprietà privata.

3°) L'accrescimento di valore che l'opera pubblica apporta globalmente alle aree private può ritenersi di un importo almeno eguale al costo dell'opera stessa.

4°) La legge n. 1175 è assolutamente inefficiente e inoperante.

5°) Necessita reperire ed assicurare il finanziamento dei lavori pubblici comunali senza aggravare il bilancio dello Stato.

6°) Quando consideriamo che oggi i lavori pubblici comunali sono pagati con le imposte generiche, e cioè con il denaro di tutti i cittadini, dobbiamo riconoscere che, pur non volendolo, veniamo ad accrescere di fatto il valore di beni privati mediante denaro pubblico: e questa situazione non deve continuare in una dinamica sociale che voglia perfezionarsi.

Dobbiamo pertanto ammettere che qualunque accrescimento di uno o più patrimoni privati che avvenga con denaro pubblico deve trovare una contropartita di rimborso almeno pari alla spesa.

Il giorno in cui una legge — e un progetto di legge a tal fine è già stato presentato — desse ai comuni la facoltà di farsi rimborsare dai proprietari di aree, scoperte e coperte da immobili, l'importo dei lavori pubblici (parlo su dati statistici), noi potremmo abolire tutte o quasi tutte le imposte sui consumi. Parlo dopo aver lungamente meditato questi dati: è da più di 10 anni, onorevole sottosegretario, che studio questo problema, e la mia proposta di legge n. 439 ne è la sintesi.

Termino con un apologo di cronaca viva, di cronaca quotidiana per illustrare quelle che sono le possibilità dei comuni di fronte alla dinamica della vita moderna. Se io, onorevole sottosegretario, dopo aver tagliato nel mio orto il prezzemolo e l'insalata, mando la mia domestica sotto il viale alberato dove si tiene il mercato nella mia città, la domestica, arrivata al mercato, stende un tappetino per terra e vi dispone sopra l'insalata e il prezzemolo, passa subito un vigile urbano che le fa pagare, come è stabilito dai regolamenti comunali, 25 lire per l'occupazione di spazio. Dopo un paio d'ore la mia domestica torna a casa e il viale diventa sgombro. Ed allora, quando la domestica è tornata a casa avendo realizzato 600-700 lire da quell'insalata e avendo pagato per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

quella insalata 25 lire di posteggio stabilito dalla legge comunale, sullo stesso viale (è cronaca viva!), sullo stesso posto mando a posteggiare un *pullmann* con rimorchio, di quelli che costano 25 milioni, e nessun vigile può farmi pagare una lira per quella occupazione di spazio.

Perché? Perché i comuni di oggi, onorevole sottosegretario, devono essere amministrati con le leggi fatte in tempi in cui c'era l'insalata e il prezzemolo ed i *pullmann* non erano ancora nati.

Il materiale c'è. Vi sono progetti di legge. Vi sono delle idee, e può essere atto di umiltà ricevere le idee dagli altri. E quando queste idee, proposte allo scopo di far più grande la nostra patria, si possano articolare in leggi razionali e sociali, è dovere di tutti accettarle, anche quando può costare un atto di umiltà.

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

MISEFARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in questo mio intervento non mi soffermerò su critiche di carattere generale. Se volessi farlo, mi toccherebbe ripetere quel che già dissi in quest'aula il 29 ottobre a proposito del bilancio di previsione 1958-59. Infatti, lo stato di previsione 1959-60 si presenta con le stesse caratteristiche del precedente, forse peggiorate, e con un'impostazione non dissimile.

Ciò è facilmente spiegabile: la politica che ha generato l'uno e l'altro bilancio, come del resto i precedenti del decennio, non è, nel suo fondo, mutata; e non è, in conseguenza, mutato il quadro delle sue prospettive.

Cercherò invece di analizzare alcuni aspetti della politica governativa, con particolare riferimento alle regioni meridionali, e tratteggerò come meglio mi sarà possibile le esigenze di quelle popolazioni nei settori che il relatore ha richiamato.

Nella ormai famosa relazione sulle opere pubbliche in Calabria, Meuccio Ruini assegnava all'attività dei lavori pubblici due branche fondamentali: comunicazioni e acque. Vi è una terza branca oggi nel settore dell'attività dei lavori pubblici: ed è l'edilizia, la quale è diventata di enorme rilevanza, soprattutto in conseguenza di calamità naturali e sociali dovute ai terremoti, ai nubifragi, alle guerre.

Prima di addentrarmi nell'argomento, vorrei almeno accennare alle due questioni, non meno importanti, anche da un punto di vista politico, che riguardano la politica delle acque e la politica delle comunicazioni. In or-

dine a ciò, non sarà male offrire qualche cifra intorno al problema delle acque nel sud d'Italia.

Il collega Busetto, trattando ampiamente il settore delle acque, ha sviluppato anche la parte che riguarda il mezzogiorno d'Italia e ha fatto comprendere come alla legge n. 184, che prevedeva 848 miliardi con una ripartizione del 36 per cento al nord, del 19 per cento al centro e del 45 per cento a sud (della quale somma poi si sono avuti soltanto come effettiva spesa 38 miliardi), bisogna aggiungere anche l'altra legge, la n. 1177, emanata dopo i disastri alluvionali e che si chiama legge per i provvedimenti straordinari per la Calabria. Anche qui sono previsti 204 miliardi; ma quale parte di essi si è spesa effettivamente? Da una risposta datami dal ministro Pastore si rileva che la spesa effettuata in quattro anni risulta di 15 miliardi o poco più. Praticamente avremmo dovuto avere una spesa di 72 miliardi (come minimo 18 miliardi all'anno), ed invece abbiamo avuto in quattro anni, onorevole Spasari, mio conterraneo, soltanto 15 miliardi spesi per i fini della legge speciale, i fini che sono, come tutti sanno, la difesa del suolo e la regolazione dei corsi d'acqua.

Ma se volessi intrattenermi su questo argomento dovrei subito richiamare l'attenzione dei colleghi sui rapporti che intercorrono fra il monopolio elettrico e l'applicazione delle leggi in vigore e particolarmente della legge speciale. A parte le sopraffazioni che compie il monopolio elettrico, il quale adesso va giustificando la sua attività come quella di un ente... « irizzato » e non di un monopolio privato vero e proprio; a parte questioni del genere, che sono poi dei pretesti, giacché l'anzidetto gruppo elettrico, come gli altri quattro gruppi elettrici, è manovrato ancora da grossi magnati dell'industria italiana; a parte questo, dicevo, vi è una questione che bisognerebbe mettere in grande evidenza e che spero di mettere in evidenza richiamando l'attenzione della Camera con una mozione sull'applicazione della legge speciale per la Calabria: la questione dell'assenza di una politica di utilizzazione e sviluppo del patrimonio idrico ed energetico in tutto il mezzogiorno d'Italia.

È un'assenza di tipo tradizionale. I governi della borghesia si sono, sì, preoccupati di dare i maggiori privilegi anche in questo settore, all'iniziativa privata, ossia ai grandi ricchi del paese: ma non hanno saputo mai attuare una organica politica delle risorse idriche. Così è.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Con la legge n. 255 del 25 giugno 1906 ed il regolamento n. 670 del 24 dicembre dello stesso anno lo Stato quasi si disinteressava della utilizzazione delle acque e lasciava l'iniziativa dello sfruttamento delle acque pubbliche ai privati. Le condizioni poste ai privati con la detta legge erano quanto mai generose: esenzioni fiscali a tutto spiano e diritti di monopolio, in certo qual modo assurdi. Il canone e l'imposta di ricchezza mobile sull'esercizio industriale, l'imposta fabbricati, sui terreni degli impianti e sui terreni aggregati per l'industria, abbuonati per un ventennio; obbligo (*sic!*) di espropriare a proprio carico tutte le derivazioni parziali ultratrentennali che venissero assorbite o cessanti per nuova concessione prevalente; obbligo (*sic!*) di impiegare l'acqua derivata ad uso irriguo, potabile, di forza motrice per essere adoperata nella trazione o in nuovi impianti. I concessionari erano sottoposti anche all'obbligo di compensare gli espropriati con pecunia o con energia commisurata alla utenza media dell'acqua o tenendo presente l'energia usufruita dagli espropriati nell'ultimo quinquennio.

Indubbiamente non è mancato nello studio delle leggi di quel periodo, relativo alle acque, il criterio di legare le opere per gli impianti di produzione di energia industriale alle opere di rinsaldamento dei monti e di sistemazione idraulica e soprattutto a quelle necessarie per destinarle alla irrigazione e alla fertilizzazione delle terre.

La creazione di sistemi di irrigazione in conseguenza della sistemazione dei corsi d'acqua è ribadita dalla legge successiva n. 774 del 13 luglio 1911. Anche in quegli anni si vide nettamente l'utilità, per gli scopi di cui sopra, della formazione di serbatoi di ritenuta, o invasi.

Scrivono il Ruini, nella citata relazione, che dove mancano laghi naturali montani o i naturali serbatoi di acque quali i ghiacciai, ed i fiumi alternano il loro regime di piene improvvise e brevi con lunghi periodi di siccità o di magra di nessun profitto, o dove l'uomo ha tratto già partito, in condizioni più facili, dai salti naturali nei fiumi, là i bacini naturali offrono un nuovo e più vasto campo alle speculazioni ed alle industrie. Con gli invasi si possono ottenere, infatti: abbondante energia elettrica, facilità di irrigare i terreni, creazione di pascoli e di culture redditizie, regolazione del deflusso dei fiumi o torrenti: si impediscono le piene violente e le forti erosioni che producono le frane, si riducono a modeste opere le correzioni dell'alveo

dei torrenti, le arginazioni, le bonifiche nel piano.

Gli invasi possono rendere importanti servizi pubblici e diventare fonti di reddito compensativo degli investimenti richiesti dal riordinamento del regime idraulico. Un'impostazione unitaria della utilizzazione delle acque di un bacino idrografico o di un gruppo di bacini viene riaffermata come una esigenza di razionalità e di economia. Ma essa si oppone anche a certe attuali impostazioni escogitate per l'applicazione della legge per la montagna e della legge speciale per la Calabria, dirette come le precedenti leggi a svenare lo Stato a tutto favore dei grandi proprietari o dei monopolisti elettrici, i quali, malgrado i grandi profitti, continuano a respingere la organicità della sistemazione ed una visione realistica e compiuta delle esigenze generali.

Non sto qui ad illustrare quanto di deficitario e di sorpassato esiste nella tecnica delle sistemazioni previste dalle leggi di cui sopra, ma ognuno vede e sa che finora tutto quanto si è fatto in questo campo non ha risolto il grande problema di un assestamento meno che provvisorio dei bacini, dell'utilizzazione integrale delle acque, di una difesa valida delle terre, delle culture e degli abitati, di una guarigione dei mali che affliggono le regioni ad intensa situazione oro-idrografica.

La Calabria è la regione che più si presta, per la sua realtà fisica, alla dimostrazione del nostro giudizio negativo nei confronti della impostazione programmatica voluta dalle leggi.

Ricca di risorse idriche (si è calcolato che si possono ritrarre oltre mezzo milione di cavalli di forza, sempre che « intervengano accorte opere a raccogliere e tesaurizzare la ricchezza idrica oggi sregolata e dispersa »), la Calabria è stata sfruttata in modo estremamente brutale da un gruppo di finanzieri, che hanno creato delle grandi centrali elettriche, ma hanno sempre impedito che le terre assetate avessero la possibilità di essere irrigate. Inoltre, quel gruppo di finanzieri ha fatto man bassa di gran parte delle risorse idriche calabresi, sottraendosi agli obblighi previsti dalle leggi a favore dei comuni o dei privati espropriati e negando perfino ai comuni rivieraschi il diritto ad avere l'illuminazione. Tutto ciò con la complicità dello Stato, che ancora esercita la sua protezione ed impedisce che sia regolata la questione in modo conforme agli interessi della collettività. Esportando l'energia prodotta, monopolizzando tutte le fonti principali di produzione idro-

elettrica e mantenendo esose le tariffe, il gruppo della S.M.E. impedisce che sorgano le industrie, immiserisce l'agricoltura e la rete delle piccole industrie, soffoca le centinaia di migliaia di utenti poveri, vieta che si possano creare i serbatoi artificiali e la vasta rete di canali che devono servire a fecondare la terra che fino ad ora ed in piccola parte, del tutto insignificante, gode di una circolazione idrica epigea o superficiale, neppure intesa a difendere le pendici dal ruscellamento e dall'erosione, com'è nel carattere — messo in evidenza da eminenti studiosi — di questa tecnica sistematoria arretrata ed alla quale si connette lo scarso sviluppo delle culture specializzate.

Eppure la legge per i serbatoi e laghi silani, che ha dato origine al monopolio della S.M.E., si pensava dovesse essere uno « stralcio ed una anticipazione sul disegno di legge generale a tutta l'Italia per facilitare il sorgere dei serbatoi di laghi artificiali », e sulla base del principio che lo Stato deve agevolare e sussidiare quelle iniziative private volte a costruire serbatoi e laghi a scopo idroelettrico o irrigatorio, beninteso ove non siano per sé redditizie.

Un aspetto che andrebbe esaminato da parte del Governo è costituito dai rapporti che ha l'azione del gruppo elettrico S.M.E. con la difesa del suolo e con la legge relativa.

Sembra infatti che le vaste terre di cui si è impossessata la S.M.E. ed i bacini su cui grava la sua ipoteca non abbiano avuto alcuna sistemazione e rappresentino una forzata lacuna nell'applicazione della legge. Anche agli effetti della difesa del suolo, dell'irrigazione delle campagne, della protezione degli abitati, della produzione di energia per illuminazione o per forza motrice, in Calabria va studiata la possibilità dell'utilizzazione attraverso invasi dei piccoli corsi d'acqua, non oggetto ancora della rapacità del monopolio. Gli studiosi del problema idroelettrico regionale fanno ascendere a tre miliardi di chilowattora la produzione ricavabile nei piccoli bacini che solcano la regione.

Ma qui deve soccorrere l'opera dello Stato, il quale avrebbe tutto l'interesse, per gli scopi della sistemazione montana e per la protezione delle strade ferrate oltre che per un accrescimento della produzione agricolo-industriale e per il miglioramento delle condizioni sociali delle popolazioni, di assumersi direttamente la costruzione di laghi e serbatoi artificiali: tenendo presente del resto che, come sostiene il Ruini, si tratterebbe di una conversione di spese, dato che il serbatoio o lago

surroga le opere di rinsodamento dei monti e ne risparmia la spesa. Si avrebbe così, accanto alla utilizzazione delle risorse dei grandi bacini, la utilizzazione degli infiniti piccoli bacini finora del tutto dimenticati: malgrado che essi siano all'origine della formazione dei trasporti solidi che, rialzando il *thalweg* dei torrenti, generano le terribili esondazioni che si conoscono nei periodi delle alluvioni.

Non intendo neppure parlare a lungo, onorevoli colleghi, della politica delle comunicazioni, perché si tratta di un argomento che ci porterebbe via molto tempo, ed anche perché, in sede di Commissione, ho potuto già esprimere alcuni giudizi sulla mancanza di giusti orientamenti del Governo relativamente a questo settore e più specificamente alla viabilità. Né mi ripeterò sulla questione dell'autostrada del sole, per la quale ho già presentato degli ordini del giorno e che in aula potrei risollevarne. Ricordo soltanto che, mentre tutte le regioni italiane adesso risultano servite da una o più autostrade, la Calabria e la Basilicata, ultime regioni, e non solo geograficamente, della nazione italiana, non avranno per i provvedimenti di legge approvati l'autostrada.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Verrà!

MISEFARI. Sì, verrà se le disponibilità annunciate, in remota prospettiva, dall'onorevole Togni vi saranno, e se in vista di queste disponibilità si avrà un provvedimento di legge per il prolungamento dell'autostrada fino a Reggio Calabria. Come si sono trovati i fondi per l'autostrada Messina-Palermo nel momento della campagna elettorale (alle campagne elettorali sono sempre sensibili i signori della democrazia cristiana), così i fondi si troveranno per il tratto precedente Salerno-Reggio Calabria.

Vi è una ragione di giustizia imprescindibile: sarebbe assai strano che un'arteria, che corre longitudinalmente per tutta la penisola, giungesse in Sicilia senza attraversare la Lucania e la Calabria. In tal caso i prodotti delle colture specializzate delle due regioni, che sono tra i più pregiati, non avrebbero la possibilità di immettersi in un'arteria internazionale creata per rendere rapido e meno oneroso il trasporto della produzione ortofrutticola.

Ma il sud ha bisogno anche delle strade nazionali moderne: arterie anche queste della vita economica, in crescente sviluppo, del paese. La statizzazione di molte strade provinciali del sud dovrà creare una rete di strade

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

su cui sia possibile circolare. La viabilità ordinaria — quella detta minore — è in uno stato di vergognosa inferiorità rispetto al nord. Noi sappiamo bene che le regioni sviluppate hanno la ragione e il diritto del più forte; ma non ci arrendiamo all'idea che si pensi di arricchire il ricco e si trascuri il povero.

Ora la sperequazione è enorme. Riferendoci allo sviluppo stradale del 1904, l'incremento percentuale per il nord è dell'85 per cento e per il sud del 15 per cento.

Nel nord la viabilità statale provinciale e comunale tocca all'incirca i 100 mila chilometri; nel centro i 35 mila; nel sud si aggira sui 30 mila. Riferiti i dati alla superficie, si ha oggi un indice di 0,413 chilometri per chilometro quadrato di superficie, cioè meno del doppio rispetto all'indice di sviluppo del 1904: chilometri 0,25 per chilometro quadrato. (Nel 1905 si misuravano in Calabria 4.400 chilometri di strade ordinarie carreggiabili).

La stessa sperequazione che esiste nello sviluppo in lunghezza della rete viaria autostradale, statale e minore, si riscontra nella qualità. Disgraziatamente questo squilibrio si risolve nella morte di molte persone, oltre che nella riduzione della velocità media (siamo a 40 chilometri orari al posto dei 60 comunissimi), in una maggiore difficoltà del traffico, in un consumo di combustibili superiore, in una più vistosa usura delle macchine.

Ma quanto abbiamo detto sopra non è una novità per nessuno. Ciò che invece può essere nuovo argomento per chi ascolta è che per il sud ciò a cui bisognerebbe provvedere subito, con una legge apposita ed a completo carico dello Stato, è la viabilità vicinale. Un popolo nuovo, vivente in una società nuova, diversa nella struttura dalla società capitalista, si domanderebbe subito quali sono le strade da creare per il progresso delle terre e degli uomini che le lavorano. Ma noi siamo un popolo troppo invecchiato: e restiamo arroccati su posizioni stantie, anche su questo punto. Ora, almeno i cinque sestimi della produzione agricola del sud circola sulle strade vicinali e, naturalmente, anche una parte importante della circolazione delle persone in queste zone si svolge su di esse. Ma i governi passano, si potrebbe dire parodiando Talleyrand, e la strada vicinale resta, come i figli di nessuno, abbandonata a se stessa.

Anche qui non sono mancati i soliti palliativi dei soliti governi. La legge organica del 20 marzo 1865 obbligò i comuni ad occuparsi di queste strade (vigilanza sulla manu-

tenzione) ed a concorrere nella costruzione di esse. Naturalmente, gli obblighi dei comuni, specie quelli del sud, carichi di debiti, restarono lettera morta. Così come lettera morta restò il decreto luogotenenziale del 1918, n. 1446, che disciplinò i consorzi per la conservazione e la manutenzione delle stesse. Anche qui la stessa cosa. E ciò permarrà immutato anche con l'articolo 19 della recente legge 12 febbraio 1958, n. 126, che prescrive l'obbligatorietà dei consorzi per dette strade; si aggiunge anche: « In assenza di iniziative da parte degli utenti e del comune, il prefetto provvede d'ufficio ». Con tante cose che hanno da fare i prefetti!...

Su questo argomento basta. Chiudiamo ricordando quanto scrive a proposito il citato Ruini: « ...la Commissione d'inchiesta per i contadini del Mezzogiorno ha autorevolmente suggerito di risolvere la questione delle vie vicinali. Certo anche le minori vie capillari che servono all'agricoltura e non agli abitati hanno importanza; ed è più difficile provvedervi nel Mezzogiorno a popolazione concentrata, che in altre terre, dove la popolazione è sparsa e ha già pensato da sé a comunicazioni tra le case, che valgono a coltivare i campi... ».

Richiamando poi la nota massima del Tanucci: « bisogna che la ruota possa arrivare a tutti i paesi », il Ruini si domanda: « Ma a che pro far strade, su cui passeranno solo somari o carretti, con le modalità richieste per le strade di grande traffico? ». E risponde: « Si può anche riconoscere come le popolazioni mal si adattino al nome ed alla sostanza della mulattiera; ma bisogna, a mio avviso, introdurre una categoria di carraie o stradelli, che pur rimanendo nella spesa delle rotabili, per limitata larghezza e per pendenze ed altre modalità, consentano di esser fatte con spesa non troppo gravosa; e ben si sa che, in materia di strade, adottare modalità e larghezza minore di qualcosa significa risparmiare enormemente della spesa. Sono indispensabili economia, misura ed un poco di spirito di contentabilità; e gioverebbe forse configurare legislativamente questo tipo di « stradelli » per tutta Italia, nei riguardi soprattutto delle plaghe montane, ove, dopo l'allacciamento dei capoluoghi di comuni isolati, si imporrà l'allacciamento delle maggiori frazioni; vale a dire si riprodurrà, meno frammentariamente delle norme emanate dal 1903 in poi, il problema delle vecchie comunali obbligatorie ».

Le esigenze della viabilità calabrese sono enormi. Occorre, da un lato, dare accesso ro-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

tabile ai paesi che ne son privi, ed allacciare alla vita più centri che sia possibile; dall'altro, migliorare la rete stradale ed aprire dirette e più brevi comunicazioni fra versante e versante e tra valle e valle.

La Calabria non ha unità geografica ed economica; siamo proprio all'opposto dell'alta Italia, che è una valle sola, un solo bacino: quello del Po; il qual fatto molto spiega della storia e del progresso di quelle località. In Calabria bacini molteplici sono divisi da gioaie, chiusi in chiostre diverse, lontani tra loro molto più che da altre regioni, né è facile fondere insieme questi diversi deflussi e sbocchi di attività; tanto più ricordando che le vie di rannodamento e di espansione dovrebbero essere rappresentate dai mari e svolgersi lungo i mari stessi. Epperò dei due compiti della viabilità, dare accesso ai centri abitati e mettere in comunicazione i versanti, le valli ed i bacini diversi della Calabria, apparirebbe giusto dare la precedenza al primo.

Una strada del genere costerà 4-5 miliardi, e sarebbe la vita di una intera regione!

Il relatore annota con evidente insoddisfazione che vi è un bel programma governativo di costruzioni ferroviarie: trenta miliardi e mezzo di progetti, ma uno stanziamento di soli due miliardi e cinquanta milioni già quasi tutti impegnati per la Caltagirone-Gela. Restano disponibili 550 milioni di lire. Per un paese come l'Italia, che aspetta da secoli le costruzioni che sono vitali per l'economia o la cui mancanza costituisce un pericolo per l'incolumità dei viaggiatori, non c'è male!

Prima di giungere alle progettazioni sappiamo tutti che passano decenni e decenni. E della necessità di dare un tracciato su suolo sicuro alla ferrovia Paola-Cosenza, ho sentito discorrere quando ero bambino.

Nel periodo in cui ho avuto l'onore di far parte del comitato direttivo sindacale della C.G.I.L., insieme con Achille Grandi, Rappelli, Santi, Di Vittorio, Pastore ed altri, mi è toccato di inserire nel piano di lavoro proposto dalla confederazione unitaria la costruzione della « ferrovia della morte ». Oggi il progetto di massima è approvato. Oggi, bontà di questo Governo, alla richiesta che ho fatto in sede di Commissione di un'autostrada tra i due centri del cosentino, il ministro risponde che il suo dicastero ha predisposto il disegno di legge per il finanziamento dell'intera spesa mediante stanziamenti pluriennali, e che già si pensa di assegnare i primi 5 miliardi sugli 11 previsti. Non ho figli, ma affido ai figli dei miei nipoti il compito di controllare la

esecuzione della Paola-Cosenza. E se riesce loro di spostarsi verso il mare Jonio, oltre i resti di quella che fu la città lasciva, parlo di Sibari, affido ad essi anche il compito di controllare la realizzazione della Bari-Matera-Metaponto!

Non si possono fare miracoli, è vero, onorevole Togni; senonché l'Italia è il paese dove la classe dirigente costruisce i fori imperiali, migliaia di case che rimangono sfitte, autostrade e bonifiche fasulle destinate, per i profitti, ai compari, ma non riesce ad avere i mezzi per trarre i bambini dai seminterrati o dalle grotte dove la tubercolosi è di casa, o per costruire una strada che colleghi il « contadiname » (come Scelba chiama la gente che produce il pane anche per lui) alla città.

Vi è ancora da ricordare che nel bilancio di previsione in discussione mancano del tutto riferimenti a problemi che richiedono urgente soluzione: quelli delle ferrovie secondarie e del rammodernamento di ferrovie essenziali alla vita delle regioni del sud. Basta leggere quanto si scrive per le calabro-lucane sui giornali o ascoltare le rimostranze dei passeggeri: materiale antiquato, trazione a vapore, percorsi accidentati e pericolosi, velocità media nei tratti migliori di 30-35 chilometri. Ci vogliono tre ore per il percorso Cosenza-Catanzaro lungo 99 chilometri.

Altro problema, che sembra già accantonato, è l'elettrificazione della jonica Taranto-Crotone-Reggio. La spesa prevedibile non supererebbe i 44 miliardi. Attualmente questa linea ha 4 stazioni e 350 case cantoniere prive financo di acqua potabile, cosicché chi vi abita è costretto a dissetarsi con acqua di cisterna e si registrano non pochi casi di tifo. L'elettrificazione renderebbe più agevole e rapido anche il traffico della tirrenica, perché parte di esso sarebbe dirottato sulla Taranto-Reggio. Inoltre il miglioramento costituirebbe un richiamo per il turismo nazionale ed internazionale. Ultimo beneficio: l'elettrificazione darebbe modo di portare l'energia elettrica all'agricoltura lungo la fascia attraversata!

Uno dei principali problemi dell'immediato futuro è la creazione di una rete fittissima di aeroporti. L'aereo è il mezzo di domani, ed esso porta già sulle sue ali quella che sarà la futura vita sociale. Che cosa intende fare in questo campo, nei confronti del sud, il nostro Governo? Intanto la sua politica è di smobilitazione degli aeroporti esistenti. Quello di Reggio non è stato letteralmente chiuso perché il capo di stato maggiore, che è un reggino, si è adoperato per farlo « restare in servizio ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Il ministro si è occupato di aeroporti nel bilancio? No. Il bilancio si occupa solo dell'aeroporto di Fiumicino (Roma). È una lacuna molto grave, specie per quanto riguarda gli aeroporti che devono servire il sud continentale e la Sicilia.

Per il porto di Crotona abbiamo ascoltato il ministro, il quale ha una opinione incerta sugli investimenti di cui tale porto abbisogna. Chi ha bisogno del porto? si è chiesto l'onorevole Togni. Ed ha aggiunto: la Pertusola e la Montecatini, i due gruppi monopolistici, lo hanno praticamente monopolizzato: ebbene, aiutino ad ammodernarlo, ad ampliarlo. Il discorso sembrerebbe democratico. Finalmente il Governo democristiano vuole, sia pure per un solo porto, costringere i profittatori di servizi pubblici a pagare! Ma si tratta di un miraggio ingannevole. L'onorevole Togni sa che la Montecatini e la Pertusola non tireranno fuori una sola lira. Il Governo troverà da parte sua anche un bel pretesto, e così non se ne farà nulla.

Non so quali altri pretesti si sono trovati per gli altri porti del sud che vanno ampliati ed ammodernati come quello di Crotona: per il porto di Reggio, per quello di Vibo Valentia, per gli altri. La verità è che sono problemi per i quali la classe dirigente non vuole fare nulla. Ci dispiace di togliere alimento alle cocciute speranze di gente che per tutta la vita, come *Facta*, nutre fiducia!

Uno di questi è, ad esempio, il senatore Barbaro, il quale riesce, malgrado il suo entusiasmo riceva continue sconfitte, a tornare a credere. Una fervida fantasia accompagna nel loro sconsolato amore questi innamorati dei propri pensieri.

La rete dei piccoli porti, degli approdi per i pescherecci, dei pontili non viene realizzata malgrado la secolare invocazione dei pescatori, della povera gente che vive soprattutto col mercato del pesce e del piccolo commercio via mare.

La realtà di oggi dei piccoli porti è quanto mai amara. Il numero dei pescatori e lo stesso quantitativo globale del pescato costituiscono un'attività economica rilevante per alcune regioni. In questo settore, intanto, l'assegnazione di fondi in base alla legge n. 589 del 1949 è appena di 5 milioni in contributi. Vi sarebbero lavori per 100 milioni: peccato che gli enti locali non possano, perché deficitari, adoperarsi per ottenere un contributo che ben saprebbero utilizzare.

Le comunicazioni su strada ordinaria le abbiamo già esaminate. I trasporti diventano difficili, specie in certe stazioni. Ma vi è una

politica delle comunicazioni? L'esistenza di una politica sembra il nostro chiodo fisso. È così. Ma è da notare che l'esigenza di una comparazione tra le vie di comunicazione (aeree, marittime e terrestri) è avvertita come base di un orientamento non solo tecnico, ma pure politico.

Si eviterebbe così di rispondere col « ni » diplomatico alle richieste che provengono da ogni dove, o addirittura di dire « no » dove invece bisognerebbe accogliere le istanze, e dire « sì » là dove le opere sono antieconomiche, oppure del tutto uno spreco.

Le comunicazioni ferroviarie in Calabria devono correggere ed attenuare gli inconvenienti della positura geografica, derivante specialmente dalla forma allungata della nostra penisola e dalla montuosità. Le ferrovie hanno esercitato benefiche influenze nelle spiagge calabresi portandovi un risveglio di vita, e si possono dire in certo senso fattore di bonifica non meno delle canalizzazioni e delle colmate. È cominciata la discesa al piano, lungo la litoranea via ferrata, delle popolazioni che le incursioni barbaresche, insieme con altre cause, avevano sospinto sopra i gioghi montuosi.

Nel 1870 i chilometri di ferrovia erano 0; nel 1906 vi erano 1000 chilometri di linee ferrate d'interesse nazionale. Nel 1910 fu varata la legge per la rete secondaria nella quale erano previsti 700 chilometri a scartamento ridotto per la Basilicata e 600 per la Calabria (con una spesa di 6,5 milioni all'anno per 70 anni pari a mezzo miliardo calcolato secondo il valore del 1913).

Nel 1913 si avevano 700 chilometri di linee automobilistiche in esercizio, con 400 mila lire di sovvenzioni pagate dallo Stato.

Ma l'argomento principale che vorrei trattare è quello della casa: problema di cui non ho bisogno di sottolineare la gravità, soprattutto con riferimento al Mezzogiorno. Il collega Biaggi ha fatto una lunga disquisizione sul diritto alla casa, ed ha ripetuto i motivi esposti con acume e coraggio — vogliamo dargliene atto — dall'onorevole relatore Ripamonti.

Non ripeterò l'elencazione di quei motivi, di carattere morale e spirituale. Il diritto alla casa deve essere garantito ad ognuno, per una serie di fattori fisici e sociali, in legame con la conservazione e lo sviluppo della vita. Il Governo di una qualunque nazione civile deve proporsi, come suo obiettivo fondamentale, di dare una casa ad ogni famiglia. Invece noi abbiamo una situazione crudele in Italia. Dopo le distruzioni della guerra, abbiamo

avuto quelle dovute alle alluvioni, che riguardano cinque grandi regioni o zone italiane: la Sardegna, la Sicilia, la Calabria, il salernitano ed il Polesine. Abbiamo avuto anche un'immensità di case distrutte dai molti terremoti, per cui ancora oggi, in Italia, ben 700 mila famiglie si trovano alloggiate in case non degne di tale nome, cioè in capanne e tuguri. L'indice di affollamento definisce la insopportabilità di questa situazione edilizia. Prima della guerra esistevano in Italia 80 vani per ogni 100 cittadini, mentre oggi l'indice di affollamento per ogni vano è di 1,25 nel nord e di 2,5 nel sud. Cioè nel meridione abbiamo un indice di affollamento esattamente doppio di quello del nord.

Quali le misure prese per fronteggiare questa grave situazione edilizia? Rifacciamoci al periodo successivo all'ultima guerra, senza risalire ai precedenti più lontani.

In primo luogo, si è pensato al blocco dei fitti, esigenza immediata e precisa dell'ora, onde ostacolare, nei limiti del possibile, la rapacità degli speculatori. In secondo luogo, si è provveduto ad una accentuazione della politica di costruzione di case popolari e degli incentivi per invogliare l'iniziativa privata a costruire case. Per incrementare l'edilizia popolare sono stati emanati alcuni provvedimenti. Prima della legge del 1949 per l'I.N.A.-Casa, abbiamo avuto la legge Tupini n. 408; dopo, la legge Aldisio n. 399, la legge Romita n. 640. Ma tutte queste leggi hanno dimostrato l'assenza di una chiara visione del problema della casa. Abbiamo avuto soltanto manifestazioni di incertezza, di confusione e quindi di provvisorietà nell'affrontare il grave problema. È mancato un piano, sia pur fantasioso. D'altronde, tutte queste leggi sono immediatamente scadute per mancanza di fondi. La legge n. 399 è rimasta addirittura sulla carta. La legge Romita è partita con un finanziamento di 28 miliardi in sei esercizi, pur avendo di fronte il quadro desolante di centinaia di migliaia di case malsane, da eliminare per il buon nome e l'onore del paese.

L'I.N.A.-Casa, che non rappresentava uno sforzo dello Stato, ma degli stessi lavoratori, invece raccoglieva ed ammucciava continuamente del denaro, che non poteva nemmeno utilizzare; per cui ci sono in questo momento circa 80 miliardi, che non si riesce ad investire.

Questi gli strumenti escogitati dalla classe dirigente italiana per fronteggiare il gravissimo problema della casa. Naturalmente la edilizia popolare resta nell'insufficienza; l'edilizia sovvenzionata decade; e anche quella privata si arresta, perché la situazione risulta

instabile, i profitti non sono più sicuri come prima, dato che è venuta a mancare la richiesta di case di lusso e medie.

Allo stato attuale mancano moltissime case per i lavoratori, mentre ve ne sono moltissime non utilizzate a causa degli alti canoni richiesti. Nella sola Roma vi sono ben 16 mila appartamenti sfitti. I sintomi di questa crisi si rilevano dalla caduta delle progettazioni, che al 1° gennaio di quest'anno sono discese del 14,4 per cento rispetto al 1° gennaio del 1958. Quanto all'occupazione, dal 1953 al 1957 si è registrato un regresso di 52 milioni di giornate operaie (da 123 milioni a 71 milioni).

I primi cinque mesi del 1958 segnano un regresso globale dell'8,4 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Ciò mentre si nota un incremento demografico fra le 200 e le 300 mila unità per anno.

Esistono poi squilibri dal punto di vista della ripartizione geografica delle nuove costruzioni. Nel quadriennio 1953-57, ad esempio, nel sud è stato costruito soltanto il 20 per cento delle nuove abitazioni sorte nel territorio nazionale, quando nel meridione vive il 38 per cento della popolazione globale.

Particolarmente grave, e quanto mai indicativa dell'inetitudine dell'attuale classe dirigente, è la situazione della capitale, della quale perfino la stampa straniera si è occupata, per denunciarla e deplorarla. Il giornale governativo *Il Tempo* riporta un articolo apparso sul *Times* del 22 corrente. Dopo aver rilevato che negli ultimi sei o sette anni la popolazione della capitale è aumentata di almeno un quarto, l'articolista scrive: « Tale sviluppo edilizio è avvenuto senza un qualsiasi controllo urbanistico, con la compromissione della gloriosa architettura che dà all'Urbe il primato del mondo. Il centro antico di Roma, per la mancanza di un piano regolatore, ed anche il centro moderno degli affari e dei traffici, è appesantito dalla cintura, in continua espansione, di nuovi edifici; perciò il centro diventa sempre più soffocato, sempre più rumoroso ». Ed il *Times* confronta la situazione edilizia di Roma con la creazione di quartieri residenziali decentrati che ha assicurato l'ordinato sviluppo urbanistico di Londra.

A Roma vi sono 200 mila senza tetto, e la situazione della capitale (a parte la deturpazione delle glorie monumentali e artistiche di Roma) si presenta in termini, per così dire, calabresi o lucani; giacché in Lucania vi sono le grotte e in Calabria le baracche di terremotati; quelle stesse grotte e baracche che sorgono alla periferia della capitale, ai mar-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

gini delle strade di campagna, sugli arginamenti dei fiumi ed a ridosso delle linee ferrate. Io stesso ho potuto osservare con i miei occhi le condizioni di vita, veramente animalesche, di alcune famiglie che vivono proprio nella città eterna.

Questo stato di cose rappresenta la condanna dell'attuale classe dirigente italiana, costituzionalmente incapace di fare una politica, di esprimere un governo che faccia una propria politica. In qualsiasi settore, il Governo non riesce a presentare al popolo italiano un qualsiasi piano organico: le attività vengono realizzate alla giornata, senza una visione di insieme, senza un collegamento con i vari aspetti della situazione economica, sociale e politica.

I problemi vengono visti in una luce ristretta, meschina, faziosa, soprattutto di parte, in funzione dei servizi che bisogna rendere ai monopoli e ai ceti privilegiati. Non vi è nemmeno un controllo dell'iniziativa privata, non dico in altri settori importanti per la vita nazionale, come quello elettrico, ma neppure nel settore della casa, dove è evidente la necessità di un controllo per bloccare le sudice degenerazioni della speculazione privata.

Almeno i governi borghesi d'altri tempi, da Cavour a Giolitti e, credo, anche quelli borbonici, avevano una politica, sia pure limitata, angusta, di lavori pubblici, per andare incontro a certi aspetti tragici del nostro paese. Ai tempi di oggi, i governi, disgraziatamente tutti espressi dalla democrazia cristiana, sono incapaci di una qualsiasi politica in questo campo, a parte la loro ben nota cattiva volontà. Infatti essi non sanno andare oltre le soluzioni che devono favorire il monopolio. L'Italcementi, per esempio, che rappresenta la metà della produzione globale di cemento, che ha 30 stabilimenti in unione con altri gruppi e che costituisce un vero e proprio monopolio organizzato, fa il comodo suo. Onorevole Biaggi, monopolio significa un decisivo possesso di tutti o della maggior parte dei mezzi della produzione: ed i cementieri sono i padroni della situazione. Questi signori in 25 anni hanno smobilitato almeno un terzo dei loro stabilimenti; nondimeno, pur riducendo il numero degli stabilimenti sono aumentati per loro i profitti, e si è triplicata al tempo stesso la produzione. I profitti rappresentano il 40 per cento del prezzo di vendita.

Onorevole Biaggi, perché il Governo della democrazia cristiana non si occupa e non si preoccupa di quello che accade in questo settore? Anche i monopoli elettrici sono tra i

padroni assoluti del nostro paese. E non è certamente da pensare che il ministro Segni esamini a fondo quello che accade nel campo dei gruppi elettrici. Sarebbe proprio un assurdo: non soltanto per il principio cristiano che la proprietà è sacra, ma perché, qualora il Governo Segni lo facesse, la sua sorte sarebbe segnata! Questo, in sostanza, è il problema: o si serve Mammona o si serve Cristo.

Ho definito il governo della democrazia cristiana come il governo della doppia liturgia. Al tempo di Cristo gli ebrei avevano, si disse, una doppia liturgia: una per il tempio ed una per la sinagoga. Qui, mentre l'onorevole Segni ed altri ministri si vanno prodigando per dirsi più o meno di sinistra (nel senso che in loro vi è della socialità, che vanno verso il popolo, per cui... i comunisti sono semplicemente superflui, oltre che nocivi, perché cercano di deformare la verità), ad un certo momento avviene che essi si abbraccino con il padrone. Ma: o si abbraccia il cane o si abbraccia il morsicato!

A parte queste considerazioni di carattere più o meno umoristico, ma che tuttavia rappresentano una verità molto seria e molto tragica per il paese (dato che un Governo asservito ai monopoli non potrà mai fare una politica in favore delle classi lavoratrici, e non potrà mai risolvere i problemi strutturali del paese; quindi non potrà sanare nessuna delle grandi piaghe che affliggono la società italiana), a parte questo, noi dobbiamo cercare di renderci conto di ciò che in realtà si sta facendo. Qui siamo gli interpreti del diritto del popolo che soffre. (Specifichiamo che quando si parla di popolo molte volte si fa confusione di termini: noi siamo la parte che rappresenta i lavoratori, e non vogliamo essere confusi con quell'altra parte che, pur proclamando di rappresentare il popolo, in realtà rappresenta alcuni ceti privilegiati).

Che cosa dobbiamo fare noi di fronte all'azione sistematica improduttiva del Governo? Lo stesso relatore, onorevole Ripamonti, ha avuto il coraggio di fornire alcune indicazioni, che noi apprezziamo per quello che valgono. Non faccio, al riguardo, nessuna illazione. Qualcuno ha tratto la conclusione che il fermo giudizio negativo del collega Ripamonti dimostrerebbe ancora la rinnovata esistenza di correnti all'interno della democrazia cristiana: correnti che rappresentano un fatto organico, costituzionale del partito di maggioranza. Infatti non è ammissibile che un partito che si definisce interclassista possa essere omogeneo. La realtà è questa: voi non sarete mai d'accordo tra di voi, perché ognuno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

di voi rappresenta una parte di popolo che contrasta con l'altra. Evidentemente il lavoratore non potrà mai andare d'accordo con il padrone, abbia o non abbia un'ideologia cattolica, abbia o non abbia la tessera delle « Acli »: ad un certo momento, l'incalzare dei problemi spinge tutti coloro che soffrono lo stesso male ad unirsi, a lottare insieme. Di qui anche certe convergenze che si verificano in sede parlamentare: malgrado l'odio di parte, malgrado la faziosità, ad un certo momento voi stessi siete costretti ad essere con noi, con noi che rappresentiamo la viva voce delle sofferenze del popolo.

Che cosa ha fatto il Governo di fronte alla caotica legislazione che regola il settore? Rilevo dalla stessa relazione che per la legge n. 640 si erano stanziati 168 miliardi divisi in otto esercizi; ma nei primi cinque esercizi si sono spesi appena 30 miliardi sui 93 che si sarebbero dovuti spendere. Naturalmente, l'onorevole Ripamonti, nella sua qualità di relatore di maggioranza, ha addotto come motivo la mancanza di una procedura straordinaria. In realtà quel programma non si è realizzato perché non si è voluto realizzare. La cosa è ben diversa. Bisogna dare alla cruda realtà il volto che ha, non quello che vorremmo vedere.

Una politica costruttiva non si è voluta fare; si cerca di ostacolare in ogni modo l'applicazione delle leggi, per dirottare i fondi verso quei famosi residui passivi su cui tanto brillantemente ha teorizzato il collega onorevole Ripamonti. La verità, dunque, è che non si vuole spendere una lira per risolvere questi problemi; e quando dei fondi vengono impiegati, questo lo si deve non tanto alla volontà del Governo, quanto alla pressione delle masse, le quali intendono che le loro esigenze siano soddisfatte, e che ricacciano indietro la cocciuta volontà del Governo.

Solo per esemplificare: sulla scia delle indicazioni date dall'onorevole Ripamonti, per il secondo settennio (che ha avuto inizio quattro anni fa) del piano I.N.A.-Casa era stato previsto un programma di lavori per 401 miliardi. Quanti miliardi sono stati spesi in appalti (e non in opere realizzate, perché questo non si può sapere)? Soltanto 198 miliardi, sui 401.

Come si vede, una vera politica non si realizza neppure attraverso la meschina, insufficiente e caotica legislazione esistente. Noi non siamo ancora riusciti a vedere una impostazione — come dire? — neppure corretta. Si stabiliscono dei fondi per certe opere, ma non s'impiegano: anzi si dirottano per vie mi-

steriore in altre direzioni; saranno le vie della misericordia, ma noi non sappiamo dove va a finire questo denaro.

Ora, considerando complessivamente il problema, noi abbiamo bisogno di 13 milioni di vani per raggiungere l'obiettivo che il Governo dice proprio, e che consiste nell'assicurare un vano a persona. Vorrei osservare che il concetto è sbagliato, perché assicurare un alloggio ad ogni famiglia non significa dare un vano a persona. Bisogna evitare gli equivoci. Ammettendo come giusta la cifra indicante le case necessarie per la parte che deve realizzare lo Stato, possiamo subito osservare che, invece, con le leggi che esistono, si potrà realizzare soltanto il 25 per cento dei programmi. Lo dice l'onorevole Ripamonti: lo Stato opera nella misura del 25 per cento rispetto alle possibilità finanziarie di applicazione delle leggi. Quale sia la sua capacità esecutiva, è dimostrato dalla cifra dei miliardi stanziati per la casa e rimasti fin qui inutilizzati (vedi relazione Ripamonti): 15 miliardi e 170 milioni. Se volessimo fare pertanto una sintesi critica dell'attività del Governo nel campo dell'edilizia, noi la potremmo intessere in 3 o 4 punti, che possono essere questi: una confusione legislativa (una serie di legge che molte volte sono contrastanti fra loro e praticamente in opposizione coi fini da perseguire); una inapplicazione totale o parziale delle leggi, ed anche di talune leggi fondamentali; un'applicazione distorta o ridotta delle leggi. Infine, abbiamo interventi sempre insufficienti ed orientamenti che sono del tutto filomonopolistici.

È inutile, poi, che io richiami l'attenzione sul problema delle aree fabbricabili, dei materiali da costruzione e sull'orientamento dell'iniziativa privata verso la costruzione di case di lusso. Infine, dobbiamo dire che non esiste alcuna seria misura per l'accesso e la permanenza nella casa di migliaia di senza tetto nel nostro paese. Si deve concludere che non si vuol fare una politica di massa; non solo non si sa fare questa politica, ma non si vuole neppure farla. Troppo spesso noi spingiamo questo Governo con tutte le nostre forze per cercare di portarlo avanti, ma esso recalcitra sempre come un asino.

In sostanza, il paragone non può essere infensivo...

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'asino è lavoratore.

MISEFARI. ...se non per l'innocenza dell'asino. Il Governo dovrebbe almeno svinco-

larsi da questa colpevole cocciutaggine con un po' di elasticità, così come fanno i governi capitalisti inglesi e francesi. Ma la classe dirigente italiana è retriva, ostinata; è arroccata, e non si muove, su posizioni reazionarie e grette da decenni. Le manca quel minimo necessario perché possa attuare una politica adeguata ai grandi problemi. Una politica per l'edilizia presuppone la volontà di un grande sforzo finanziario, anzitutto; e poi una visione di insieme di tutto il problema della casa. Tenendo conto della realtà in cui viviamo e non degli ideali politici che possono far comodo alla nostra parte, noi potremmo ideare ed attuare una sola legge organica quale centro di direzione e di programmazione, la quale, attraverso interventi programmati per zone geografiche, per settori, per categorie, affidasse agli uffici decentrati alla periferia specifiche competenze.

Qui si è fatta la questione che i provveditori non possono andare oltre certi limiti, e che perciò le pratiche si arenano dovendo giungere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, invece, di studiare i grandi aspetti dei problemi del paese, si deve occupare di stabilire per la spesa di un determinato progetto superi i 50 o i 100 milioni e se quindi la realizzazione del progetto rientra o no nella competenza di un determinato provveditorato. Questo crea una bardatura ferruginosa dal punto di vista burocratico, e blocca ogni iniziativa.

A Catanzaro, patria del nostro sottosegretario per i lavori pubblici, l'ispettorato compartimentale agrario per la legge speciale blocca per un anno, un anno e mezzo le pratiche perché non riesce — si dice — a rimuovere questa bardatura burocratica. Insomma, in tutti i settori vi è tutta una serie di ostacoli che fermano l'applicazione delle leggi. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici dovrebbe quindi occuparsi soltanto dello studio delle grandi linee della politica dei lavori pubblici, e non fare della burocrazia che ostacola ancora di più l'attuazione delle opere.

Il problema del controllo sulle aree edificabili è un problema che si ripropone tutti gli anni, così come tanti altri problemi che si segnalano di anno in anno come insoluti. Signori del Governo, voi non sapete trovare le soluzioni. I finanziamenti dovrebbero avere lo scopo di favorire l'accesso alla proprietà della casa per tutte le masse popolari del nostro paese. Agli operai, agli impiegati, a tutti coloro che non hanno una casa, bisogna dare la possibilità di averne una propria.

È chiaro che in questa direzione, onorevoli colleghi della maggioranza, non troverete l'adesione dei gruppi monopolistici che operano nel settore dell'edilizia o in altri settori. Ma è anche chiaro che siete costretti a fare una scelta: o dare un minimo di tranquillità alle popolazioni, e romperla con le pretese dei monopoli; o non risolvere questo importante problema, che in questo senso è ben definito.

Ed ora, poiché il tempo fugge, vorrei brevemente accennare alla questione degli abitati. Questo degli abitati è un problema molto serio e grave per il mezzogiorno d'Italia, ed in particolare per quelle regioni che hanno subito gravi alluvioni o nelle quali il fenomeno del franamento del suolo è piuttosto in evidenza. È un problema, in sostanza, che una classe dirigente capace, intelligente, non retriva e non arroccata su posizioni di borbonismo avrebbe immediatamente affrontato e risolto. Viceversa la nostra classe dirigente ha lasciato e lascia ancora nel sud centinaia e centinaia di paesetti, di borgate sulle pendici dell'Appennino calabrese, sulle pendici dell'Aspromonte, di quell'Aspromonte che è in via di disfacimento, tanto che si dice che esso « è una sola immensa frana » in conseguenza del dissesto idro-geologico in cui si trova.

Tutti questi piccoli centri abitati, ubicati tra le gioaie dell'Aspromonte, sono in una continua situazione di pericolo, a cui hanno contribuito intensamente il disordine delle acque, il terremoto, il subbuglio geologico in cui versa la zona. È così desolante e spaventoso lo stato di questa regione, che non si sa addirittura a quali cause farne risalire l'origine, se cioè più a dislocamenti sotterranei di masse terrose o più all'azione dei vulcani o più all'azione delle forze esogene.

Di fronte a ciò come si è regolata la classe dirigente? Quando i nubifragi o le alluvioni imperversano e causano i morti, arrivano i ministri, arriva magari l'onorevole Pella, il quale si rimbecca i calzoni e compie il gesto quasi apocalittico di passare sulla passerella di un torrente in piena e di andare eroicamente in mezzo alle genti alluvionate. Ma di concreto non si fa nulla. I provvedimenti efficienti mancano. Così è avvenuto che, dopo il coro di proteste generali provenienti dal ricco come dal povero, sono arrivati due provvedimenti di scarsa efficacia pratica: la legge n. 9 del gennaio 1952, con un programma di 4 miliardi (l'onorevole Aldisio si è dispiaciuto del fatto che io gli abbia detto che quella legge non ha risolto nulla: ma che potevo dirgli,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

se non la verità?), con la conseguenza che si son potuti effettuare solo meschini e sporadici risarcimenti di parte dei danni provocati dalle alluvioni; e la legge n. 938, intervenuta dopo la seconda alluvione, rivelatasi più pericolosa della prima. Anche con questa ultima legge solo poche case sono sorte: e solo per la continua pressione delle masse popolari.

Che cosa si è fatto per il trasferimento degli abitati previsto dalla legge n. 938? Si sono creati 6 o 7 piccoli gruppi di case popolari, in aree diverse da quelle alluvionate, e si è proclamato che erano stati ricostruiti i paesi. In alcune zone, e l'onorevole Spasari lo deve sapere, come ad Agromastelli e Campoli di Caulonia, si sono addirittura eretti alcuni gruppi di baracche prefabbricate e si è scritto sui giornali di paesi nuovi. Le baracche sono ormai fradice; i tetti già si muovono ad ogni soffiar di vento, ed all'interno si crea un lago ad ogni pioggerella.

C'era tutta una serie di leggi che voi dovevate applicare, quelle del 1906, del 1908, del 1911. Adesso, col presente bilancio, avete stanziato 150 milioni — ce lo fa sapere con esattezza il collega Ripamonti — per gli abitati in frana. Soccorre anche qui la solita astuzia del Governo che sopperisce ad una legge con i fondi di un'altra. Così, mentre la legge n. 1177 ha carattere integrativo e non sostitutivo, 25 miliardi della stessa sono stati stanziati per gli abitati che avrebbero dovuto essere già costruiti dalla legge n. 938 e da quella n. 9, nonché dalle leggi precedenti. Si è commessa dunque una nuova truffa ai danni della Calabria, violando le leggi e calpestando quella democrazia che soprattutto si rispetta applicando provvedimenti adeguati ai bisogni delle masse popolari.

Questo degli abitati è un problema che deve essere affrontato subito e con grande energia. Non è possibile non tener conto del significato che avrebbe un ulteriore abbandono di queste popolazioni al pericolo. Si è anche personalmente responsabili: io domando se non sia possibile pensare ad un codice penale che possa applicarsi direttamente ai membri del Governo. Essi non sfuggono comunque alle responsabilità d'ordine morale e politico, se pure non vi è modo di mandare in galera coloro che non intendono, pur essendo coscienti del pericolo, operare per evitare che le popolazioni finiscano male, come in più punti sono finite. Abbiamo avuto centinaia di morti in Calabria: e tutto perché la classe dirigente responsabile non ha mai vo-

luto applicare le leggi che pure erano in vigore. I fondi erano stati dirottati altrove.

Così è avvenuto per le leggi del terremoto. Per tale questione noi abbiamo sostenuto la necessità di un dibattito, ed il Presidente della Camera si è impegnato a farlo svolgere. Tale dibattito non si è ancora avuto. Si tratta di una colossale truffa, per 437 miliardi, operata dallo Stato ai danni delle province di Reggio e di Messina. Al dibattito non potete sottrarvi, e dovrete assumervi le responsabilità dell'operato dei governi precedenti. Lo Stato ha una sua continuità storica e giuridica, ed ogni governo in carica deve rispondere almeno politicamente degli atti dei governi passati in rapporto all'applicazione delle leggi ancora in vigore.

In Calabria sussistono delle situazioni veramente tragiche che non illustrerò perché ben note a tutti voi. Ma non posso fare a meno di sottolineare il modo poco ortodosso con cui vengono applicate le leggi. Vorrei leggervi qui un passo di un articolo scritto da un uomo importante, Zanotti Bianco. Egli ha raccontato come si è applicata la politica dei trasferimenti a Galliciano, una borgata di Condofuri (Reggio Calabria). Una cosa veramente divertente: prima si è approvato il trasferimento, poi lo si è negato, poi lo si è approvato ancora. Alla fine, quando si è trattato di finanziare la ricostruzione della borgata, il Governo ha mandato un geologo da Roma perché accertasse se era il caso o meno di passare al trasferimento. Il geologo si pronunziò positivamente, ma poi mancarono i fondi necessari: e le persone furono lasciate a Gaeta, dove erano state inviate, senza che si risolvesse niente.

I poveri abitanti di Galliciano, interessante ma selvaggio paese dalla parlata greca posto in fondo alla fiumara di Condofuri, in seguito al parere di un geologo, che trovò enormemente pericoloso farli restare in quell'abitato le cui arenarie due anni prima avevano manifestato una frattura e che durante l'ultima alluvione aveva avuto lesionate due o tre case, erano stati fatti sloggiare entro 24 ore e mandati a Gaeta; sicché avevano dovuto dar via per nulla il proprio bestiame, non potendo affidarlo ad altri né portarlo con sé. Quando, poi andai a visitarli a Gaeta, una lettera del prefetto di Reggio Calabria affissa su di una parete rendeva loro noto che un ingegnere inviato sul posto aveva trovato la zona di Galliciano non pericolante, e che quindi, restaurate le case lesionate, avrebbero potuto tornare nei loro domicili. Nessuno si è reso conto della gravità di queste dichiarazioni contrastanti e

del male gratuitamente fatto a quelle povere popolazioni.

Non dissimile è la sorte toccata agli abitanti di Casalnovi di Africo. In un primo tempo la frazione non fu considerata in pericolo; e quasi per un anno i casalnovesi rimasero nelle loro case, anche se lesionate o cedute. Nell'agosto del 1952 tecnici del Ministero dell'interno e del genio civile dichiararono pericolante l'abitato, per cui la popolazione fu trasportata a Bova Superiore e a Bova Marina, e cacciata in baracche sudice e insufficienti. Più tardi, il genio civile si rifiutò di concedere i contributi per la ricostruzione delle case di Casalnovi nella zona Africo Nuovo; quindi il paese venne nuovamente dichiarato fuori pericolo. Più tardi ancora l'abitato tornò ad essere dichiarato in pericolo, e finalmente si destinarono i suoli edificatori nella zona di ricostruzione prima negata, ma non i contributi per ricostruire. Le case verranno nell'anno 2000.

Ma la stupidità tecnica di cui danno prova gli uffici governativi è provata anche dal caso di Pietrapennata e ancora di più dal caso di Campoli e Agromastelli.

Queste due frazioni di Caulonia non vengono trasferite nella stessa località dove viene ricostruito un rione del centro, e cioè in vicinanza dello scalo ferroviario. La preoccupazione ora non è più solo quella del pericolo, ma anche quella di non staccare dalle loro terre i contadini. E sorge, per quegli abitanti, il villaggio di Ziia, fatto di baracche che d'estate fanno morire di caldo e d'inverno consentono al vento ed all'acqua di penetrare nell'interno per scacciarne che vi abita. Nei nuovi abitati non vi sono opere sussidiarie; fognie, acquedotti, illuminazione, ecc. Nei villaggi che sono sorti la popolazione, spinta in essi con la forza, deve combattere continue battaglie, talvolta anche con la polizia, per ottenere uno o l'altro rimedio provvisorio.

Alla stupidità tecnica degli uffici si unisce la cecità sociale governativa. Non solo al posto degli abitati si costruiscono pochi gruppi di case popolari (quando non si tratta di baracche che, in breve volger di tempo, si fanno sconnesse e inabitabili), ma pure si impiantano tali gruppi senza percepire il pericolo che può derivare sul piano sociale dalla loro ubicazione. Canolo Nuovo resta in gran parte disabitato. Africo Nuovo e i campi di concentramento di Bova Marina e del Lazzaretto di Reggio Calabria costano all'erario miliardi; è tuttavia gli abitanti continuano a vivere di sussidi, senza poter trarre dal lavoro sostenta-

mento e vita. Questa gente è costretta a vivere dell'elemosina dello Stato: e ciò da anni, senza che se ne tragga motivo per risolvere la situazione sociale di migliaia di persone che hanno perduto l'abitudine al lavoro e il gusto di vivere.

In effetti non si è mai studiato un piano per il trasferimento o consolidamento degli abitati; consolidamenti vengono fatti per evitare la spesa dei trasferimenti: viceversa si risolvono sempre in uno spreco del pubblico denaro, perché un consolidamento, se tecnicamente bene inteso, deve essere tale da garantire che la frana non si sposti più, e con essa l'abitato.

Vorrei ora solo accennare ad un fatto, che è caratteristico della situazione determinata dal dominio nel paese della democrazia cristiana. Mentre il collega Ripamonti si preoccupa per la limitatezza di uno stanziamento di due miliardi e mezzo destinato alla ricostruzione di nuove chiese, io posso dire che proprio dalle mie parti, nelle zone alluvionate, in quelle zone dove non entrano pienamente in funzione le leggi per la ricostruzione, tutte le chiese sono state ricostruite, e per molta parte deviando dalla retta applicazione delle leggi stesse. Cioè queste chiese, senza che ciò fosse vero, sono state considerate come danneggiate o distrutte; e subito i parroci, i quali sanno mandare avanti le loro pratiche, hanno ottenuto i contributi ed hanno costruito nuove chiese, canoniche, case di accoglienza per svolgere la propaganda, per fare ricevimenti, ecc. Un ultimo esempio al riguardo. Tre giorni fa sono stato chiamato da un gruppetto di amici a Palmi di Calabria e sono stato informato che l'amministrazione ferroviaria ricostruirà una chiesa, la quale si trova molto distante dal luogo dove si svolgono i lavori di raddoppio della ferrovia locale, e che non ne è per niente interessata.

Ora, non ho niente da ridire se si costruiscono delle chiese, ma rilevo che proprio non si concilia con i comandamenti del Signore il fatto di violare per tale scopo le leggi dello Stato. Se avete interesse a far costruire molte chiese, poiché avete in mano il Governo, poiché avete praticamente in mano tutto, costruitele pure, ma rispettando la legge. Negli uffici della Calabria vanno avanti solo le pratiche dei parroci, quelle relative alle chiese, mentre migliaia e migliaia di pratiche di povera gente dormono negli scaffali. Con due miliardi e mezzo laggiù si potrebbero costruire 2.500 alloggi (basta un milione per ogni alloggiato): 2.500 senza tetto, di quelli che abitano il rione Fondachello di Catanzaro o le barac-

che di Reggio, andrebbero ad abitare quelle case. Lì, le chiese ci sono.

Siamo blasfemi o eretici? Dare la casa alla povera gente che non l'ha rientra pure nei comandamenti del Signore. Fate questo sforzo. Invece di destinare questi 2 miliardi e mezzo ed altri ad ingrossare un patrimonio che già c'è, date di più alla povera gente: sarà un'opera cristiana di maggiore significazione ideale.

RIPAMONTI, *Relatore*. Sono d'accordo.

MISEFARI. A cinquant'anni dal terremoto che ha distrutto Reggio e Messina ed ha fraccassato tutte le case di 5 o 6 province, ancora esistono i « sussidi »; si trascinano cioè ancora da un ufficio all'altro un'infinità di pratiche della povera gente, che ha perduto perfino la memoria di ciò che è avvenuto, della distruzione della casa e delle leggi varate con tanti strombazzamenti da governi pieni di umana carità.

Anche il Governo Segni è prodigo di propositi, e stanziava ben 475 milioni con i quali non si farà null'altro che chiese, canoniche, asili e probabilmente conventi per frati trappisti od altro ordine.

Sì, esiste, per il lodevole acume della burocrazia ministeriale, la previsione di ciò che si dovrà pur fare in conseguenza dei terremoti. Una previsione di 23 miliardi per opere attese, ancora attese: piani regolatori, zone industriali, opere pubbliche, sbaraccamento.

Sbaraccamento abbiamo detto. Stabilito quarant'anni dopo (legge 27 luglio 1949, numero 531), che aspetterà altri venti anni e forse anche i ...moschettieri della ricostruzione per essere realizzato.

Ho incontrato un sindaco democristiano del reggino in una strada della capitale il quale mi ha raccomandato vivamente di non dimenticare la questione delle baracche che insudiciano non soltanto i paesi terremotati, ma pure la nazione. E trattasi, come scrive onestamente il collega Ripamonti, di opere « aventi il carattere di urgente necessità, la cui esecuzione rientra nel quadro generale della ricostruzione delle zone colpite dai lontani eventi sismici », ecc.

Ci vuole un grande piano. I sovietici, abbiamo appreso di recente, hanno stabilito di rinunciare alle edificazioni pompose, di effetto o di lusso, fino a quando ogni famiglia non avrà una sua casa. Noi dobbiamo allinearci su questo principio. Ci vuole un grande piano ed un grande, metodico, organizzatissimo investimento per dare una casa al popolo.

Vi è una questione da superare preliminarmente. Specie nel sud le case non sorgono con i contributi, con la sovvenzione. Le masse sono poverissime. Chiedete come vanno le cose agli uffici periferici; si giuoca sul margine tra il costo dell'opera ed il prezzo pagato dallo Stato. I piccoli impresari guadagnano con la capacità di organizzarsi e con la sperimentata abilità di fare i lavori il peggio possibile.

Se è così, come è così, la sola via che resta è che lo Stato si occupi direttamente della casa. E, sostanzialmente, anche l'idea che ha suggerito all'onorevole Vanoni lo schema, che però voi accarezzate al solo scopo di non farlo applicare.

Per fare un grande piano, direte, ci vogliono grandi mezzi. Non so intanto quante migliaia di miliardi sono stati finora sprecate. Verrà tempo che la classe dirigente dovrà rendere i conti. Ma oggi o posso soltanto ripetervi ciò che vi è stato detto altre volte: in dieci anni avete impiegato 5 mila miliardi per spese militari. Cercate di non proseguire su questa strada; investite piuttosto le entrate dello Stato per fare le case e gli altri impianti sociali.

Affrettate il riscatto, e in modo da renderlo accessibile alle masse: ne ricaverete, sembra, 500-600 miliardi.

Impiegate le entrate annue della motorizzazione. Se è vero ciò che scrive la *Rassegna dell'Automobile club* d'Italia, incassate 399 miliardi e 600 milioni l'anno. È una bella cifra! Se poi non potete prendere da nessuna parte, fate dei prelevamenti coatti sugli utili spaventosamente alti dei monopoli.

Per concludere, dirò che noi abbiamo bisogno di una politica, abbiamo bisogno che si compia un grande sforzo per la ricostruzione edilizia del paese. Se non risolviamo il problema della casa, rendiamo difficile la vita soprattutto alla povera gente. Però, affrontare questo problema significa inquadrarlo in quello che è il problema in generale dello sviluppo economico e sociale del nostro paese. Non si può considerare isolatamente il settore della edilizia sebbene sia un settore fondamentale; anzi non si può considerarlo isolatamente proprio perché è un settore fondamentale, proprio perché è quello che l'onorevole Vanoni definiva un settore propulsore: esso deve essere inquadrato nella visione panoramica dello sforzo che bisogna compiere per avviare a soluzione il problema dei lavori pubblici, insieme con i problemi fondamentali dello sviluppo tecnico degli altri due settori: del settore industriale, per quella indu-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

strializzazione che con tanta ansia chiediamo non so da quanto tempo, e del settore agricolo, per i rinnovamenti necessari.

Se si vede inquadrata nell'insieme dello sviluppo economico del paese, allora anche la casa ha un significato. Diversamente anche la casa — come accade ad esempio per un disoccupato — diventa un fatto di dolore, diventa una prigione. Bisogna dunque guardare al problema del pane, che è il problema della terra: settore dove vivono ingenti masse, e che non si sviluppa certo facendo fuggire quelle masse che ancora vi lavorano (nel qual caso sarebbe inutile fare le case).

Vogliamo, dunque, che ogni famiglia abbia una casa, abbia del lavoro, abbia la tranquillità necessaria per dare il suo contributo di progresso e di giustizia sociale al nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Suspendo la seduta fino alle ore 16.

(*La seduta, sospesa alle 14,5, è ripresa alle 16*).

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI**

**Trasmissione di una sentenza.
della Corte costituzionale.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale, con lettera del 27 giugno 1959, ha trasmesso copia della sentenza depositata nella stessa data in cancelleria, con la quale la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 8 novembre 1947, n. 1417, concernente la disciplina delle pubbliche affissioni e della pubblicità affine (sentenza 16 giugno 1959, n. 36).

Si riprende la discussione.

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

CIBOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono veramente spiacente che impegni del suo ufficio abbiano trattenuto altrove il ministro. Ciò non per mancanza di riguardo verso il suo valido collaboratore...

SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il ministro è momentaneamente impegnato al Consiglio dei ministri.

CIBOTTO. ...ma perché, purtroppo, certi problemi richiederebbero, o meglio, merite-

rebbero la presenza del responsabile del Ministero, perché non sempre si riesce ad esporli nel suo ufficio, essendo egli costantemente tanto occupato. D'altronde, riservandosi egli le decisioni per le soluzioni di tali problemi, avere una risposta rimane difficile.

Quello che io dirò questa sera meriterebbe invece una risposta immediata da parte del ministro; ma purtroppo, penso che difficilmente potrò ottenerla se il ministro dovrà rispondere questa sera o domani mattina, data l'urgenza di far votare il bilancio. Ed allora, molto probabilmente, quello che andrò dicendo il ministro lo apprenderà fra un mese, quando sarà fatta la pubblicazione del presente intervento da parte dell'ufficio resoconti della Camera.

Volevo esprimere, ripetendo quello che hanno già detto altri colleghi, il mio compiacimento per quello che il ministro Togni è riuscito a realizzare al Ministero dei lavori pubblici, soprattutto per effetto della sua dinamicità; e manifestargli il plauso per quello che in Italia si va realizzando e si è già realizzato in ordine ai più gravi problemi di sua competenza: autostrade, arterie statali, case, ponti, acquedotti, ospedali, ecc. Però, come tutti i quadri dei grandi pittori contengono luci ed ombre, così anche l'Italia, per quanto riguarda i lavori pubblici, possiede zone di luce e zone di ombra. Le prime sono costituite dalle grandi e ricche provincie, le seconde dalle zone più povere, rappresentate in Parlamento da uomini di minor peso. E magari si trattasse di peso materiale, perché in questo caso, data la mia mole, potrei competere con due o tre colleghi che vantano sottigliezza di linea: si tratta invece di peso politico.

Ripeto dunque che le nostre provincie rappresentano, quanto ai lavori pubblici, le zone di ombra, per cui esse, pur avendo grandissimi bisogni, sono quasi sempre trascurate in sede di utilizzazione degli stanziamenti.

Volevo dire al ministro che noi siamo abituati a ricevere letterine di questo tipo: « La tua raccomandazione è stata presa in esame; ma, non essendovi fondi a disposizione, se ne terrà conto per il prossimo esercizio finanziario ». Così, ogni volta che i nostri poveri comuni domandano qualche milione per fare o sistemare una strada, per allargare l'impianto della luce elettrica, per fare una fognatura, per fare un mattatoio, per costruire delle case, per istituire centri professionali (che purtroppo soltanto a parole vengono esaltati e ritenuti fondamentali per la formazione degli apprendisti, per dare un mestiere alla gioventù e perciò per contribuire a risolvere il proble-

ma della disoccupazione), questi poveri comuni vengono tacitati con letterine di quel tipo.

Sono cinque o sei mesi che vado settimanalmente ad invocare qualche modesto contributo a favore di piccoli comuni per l'allargamento degli impianti di energia elettrica, per la riparazione di qualche strada; mi si risponde sempre che i fondi sono già stati consumati. Su 500 milioni circa disponibili in un anno per gli impianti elettrici, 300 sono impegnati per il « Cep » di Milano. Si vede che l'energia elettrica va bene soltanto per le borgate delle grandi città.

A proposito di stanziamenti, vorrei pregare l'onorevole sottosegretario di far presente al suo ministro l'opportunità di modificare la legge n. 640, che all'articolo 12 prescrive che lo 0,30 per cento degli stanziamenti venga riservato per la costruzione di scuole, asili, chiese ed opere sociali. Praticamente si è visto che questo stanziamento è assolutamente insufficiente. Probabilmente, prima che vengano approvati i bilanci, ci diranno che è inutile fare domanda per attingere a tale fondo che sarà certamente già impegnato. Da ciò la necessità di elevare la percentuale come da me richiesto, onde poter curare l'assistenza morale e religiosa delle popolazioni, che andranno ad abitare le nuove borgate.

Recentemente abbiamo ricevuto una bellissima circolare nella quale il ministro ci comunica che è spiacente dover render noto che i fondi per le case popolari sono esauriti, e che non è quindi possibile prendere in considerazione le domande raccomandate. Ebbene, onorevoli colleghi, da sei anni, da quando cioè sono deputato, ho ricevuto comunicazione dell'approvazione di due o tre domande di cooperative site nella mia provincia da me segnalate.

Domenica, mentre percorrevo le strade del Polesine al seguito del ministro dell'agricoltura, ho potuto ascoltare il giornale radio trasmesso dall'apparecchio installato sull'automobile che mi ospitava, in cui si riportava il magnifico discorso pronunziato a Napoli dal ministro dei lavori pubblici in occasione dell'inaugurazione di un complesso di fabbricati che — diceva il ministro — portava a 76 miliardi la spesa sostenuta dal Ministero e dagli altri enti che si occupano di edilizia. Gli stessi dati ho visto poi riportati il giorno dopo sui giornali.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il ministro Togni si è recato a Napoli per inaugurarvi la mostra del mobilio.

CIBOTTO. Fatto sta che in quel discorso non solo si dava notizia della spesa di 76 miliardi, ma si annunciava che era pronto un altro programma per 14 miliardi. Me ne compiacio, perché Napoli è una città tanto bella e piace tanto a coloro che visitano il nostro paese. Ma noi chi siamo? Forse i figli della serva?

Ascoltando quell'annuncio devo confessarvi, onorevoli colleghi, che per un momento mi sono vergognato di essere italiano, pensando alla situazione che esiste nel nostro Polesine. Da due anni invitiamo il signor ministro a venire da noi per conoscere le nostre miserie; e sono certo che questa visita non mancherebbe di dare buoni frutti. Già il ministro dell'agricoltura, in occasione della sua recente visita, ha potuto rendersi conto della situazione per il settore di sua competenza: e vi assicuro che, sebbene viaggiasse un' *Appia*, dopo pochi chilometri di strada denunciava il disagio del viaggio, tanto deplorabili sono le condizioni delle nostre strade.

Da due anni lottiamo per avere le strade nel comprensorio del delta di circa 30 mila ettari abitato da 60 mila persone, e nel quale non si può camminare perché numerose e profonde buche rovinano qualsiasi mezzo di trasporto; è facile immaginare cosa avviene nella brutta stagione e nei frequenti periodi di maltempo; altrettanto facile è immaginare il disagio in cui si trovano i poveri abitanti di quella zona.

Il signor ministro potrebbe rispondere che da un anno è stata stanziata la somma di circa un miliardo per la costruzione di tre strade interessanti il delta padano, dopo il rialzo degli argini. In realtà il provvedimento è stato adottato, ma le strade non sono state nemmeno tracciate. Mi è stato riferito che l'asta dovrebbe avere luogo il 3 luglio prossimo, ma è difficile che vi siano imprese disposte ad assumersi l'appalto dei lavori, dato che per gli stessi è previsto il pagamento differito, e quindi le ditte appaltanti dovranno attendere non pochi anni. Ma anche se l'asta dovesse sortire esito positivo, è certo che su quelle tre strade si potrà transitare soltanto alla fine del 1960. Fino a quella data come si pensa di provvedere al transito ed alle necessità di quelle popolazioni? Non ci si rende conto che ci si sta assumendo una gravissima responsabilità? È inutile andare a cercare le responsabilità o ad indagare le ragioni per le quali quelle opere non sono state eseguite; il fatto è che sono ancora da iniziare.

Ed è per questo che faccio presente all'onorevole ministro la responsabilità che andiamo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

assumendo non provvedendo alla viabilità del delta padano, perché qualora si verificasse una mareggiata (ed è mancato poco che questo avvenisse tre mesi fa), chi potrebbe recarsi nelle zone allagate per portare via gli abitanti dalle loro case? Chi potrebbe portare soccorsi o aiuti in località dove non si può andare che con l'elicottero, e per accedere alle quali si impiegano due ore per percorrere pochi chilometri? Occorrono immediatamente almeno 200 milioni per la sistemazione e manutenzione delle strade esistenti, in attesa della costruzione di quelle nuove.

L'onorevole ministro Rumor nella sua visita ci ha portato il suo saluto e quello del ministro Togni, assicurando che il ministro dei lavori pubblici, tramite suo, esprimeva, con la fiducia che le cose andranno a posto, la sua solidarietà per gli abitanti del delta padano: saluto e solidarietà che ricambiamo di cuore. Però mi perdoni il signor ministro se, a costo di diventare noioso, debbo ritornare sul tema del Polesine e delle strade.

Il ministro dell'agricoltura, in una riunione tenuta a dirigenti qualificati, a tecnici, ad autorità, ci ha dato la bella notizia che il Consiglio dei ministri nella scorsa settimana avrebbe preso delle decisioni, che noi attendevamo da tanti mesi circa la sistemazione del delta. Da mesi e mesi era stata sospesa ogni opera, ogni iniziativa, perché si era in attesa della soluzione del gravissimo problema del bradisismo del delta padano. Il ministro dell'agricoltura non ha precisato in quale modo si addiverrà alla sistemazione, ma ci ha fatto capire che verrebbero stanziati altri sei miliardi per il completamento delle opere di consolidamento degli argini del delta padano.

Vorrei pregare il ministro dei lavori pubblici di farci sapere, nella sua replica, quanti denari andranno spesi per gli argini del Po e quanti per gli argini a mare, e di quali argini a mare si intende parlare in queste opere di sistemazione. Perché, se i fondi andranno spesi per il Po, mi pare che siano spesi sacrosantamente bene; se invece andranno per gli argini a mare, allora occorrerà una precisazione. Si intende, cioè, provvedere alla chiusura della sacca degli Scardovari che è la vera causa delle nostre ultime disgrazie e apprensioni, oppure si spenderanno milioni per consolidare gli argini perimetrali della sacca di Scardovari, per la cui conservazione noi non chiediamo nemmeno una lira una volta che sia chiusa la sacca?

E per l'ennesima volta affermiamo che la chiusura della sacca degli Scardovari è la *condicio sine qua non* per evitare ulteriori

disgrazie nel delta padano, perché, con il rialzo degli argini disposto l'anno scorso dall'onorevole Togni, abbiamo raggiunto un punto di sicurezza che ci rende sufficientemente tranquilli.

Ora, se la spesa di consolidamento si intende destinata a consolidare l'argine perimetrale della sacca degli Scardovari, che ha una lunghezza di 76 chilometri (ed in tal modo i proprietari delle valli confinanti con la sacca vedrebbero sistemate le loro proprietà con i quattrini dello Stato), io non sono per nulla d'accordo.

Per questi argini nel 1958 sono stati spesi circa 800 milioni, mi è stato detto; somma questa che — senza volermi dare l'aria di critico — si poteva risparmiare; perché in caso di una mareggiata tipo autunno 1957 tali argini saranno nuovamente travolti.

È stato risposto che alla chiusura occorre procedere per gradi. I tecnici hanno previsto una spesa di 12 miliardi per la chiusura di questo grande vaso di acqua comunicante con il mare, che diventerà un lago mediante la costruzione di una diga della lunghezza di un chilometro e 200 metri. A chi pensa di eseguire l'opera per gradi, è facile rispondere che senza una chiusura totale le onde del mare passeranno per le parti lasciate aperte, e che pertanto le popolazioni, il buon senso e soprattutto l'economia della nazione, che spende miliardi allorché si verificano gli allagamenti provocati dalle alte maree, reclamano la immediata esecuzione dell'opera.

Coloro che sostengono la necessità di doverci procedere per gradi per mancanza di fondi, vorrei pregarli di chiedere alle Ragionerie dei Ministeri dell'interno, dell'agricoltura, dell'industria e del tesoro quanti miliardi si sono spesi in questi 8 anni, nel corso dei quali una o due volte l'anno certe località della nostra provincia sono state invase dalle acque. Altro che 12 miliardi! Con quanto si è speso avremmo costruito una diga simile a quelle olandesi. Altro che procedere per gradi alla chiusura della sacca degli Scardovari!

La chiusura della sacca degli Scardovari importa necessariamente e conseguentemente il prosciugamento di alcune valli, le quali fanno molto comodo agli attuali proprietari che ne ricavano forti utili con modestissima spesa: è naturale che costoro, nei limiti consentiti dalla legge, cerchino di ritardare questo provvedimento, ma è altrettanto pacifico che lo Stato deve realizzarlo nell'interesse della collettività.

Con provvedimento ministeriale dell'anno scorso, al Ministero dei lavori pubblici è stata

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

affidata l'esecuzione di opere afferenti anche al Ministero dell'agricoltura. In tal modo si è eliminato l'assurdo della divisione delle competenze tra i due dicasteri.

Ho avuto già occasione di suggerire al ministro — e spero che ella, onorevole sottosegretario, sarà mio buon avvocato nel sostenere questa tesi — di indire una riunione a Roma, alla quale partecipino i ministri interessati (quelli dei lavori pubblici e dell'agricoltura) ed i direttori generali interessati (direttore generale delle bonifiche, direttore generale del Magistrato alle acque di Venezia, direttore generale del magistrato al Po di Parma). A questa riunione — ecco la richiesta che potrà scandalizzare l'onorevole ministro — dovrebbero intervenire anche dei tecnici qualificati e, se me lo consentite, anche i poveri parlamentari che talvolta si trovano a dover difendere l'opera del Governo di fronte alle popolazioni, quando si verificano queste sciagure. In questa riunione dovrebbe essere consentito anche a noi di venire a dire le nostre buone ragioni; e si vedrà nella discussione, svolta su basi tecniche, se le nostre argomentazioni provengano proprio da persone incompetenti o esagitate, o se non siano invece frutto di studio e fondate sulla tecnica. Si chiamino a parteciparvi anche i tecnici dei consorzi di bonifica e tutte quelle persone che da anni non vivono che per la realizzazione di uno scopo: bonificare e rendere produttive quelle terre che 50 anni fa erano acquitrini che agli uomini riservavano soltanto la malaria...

AMENDOLA PIETRO. A questa riunione dovrebbero partecipare soltanto parlamentari che difendono il Governo?

CIBOTTO. Non ho detto questo; ho chiesto soltanto che si invitino anche i parlamentari. Qui non si tratta di difendere il Governo. Quando domenica io esponevo questi concetti e queste idee al ministro Rumor, erano presenti tecnici del suo Ministero e di quello dei lavori pubblici (tra gli altri il magistrato del Po, il capo del genio civile, l'ispettore del magistrato del Po). Detti tecnici non avevano davvero argomenti da opporre per dimostrare che quello che io andavo dicendo fosse un assurdo.

Ripeto, noi corriamo un pericolo gravissimo se non risolviamo radicalmente il problema, abbandonando la strada che abbiamo seguito finora. Noi abbiamo speso miliardi ed abbiamo avuto il risultato di creare uno stato di depressione in quella povera gente. L'onorevole Rumor ci ha dato coraggio, ed alla fine del suo discorso ha formulato anche delle assi-

curazioni che sono per noi tranquillanti sull'intenzione del Governo di operare subito e bene. Infatti, per dare prova della volontà del Governo di operare nel senso da noi richiesto, ci ha comunicato di aver dato immediato ordine perché l'Ente per la colonizzazione del delta padano riprenda i lavori che erano stati sospesi circa un anno fa. Ha altresì provveduto a che la Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina, che da circa un anno aveva sospeso ogni attività nel delta padano, riprenda a concedere i finanziamenti. Ha dato disposizione alla direzione generale per le bonifiche perché fossero ripresi in esame i progetti per darne attuazione. Il ministro ha infine chiesto ai polesani di avere fiducia in quello che il Governo farà. Queste dichiarazioni hanno trovato il consenso, anzi, dirò, il plauso di coloro che erano presenti alla manifestazione. Siamo grati per tutto quello che il Governo ci ha promesso di attuare ed abbiamo apprezzato la richiesta di fiducia che è stata avanzata. Ma, onorevole sottosegretario di Stato, se il Governo ha chiesto che si abbia fiducia nel suo operato, per noi quelle dichiarazioni rappresentano un impegno categorico, una certezza.

Non vorrei più sentir dire che il delta padano deve essere abbandonato. Il ministro dell'agricoltura lo ha escluso. Dopo le promesse fatte domenica dal ministro Rumor, debbo dire che pensare di abbandonare il delta padano sarebbe un delitto e una follia. È una cosa impossibile, ripeto, abbandonare 30 mila ettari di terreno ubertoso, e trasportare 60 mila creature in altre località d'Italia come se si trattasse di fare un trasloco da una via all'altra. D'altronde ho saputo che la settimana scorsa è stato raggiunto un accordo con le categorie interessate circa il provvedimento che si dovrebbe prendere nei riguardi delle aziende metanifere per la eventuale chiusura a titolo di esperimento di un certo gruppo di aziende. Per carità, non si continui a dire anche da parte di certi organi di Governo e di certi funzionari che il delta padano dovrà essere abbandonato, e che si dovrà costruire una grande diga all'altezza della strada romana, perché solo così si potranno evitare altre spese.

Onorevole sottosegretario, ogni tanto nei territori dove nel 1908 si verificò il tragico terremoto di Messina e di Reggio — non desidero offendere gli amici dell'Italia meridionale e non voglio che le mie parole siano male interpretate — si ripete qualche scossa di terremoto in senso ondulatorio e in senso sussultorio. Eppure nessun uomo di Governo ha mai

detto ai calabresi e messinesi che devono trasferirsi in un'altra parte d'Italia, perché in quei territori il Governo non costruirà più neppure una capanna. Lì si sono fatte e rifatte città meravigliose, e si continuano a costruire opere che fanno onore ai governi e rendono soddisfatte le popolazioni.

MISEFARI. Le città di quella zona sono situate nel piano, mentre le borgate ed i paesi si trovano sulle alture. Si tratta di una situazione diversa.

CIBOTTO. Ebbene, nessuno si è mai sognato di dire ai calabresi ed ai messinesi: « Non vi faremo più nulla perché vi è il pericolo di terremoti ».

Ma vi è proprio tanta voglia che il territorio polesano finisca sott'acqua come la città di Spina nelle valli di Comacchio? Se voi ci richiedete fiducia, noi vi chiediamo di averla anche voi, uomini di Governo, nelle vostre opere. Date fiducia e tranquillità ai poveri abitanti di questa disgraziata terra, che da tanti anni ormai hanno imparato il mestiere del profugo. Gli abitanti del basso Polesine attendono quest'opera di solidarietà da parte dello Stato per poter riprendere con rinnovato ardore e con rinnovata fiducia il loro lavoro per completare la redenzione e la bonifica della terra polesana. (*Applausi al centro*).

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

DE PASQUALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi comunisti ci sforziamo nella discussione sui bilanci di affrontare questioni scottanti e attuali, legate alla sensibilità del paese, non solo per svegliare l'attenzione dei ceti più diversi intorno a particolari problemi; non solo per smascherare, ove occorra, gli orientamenti negativi della politica del Governo nei vari settori; ma soprattutto per far pesare positivamente i bisogni delle masse popolari sugli indirizzi della spesa dello Stato. E quando lo sviluppo delle cose e la lotta delle masse riescono a far aderire il dibattito parlamentare su un determinato settore della amministrazione ai problemi più acuti di un determinato settore della vita sociale, i bilanci escono dalla tradizionale indifferenza e il prestigio del Parlamento si eleva.

Chi non si è accorto, per esempio, del grande rilievo politico assunto quest'anno dal dibattito sul bilancio della marina mercantile, svoltosi mentre i marittimi si battono coraggiosamente per il loro pane e per il loro tenore di vita, come dimostrano i drammatici avvenimenti di ieri a Torre del Greco?

Per quanto riguarda il bilancio dei lavori pubblici e la politica del Governo in questo

settore, è opportuno enucleare le gravi questioni relative a questo bilancio che sono particolarmente sentite dalle masse italiane in questo momento.

La questione più grave, più preoccupante, per la quale si sono svolte in Italia migliaia di manifestazioni, riguarda la sorte che si intende riservare a quella moltitudine di famiglie italiane, generalmente povere, che abitano nelle case costruite a carico dello Stato o con il suo contributo, sottoposte oggi alla legge sul riscatto.

Il ministro Togni è responsabile della situazione che si sta creando in questo campo e della sua gravità; e noi desideriamo denunciare alla Camera il suo atteggiamento di caparbia intransigenza contro ogni tentativo di modificare la legge delegata, per renderla aderente alla realtà ed alle possibilità degli inquilini.

Come siano andate le cose, ormai tutti lo sanno. Dopo otto anni di interminabili discussioni, di estenuanti rinvii e di temporeggiamenti, all'improvviso, a qualche settimana di distanza dalla fine della seconda legislatura, il Governo Zoli ed il ministro Togni chiesero ed ottennero dalla loro maggioranza parlamentare, contro il nostro parere e senza il nostro voto, una delega a legiferare sul riscatto delle case popolari.

Come si ricorda, l'articolo unico di delega presentato dal ministro Togni era una pura e semplice cambiale in bianco. I deputati della sinistra e di altri gruppi si batterono per strappare al Governo ed al ministro Togni precisi impegni che rimanessero consacrati nel testo della delega e nelle decisioni della Camera. Essi concentrarono tutti i loro sforzi su un punto solo, essenziale: salvaguardare l'assoluta volontarietà del riscatto; conservare il godimento dell'alloggio abitato a tutti gli inquilini che non volessero o non potessero comperare la casa, sia pure a rate; scongiurare il pericolo che la gente fosse costretta a comperare la casa sotto la minaccia del trasferimento coatto. I nostri compagni riuscirono allora nel loro intento, e la Camera decise secondo le loro proposte.

Non vi possono essere dubbi in proposito, signor Presidente, onorevoli colleghi. Per dimostrarlo, leggerò il resoconto stenografico della seduta antimeridiana del 27 febbraio 1958, in cui si svolse tale discussione. Eccone i punti più importanti:

« TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per dissipare i timori espressi dall'onorevole Assennato, devo anche chiarire che la cessione in proprietà non è obbligatoria, ma volontaria,

e che pertanto l'inquilino assegnatario non è tenuto a rilevare l'alloggio.

ASSENNATO. Ma è obbligatorio per l'amministrazione! Qualora l'inquilino intenda far uso della facoltà di riscatto, l'amministrazione è tassativamente tenuta a riconoscere questo diritto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'inquilino può tuttavia rifiutare il riscatto e continuare la locazione.

PRESIDENTE. È chiaro che il riscatto è facoltativo per l'inquilino che lo richiede e obbligatorio per l'amministrazione alla quale venga richiesto.

ASSENNATO. È meglio chiarire. Vi è un problema a cui ha accennato l'onorevole Bernardi, cioè che tutti gli inquilini che non avranno esercitato la facoltà di riscatto non devono correre il rischio di subire turbamenti di sorta.

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

ASSENNATO. Bisogna dirlo, affinché in sede di delega si rispetti questo principio, dato che il complesso degli emendamenti originariamente presentati dal Governo propongono soluzioni del tutto diverse.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. A me sembra estremamente chiaro. Siamo perfettamente d'accordo: il riscatto è facoltativo e colui che non riscatta, evidentemente, rimane nell'appartamento.

PRESIDENTE. Allora l'emendamento Bernardi potrebbe essere così formulato: « Coloro che non esercitano la facoltà di riscatto continuano a conservare il godimento dell'alloggio, e si applica ad essi il regime di blocco esistente per i contratti privati stipulati prima del 1° febbraio 1957 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Rimarranno affittuari alle condizioni generali e normali. Perché dobbiamo creare una condizione di privilegio?

PRESIDENTE. Potremo dire allora che « conservano il rapporto di locazione alle condizioni di legge al momento del riscatto », o adottare una formula analoga.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per parte mia non ho nulla in contrario, però mi sembra strano che una delega debba contenere precisazioni di questo genere: sono cose talmente ovvie! Gli emendamenti del Governo sono di un anno e mezzo fa e sono stati respinti. Oggi le condizioni sono nettamente diverse. Comunque, nei limiti cui si è accennato, l'emendamento Bernardi potrà costituire un nuovo punto aggiuntivo nell'articolo unico di delega ».

Fu quindi non solo un impegno solenne del Governo, ma una decisione della Camera. Ed è questo il problema centrale che intendiamo porre e che trascende, onorevole Presidente, i limiti del riscatto delle case popolari, per investire la questione centrale della vita politica italiana: il rispetto della Costituzione.

È consentito, nel nostro ordinamento, al Governo di tenere in nessuna considerazione le decisioni della Camera? Secondo noi, non può e non deve essere consentito. Ma il ministro dei lavori pubblici, nell'elaborare il testo delle norme delegate sul riscatto delle case popolari, ha violato la volontà del legislatore ed ha calpestato i suoi stessi impegni.

Né sono valse a nulla i nostri richiami in seno alla Commissione consultiva bicamerale. Anzi, quando noi in Commissione gli leggemmo per ben due volte il resoconto che ho letto or ora, ci sentimmo ripetere che quelle « sono cose che si dicono e poi non si possono fare ».

La legge delegata, infatti, stabilisce che: o tutti gli inquilini di uno stabile riscattano al prezzo venale, con la detrazione del 30 per cento in venti anni con gli interessi del 5,80 per cento, oppure — quando nel fabbricato si raggiunge un *quorum* di 7 decimi e persino di 4 decimi — gli altri, quelli che non hanno i soldi, vengono sloggiati dalle loro case e queste vengono vendute ad altri.

Il proposito del Governo quindi risulta chiaro. Il Governo ritiene che davanti allo spauracchio del trasferimento chi sa dove (giacché l'alloggio analogo è una pietosa e inutile menzogna, in quanto si sa che nelle attuali condizioni dell'edilizia popolare in Italia è impossibile disporre di alloggi analoghi a quelli sgomberati, cioè siti nelle vicinanze, con egual numero di stanze e con eguale canone di fitto) gli inquilini preferiranno sobbarcarsi a riscattare, pagando un canone 3 o 4 volte superiore a quello che pagano adesso col contratto di locazione semplice.

Il Governo si propone così di rastrellare forzatamente dalle tasche della povera gente centinaia di miliardi che sono destinati non solo — come falsamente afferma la propaganda ufficiale — a costruire nuove case popolari, ma innanzitutto ad estinguere i mutui ed a colmare le passività degli enti.

Basta considerare l'entità dei primi prezzi venuti alla luce per capire che la nostra affermazione è fondata. Dal piano di alienazione degli alloggi dell'Istituto autonomo case popolari di Roma, risulta che si richiedono per vano le seguenti somme: piazza Mazzini, 1.025.000 lire; Appio, 980.000 lire; Trionfale,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

900.000 lire; Ostiense, 625.000 lire; Casilino I, 875.000 lire; piazza Tuscolo, 980.000 lire; Primavalle, 660.000. L'area del Trionfale è valutata a 75 mila lire al metro quadrato.

Come si può pretendere che gli inquilini paghino in base a questi prezzi? Non solo, ma come si può pretendere che quelli che abitano nelle case costruite a totale carico dello Stato, cioè i senz'atetto, la povera gente senza lavoro, tutti quelli che ottennero la casa in base alle loro disagiatissime condizioni, per la legge dell'aprile 1947, n. 261, o per le altre leggi speciali su Napoli o per i « sassi » di Matera o per i profughi, riscattino la casa al prezzo venale sia pure con la detrazione del 30 per cento? Non è arcinoto forse l'alto livello di morosità in tutta Italia? E il relatore considera nientemeno che 200 miliardi debbano affluire alle casse dello Stato da questa parte miserrima dell'inquilinato! Ma, insieme con gli alti prezzi, vi sono tutte le altre limitazioni che creeranno enormi difficoltà a chi volesse veramente riscattare.

Le quote di esclusione, aprioristicamente determinate (articolo 3), il rapporto dei 18 metri quadrati a persona (articolo 5), impediranno il riscatto della propria casa a gran parte degli attuali inquilini dell'« Incis » e delle ferrovie, ormai pensionati, i quali — esclusi dal riscatto per uno qualsiasi di questi articoli — rischiano di essere cacciati in base all'articolo 386 del testo unico del 1938 in cui è stabilito che il collocamento a riposo del dipendente comporta la risoluzione del contratto di affitto.

Siamo convinti che tutto si sarebbe risolto positivamente se si fosse posto a base della legge il criterio della volontarietà del riscatto e della inamovibilità dei non riscattanti.

La prova della veridicità di questa nostra asserzione risiede nell'articolo 27 della legge delegata, che si riferisce agli alloggi costruiti in Messina in conseguenza del terremoto del 1908. L'articolo è l'eccezione che conferma la regola.

È un articolo proposto da noi ed è l'unico che possa essere considerato soddisfacente, proprio perché sgancia le vecchie case popolari di Messina dal meccanismo dell'attuale legge, evita il prezzo venale, dà le case in vendita a chi le vuole comperare, a basso prezzo, senza danneggiare i non riscattanti.

E quanti ostacoli, quante resistenze il Ministero non frappone oggi all'applicazione di questo articolo ed alla cessione di queste case! Prima si pretendeva dagli inquilini il pagamento in un'unica soluzione delle riparazioni per danni bellici. Ora, superato questo punto,

il Ministero trattiene per mesi ingiustificatamente a Roma gli elenchi delle valutazioni dei prezzi di riscatto, compilati dal genio civile, impedendo così la stipula dei contratti.

Queste osservazioni ed altre ancora noi abbiamo fatto in seno alla Commissione consultiva bicamerale dove non approvammo il testo delle norme delegate, dove anzi noi lo disapprovammo (e dichiarammo la nostra disapprovazione), soprattutto in ordine a questo punto della volontarietà del riscatto e della inamovibilità.

Tuttavia la legge fu varata nel gennaio scorso e noi, coscienti come eravamo e come siamo che così com'è la legge risulta largamente inapplicabile, a meno di non imporre enormi sacrifici e dolori ad un gran numero di famiglie italiane, presentammo subito una proposta di modifica; dopo di noi i compagni socialisti ne presentarono un'altra; dopo anche il monarchico Degli Occhi ne presentò una terza, ed infine un gruppo di democristiani una quarta. Vi sono quindi ormai quattro proposte di legge provenienti da tutti i settori della nostra Assemblea.

Ed ecco che vien fuori un'altra questione di carattere generale, che trascende anch'essa il limitato campo del riscatto delle case popolari e che desideriamo sottoporre all'onorevole Presidente della Camera.

È lecito per noi sperare, onorevole Presidente, che in un giorno non lontano la Camera possa iniziare la discussione di queste quattro proposte di legge? Le nostre insistenti richieste, in Commissione e in aula, i nostri pressanti richiami al regolamento, motivati dall'urgenza di non pregiudicare la situazione, sinora non hanno avuto molta fortuna. Noi rinnoviamo qui, a nome del gruppo comunista, la formale richiesta di un immediato inizio dell'esame di queste quattro proposte di legge. Noi siamo fiduciosi che la Presidenza riuscirà a rimuovere gli eventuali ostacoli che possono essere frapposti all'inizio di questa discussione.

Chi può contestare ai deputati il diritto di presentare proposte di legge? Nessuno, si dirà. Ma occorre in questo campo non sottovalutare la « vocazione democratica » dell'attuale ministro dei lavori pubblici, il quale, quando seppe che venivano presentate alla Camera proposte di modifica alla sua legge sul riscatto, prima mandò una circolare ai prefetti, incitandoli alla repressione contro chiunque osasse mettere in dubbio la bontà della sua legge, e poi fece pervenire, attraverso l'apparato del Ministero e degli enti, a tutti gli inquilini delle case popolari, centinaia di migliaia di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

copie di una lettera stampata, a firma impersonale, in cui le proposte di legge sono definite testualmente così: « tentativi pretestuosi ed infondati, destinati all'immancabile insuccesso », e poi ancora: « speciose argomentazioni volte a contaminare ed offendere una iniziativa altamente sociale »; e ancora: « critiche prive di consistenza giuridica e morale ».

Può essere tollerato, onorevole Presidente, che un ministro autorizzi una non meglio precisata direzione generale, in una lettera che porta lo stemma della Repubblica, a definire in termini così volgari ed oltraggiosi quello che è un cardine della nostra vita democratica: l'iniziativa parlamentare? E, si badi bene, non si tratta solo di odio di parte, di furore polemico contro un partito; si tratta di albagia verso l'intero Parlamento perché le proposte di revisione della legge sul riscatto non partono solo dal nostro gruppo o dal gruppo socialista, ma anche dal gruppo democristiano e dal settore di destra, come ho detto prima.

Dati questi precedenti, per noi ormai la questione si pone in termini netti e chiari: l'inizio dell'esame delle quattro proposte di modifica non può essere rinviato oltre; qualunque ulteriore rinvio può acquistare il sapore di una esitazione davanti alle inaccettabili ed anacronistiche prese di posizione del ministro dei lavori pubblici.

Le nostre preoccupazioni tuttavia non sono solo riferite alla necessità di un retto costume politico. Esse si rifanno soprattutto all'essenza del problema dell'edilizia popolare in Italia ed alla critica situazione che si profila in questo importante settore del progresso sociale del paese.

Appare chiaro che l'attuale ingranaggio della legge sul riscatto persegue due obiettivi: uno è quello di spremere, attraverso la costrizione e gli alti prezzi, quanto più danaro è possibile dalle tasche della parte meno abbiente del popolo italiano, per alleggerire la situazione debitoria degli enti e per riversare sulle spalle dell'attuale inquinato delle case popolari, in gran parte almeno, il finanziamento delle nuove costruzioni, diminuendo l'impegno dello Stato in questo campo; l'altro è quello di orientare verso l'ingente patrimonio di case popolari attualmente esistente l'enorme massa degli italiani senza casa, facendo balenare loro la prospettiva di poter ottenere subito a riscatto una casa già abitata da un altro che non può acquistarla. Ciò allo scopo di distogliere l'attenzione degli italiani dall'obiettivo principale che è quello di un nuovo, poderoso programma di costruzione

per l'edilizia popolare di cui il nostro paese ha bisogno, allo scopo cioè di alleggerire la pressione sempre crescente di quanti aspirano ad una abitazione civile.

Il modo come si vanno mettendo le cose riguardo ai finanziamenti per l'edilizia popolare credo giustifichi largamente questi nostri sospetti.

Basta del resto leggere la relazione dell'onorevole Ripamonti per rendersene esatto conto. In essa c'è la lagnanza per la scarsa entità degli investimenti pubblici in rapporto a quelli privati, per il decrescere negli anni del rapporto percentuale tra investimenti pubblici e privati a scapito dell'edilizia sovvenzionata; c'è la critica per il fatto che gli investimenti si siano prevalentemente indirizzati verso i settori di abitazione ad alto reddito e che l'intervento dello Stato non sia riuscito a correggere questa tendenza. Ma soprattutto c'è una grave e responsabile preoccupazione per l'immediato e per il lontano avvenire.

Per il lontano avvenire: tutti concordano che in un numero ragionevole di anni bisogna arrivare al traguardo di un abitante per stanza e di una famiglia per appartamento, per eliminare le abitazioni malsane ed il grave fenomeno delle coabitazioni. Il relatore afferma che per arrivare, quasi, a questo traguardo — una famiglia per appartamento con il tasso di affollamento di 1,20 per stanza — occorrono in 10 anni, tutto considerato, 7 milioni 700 mila stanze corrispondenti a 13 milioni di vani. Il calcolo a noi pare molto avaro: compagni nostri, esperti in materia, arrivano a conclusioni diverse e superiori. Ma non vogliamo addentrarci adesso nel ginepraio della determinazione del fabbisogno.

Partiamo dunque dai calcoli del relatore. Egli aggiunge che per ottenere questo risultato occorre che l'edilizia sovvenzionata con il concorso dello Stato provveda al 50 per cento del fabbisogno annuo di abitazioni, con un investimento, nei 10 anni, di 3.350 miliardi: sono richiesti quindi investimenti enormemente superiori a quelli che vi sono stati finora.

Per arrivare, e stentatamente, a questa somma, il relatore propone che siano prorogate fino al 1968-69 le tre leggi principali, riguardanti l'edilizia popolare, la 408 per i contributi trentacinquennali sui mutui agli enti, comuni, cooperative, ecc., la 640 per le abitazioni malsane ed il piano I.N.A.-Casa, e che si rinsangui la 715 (fondo incremento edilizio), con soldi prelevati dal prestito; propone inoltre che si intervenga nel pagamento dei fitti attraverso speciali convenzioni novennali con i privati.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Sono proposte; noi potremmo avanzarne altre, forse più semplici, più coordinate e più efficaci. Ma quello che importa oggi di sapere è ben altro. Condivide il Governo le proposte della Commissione? Si impegna a prenderle in considerazione ed a farne progetti di legge? Si impegna a predisporre per l'edilizia popolare investimenti così massicci come quelli che sono stati proposti?

È ormai giunto il momento di uscire dalle imprecisioni e dalle affermazioni solenni che non spostano nulla e che fanno trascorrere il tempo pericolosamente. Il Governo a questo proposito deve essere chiaro.

Infatti l'anno scorso il ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, affermò: « La nuova legge relativa al problema della casa è in corso di studio ed è mio vivissimo desiderio presentarla al più presto al Parlamento »; e poi ancora più perentoriamente: « Vi dissi e confermo che il tasso di affollamento deve essere ridotto fino a diminuire in un quinquennio ad un abitante per stanza ».

Propositi, come si vede, ben più energici di quelli espressi dal relatore: non 10 anni, ma 5; non 1,20 per stanza, ma 1. Quindi investimenti più che doppi di quelli proposti dal relatore.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, qui necessita una spiegazione. Dobbiamo sapere quali sono gli approdi di questi studi che durano da più di un anno, quali sono le linee concrete di questa nuova legge gravida di così fecondi risultati.

Né si può obiettare che il ministro Togni si sia spinto l'anno scorso così avanti nelle promesse perché influenzato dal velleitarismo dell'allora Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani; giacché anche l'attuale Presidente del Consiglio, onorevole Segni, quattro mesi fa tornò sull'argomento e disse: « Occorre riprendere in esame tutto il problema della casa allo scopo di rendere più attiva l'opera dello Stato. Una legge organica dovrà regolare i nuovi finanziamenti ».

Vero è che nella dichiarazione dell'onorevole Segni non c'è più la drammatica urgenza di prima, che non si dice più che la legge è allo studio, che non si fa più cenno alle aree edificabili (la discussione sul relativo disegno di legge è stata inspiegabilmente accantonata in Commissione alcuni mesi fa e non più ripresa); vero è che non si fa più cenno ai materiali da costruzione, sui quali l'onorevole Togni l'anno scorso ci promise la predisposizione di apposite norme.

Sono problemi di fondamentale importanza per adeguare il costo degli alloggi, e quindi i

canoni di affitto, alle reali possibilità dei lavoratori italiani e sarebbe necessario sapere in che modo questi problemi sono considerati nel quadro di questa nuova legge.

Comunque, però, di una nuova legge organica sulla edilizia popolare si è parlato e l'impegno è stato ribadito. Noi dichiariamo che essa è indispensabile e urgente e ne reclamiamo la immediata presentazione da parte del Governo. Attenderemo qualche mese e, alla ripresa parlamentare, se il Governo non avrà provveduto, prenderemo noi l'iniziativa di impegnare il Parlamento su nostre proposte, per evitare anche che la montagna partorisca un topolino, cioè che il tutto si riduca in definitiva ad attendere questi famosi provvedimenti della vendita degli alloggi a riscatto. Ma, nel frattempo, non si può certo attendere con le mani in mano, come sembra voglia fare il Governo, anche perché una delle leggi fondamentali, la 408, è già scaduta e i relativi finanziamenti son venuti meno.

Anche il relatore se ne preoccupa e, in polemica diretta con l'atteggiamento del Governo e con le dichiarazioni del Presidente del Consiglio, chiede « un intervento tempestivo da tradursi in realtà nel più breve tempo possibile, utilizzando gli strumenti legislativi esistenti, perché parlare oggi di nuove leggi sull'edilizia per stimolare gli investimenti ed orientarli nel settore economico e popolare equivale a rinviare di 12 mesi l'attuazione e di 24 mesi il conseguimento dei primi risultati, il che significherebbe non apportare alcun effettivo contributo al miglioramento della situazione economica del momento, nel giro di pochi mesi e prima del prossimo inverno ».

Noi condividiamo questo rilievo e, per non lasciarlo cadere nel vuoto, presentiamo oggi stesso una proposta di legge per la proroga biennale della legge n. 408, già scaduta. Confidiamo che il Parlamento vorrà sollecitamente approvarla. Altrimenti, che valore avrebbe l'incitamento rivolto dal governatore della Banca d'Italia agli istituti di credito perché allarghino la concessione di mutui per la costruzione di abitazioni, se manca la legge per il contributo sui mutui?

In conclusione, da quanto detto, risulta chiara la posizione del nostro partito a proposito del complesso problema dell'edilizia popolare, del riscatto e delle nuove costruzioni. A ciascuno sia garantito l'alloggio popolare in cui abita; chi lo vuole in proprietà, lo riscatti a prezzi ragionevoli; lo Stato s'impegni in un completo programma di costruzione di case per tutti coloro che ne sono privi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Perseguiamo, con tutte le nostre forze, questi obiettivi che corrispondono ai più vitali interessi del popolo italiano e ai dettami della Costituzione. Noi ci batteremo anche, insieme con le popolazioni meridionali, per una più equa ripartizione degli investimenti pubblici nelle varie regioni d'Italia. Risulta infatti dalla relazione che, di tutti gli alloggi costruiti coi benefici statali al 31 dicembre 1958, 265 mila sono stati costruiti nel centro-nord e 120 mila nell'Italia meridionale e insulare, quando è noto che l'indice di affollamento è di gran lunga superiore nel Mezzogiorno. Noi reclamiamo dunque una maggiore giustizia per le regioni meridionali.

Nel quadro di questa rivendicazione bisogna considerare lo sforzo che alcuni deputati di Messina e di Reggio (tra i quali io) fecero l'anno scorso, in occasione del cinquantesimo anniversario che distrusse interamente le due città, per ottenere che il Parlamento impegnasse il Governo a far qualcosa al riguardo. Malgrado le molte insistenze, non riuscimmo a far discutere le varie mozioni presentate e segnatamente le nostre. Cosa volevamo? Senza dire della legittima rivendicazione di una parte anche minima delle addizionali-terremoto che lo Stato ci sottrasse compromettendo la rinascita delle nostre città, noi chiedevamo al Governo — se non altro — l'adempimento di alcuni obblighi che gli derivano da leggi in vigore: cioè, l'esecuzione delle opere dei piani regolatori, la sistemazione delle zone industriali e lo sbaraccamento integrale. Il tutto, come afferma il relatore nel capitolo dedicato ai servizi speciali, per 23 miliardi da dividere tra Messina, Reggio e zone circostanti. 23 miliardi dopo 50 anni e dopo tante spoliazioni!

Il ministro dei lavori pubblici, l'anno scorso, dichiarò alla Camera: « Mi è gradito comunicare che, in occasione del prossimo cinquantenario del terremoto che devastò le due nobilissime città, sarà disposta la definitiva soluzione del problema dei baraccati, che da troppi anni (50) si trascina tra il giusto risentimento di quelle popolazioni ».

Due mesi dopo, a Messina, smentì questa sua solenne dichiarazione perché promise che sarebbero stati stanziati 5 miliardi per lo sbaraccamento, quando è noto — come si apprende dalla stessa relazione — che ce ne vogliono più di dieci. Ma questi stessi cinque miliardi chi li ha visti? Dove sono? Persino un deputato democristiano ieri l'altro si è visto costretto a richiamare sommessamente il Governo all'adempimento, non diciamo dei suoi doveri, ma per lo meno dei suoi stessi esigui,

insufficienti, limitati impegni. Noi non facciamo altrettanto. L'esperienza dell'anno scorso ci è bastata, e ci ha profondamente disgustati.

Noi siamo convinti invece (e l'esperienza in questo ci conforta) che solo la mobilitazione e l'unità delle forze interessate, degli inquilini, dei senzacasa, delle città e delle regioni dove questi problemi sono più acuti, potrà portare a soddisfacenti soluzioni. Perciò cercheremo di impegnare in questa lotta ogni nostra energia, nel Parlamento e nel paese, fino ad ottenere che ogni famiglia italiana abbia una casa degna di questo nome. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Desidero precisare, onorevole De Pasquale, in merito ad alcune dichiarazioni da lei fatte, che la Presidenza garantirà, come del resto ha sempre fatto, la scrupolosa osservanza del regolamento per quanto riguarda i lavori delle Commissioni.

Per quanto riguarda poi il giudizio definitivo sulle proposte di legge, è evidente che esso spetta solo ed esclusivamente al Parlamento e si estrinseca nella approvazione o reiezione delle proposte stesse.

DE PASQUALE. La ringrazio, signor Presidente.

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

ZAPPA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, lo scorso anno in questa sede l'onorevole ministro dichiarò di accettare come raccomandazione un ordine del giorno con il quale auspicavo la realizzazione dei trafori dello Stelvio e dello Spluga. Successivamente interrogavo l'onorevole ministro per conoscere le iniziative prese in base a detta accettazione dell'ordine del giorno a titolo di raccomandazione. La risposta mi è pervenuta il 1° aprile 1959 ed è stata negativa: in essa si obiettava che la spesa nel primo caso era di 11 miliardi e mezzo e nel secondo caso di 9 miliardi e mezzo circa, ed era tale da non poter essere sopportata dal bilancio normale, consuetudinario dell'« Anas ». Concludeva la risposta osservando che l'iniziativa per la costruzione dei trafori stessi poteva essere presa da enti o società direttamente interessati a tali opere per costruirli ed esercirli senza contributi da parte dello Stato, come nel caso del traforo del Gran San Bernardo.

In data 11 giugno 1959 (qualche giorno fa), l'onorevole ministro ha accettato, sempre a titolo di raccomandazione, un ordine del giorno tendente alla realizzazione del traforo dello Spluga, presentato in Commissione dall'onorevole Biaggi. Io mi auguro ed auguro

all'onorevole Biaggi e a quanti il problema sta a cuore che sia evitata la delusione che è toccata a me e mi auguro che questo nuovo parziale impegno ridia fiducia. Del resto, la fiducia, oltre che nella consapevolezza della bontà dell'iniziativa, trova origini in dichiarazioni concrete che l'onorevole ministro ha fatto, sia pure per interposta persona, al convegno di studio tenuto a Milano il 12 dicembre 1957 alla presenza di amministratori e alla presenza dei tecnici più qualificati della Lombardia, laddove l'ingegner Frascchetti, direttore generale dell'« Anas » nel porgere il saluto ai convenuti, ha affermato: « Sono qui soprattutto a rappresentare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale mi ha pregato di esprimere il suo più vivo e cordiale e, direi, affettuoso saluto, nonché l'adesione più viva, incondizionata e profonda a questo nostro convegno, adesione, come ho detto; veramente sentita che egli si ripromette di dimostrare in maniera tangibile quando si tratterà di passare alla realizzazione di quelle che saranno le risoluzioni che questo convegno verrà ad adottare ».

Non posso pensare a dichiarazioni improvvisate, non autorizzate o, tanto meno, improntate a secondi fini (elezioni del 1958). Contro ciò è sufficiente garanzia la serietà della persona che le ha pronunciate.

Ma non vorrei dare l'impressione che questo intervento abbia carattere campanilistico o non obiettivo. Affermo subito che, se non fossi lombardo, sosterrerei ugualmente la tesi che sostengo, sia perché il problema del superamento della barriera alpina investe un raggio di interessi che prescinde o, quanto meno, non si esaurisce negli interessi locali, sia perché è obiettivamente da riconoscere che, allo stato attuale, la grande assente dalla competizione è proprio la Lombardia.

Dei 10 valichi di grande comunicazione interessanti l'arco alpino, abbiamo: nel settore occidentale, un valico, quello di Ventimiglia, aperto tutto l'anno; nel settore centro-occidentale: tre valichi, quello del Frejus, proposto, quello del monte Bianco e quello del San Bernardo in corso di attuazione; nel settore orientale: due valichi, quelli del Tarvisio e di Trieste, entrambi aperti tutto l'anno; nel settore centro-orientale, quattro valichi, il San Gottardo, lo Spluga e lo Stelvio, chiusi tutto l'inverno, cioè per 7-8 mesi all'anno, ed alcuni di essi non percorribili da automezzi pesanti, infine quello del Brennero, spostato nel settore più orientale ed aperto tutto l'anno.

È evidente, dunque, come i grandi centri produttivi italiani che fanno capo a Milano e a Genova ambiscano ad avere un più rapido e permanente collegamento con l'Europa centro-settentrionale e centro-orientale. Del resto, noi non pretendiamo l'impossibile, né vogliamo una promessa di immediata attuazione; chiediamo solo che il problema venga impostato e studiato, che siano predisposti il piano e i progetti di attuazione, onde graduarne la realizzazione nei prossimi anni. A questo proposito devo esprimere il mio compiacimento all'onorevole relatore il quale ha accennato a questi due problemi del traforo dello Stelvio e dello Spluga: è la prima volta che delle due opere si parla in una relazione al bilancio del Ministero dei lavori pubblici e noi riteniamo che questo sia già un passo avanti, anche se un piccolo passo avanti.

Al fine dello studio e della programmazione effettiva dei problemi menzionati, è necessario prendere subito contatti ufficiali con le nazioni vicine interessate; è necessario inserire nel bilancio una sia pur minima previsione di spesa; soprattutto è necessario fin d'ora (dati gli interventi previsti dalla legge recentemente votata in Commissione, ed attualmente al Senato, sulla sistemazione delle strade statali di primaria importanza, la quale prende appunto in considerazione la statale 36, lago di Como-Spluga, e la statale 38, dello Stelvio) adattare tali interventi alle finalità future, onde si possa concretamente guardare alle realizzazioni auspiccate. Solo così — noi pensiamo — il ministro dei lavori pubblici e l'« Anas » daranno la dimostrazione tangibile dell'interessamento promesso.

La Lombardia, che è generosa, e la Liguria, che non è meno generosa, non resteranno — credo — con le mani in mano e sapranno dare un utile concorso di attività, di uomini e di mezzi. Ma non si può onestamente pretendere che imprese come queste non trovino nello Stato il primo sostenitore.

Ho parlato di un problema che comporta una spesa notevole e posso già prevedere la risposta del ministro, che comunque spero non sia negativa.

Consentitemi ora di orientare la mia critica su un argomento che non prevede uscite, ma che prevede entrate. Verso la fine del 1958, al convegno degli ingegneri che si tenne a Milano, l'ingegner De Biasi, che è consigliere delegato della Edison e presidente dell'Associazione nazionale industrie distributrici elettriche, diceva che la legge n. 959 sui bacini imbriferi è una legge iniqua, che non si deve rispettare.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Tale grave affermazione deve essere respinta; essa non meriterebbe attenzione se non sottintendesse un vittimismo di comodo, irriguardoso per le vere vittime dell'utilizzazione idrica delle vallate alpine. Tali vittime sono evidentemente le popolazioni montane. Chi vive nelle valli alpine del Cadore, della Carnia, dell'Ossola, della val Chiavenna o della Valtellina, ha la possibilità di constatare giorno per giorno le conseguenze negative derivanti all'economia montana dai lavori di derivazione delle acque, utimati o intrapresi dalle società concessionarie. Vi sono danni individuali e danni non individuali; vi sono danni risarcibili e danni non risarcibili; diboscamenti in conseguenza di elettrodotti, pericoli di frane e valanghe, recisione di falde acquose, dispersione o captazione di acque anche potabili, prosciugamento di fiumi e canali d'irrigazione, infiltrazioni sotterranee. E l'elenco potrebbe continuare; ma è immaginabile.

Essò investe inevitabilmente tutti i settori produttivi della economia, da quello agricolo a quello zootecnico, a quello turistico. Ma, ciò che più è grave, investe il problema essenziale, quello dell'insediamento umano nelle vallate alpine, perché, togliendo l'acqua ai montanari, si toglie loro l'unica ricchezza e anche la possibilità di vita. E credo di non fare un'affermazione demagogica dichiarando che ogni bacino imbrifero, ogni bacino idroelettrico significa spopolamento della montagna e quindi, mediamente, concausa del fenomeno dell'urbanesimo e, immediatamente, abbandono di una posizione di prima linea nella difesa non solo delle valli ma anche della pianura da parte di uomini a cui sorte e volontà hanno assegnato tale compito.

Né si dica che le leggi tutelano il privato e gli enti locali. A parte il caso dei danni di impossibile o difficile individuazione; a parte i danni irrisarcibili, come la lesione al paesaggio, anche nei casi dove le leggi consentono difese, queste sono violate nell'inevitabile contrasto di interessi ove alla preparazione, alla organizzazione e alla potenza economica della società, si contrappone la impreparazione e la incapacità economica non disgiunte da quel pessimismo connaturato e non del tutto ingiustificato che fa dire al montanaro di essere orgoglioso di non aver mai passato le porte della giustizia.

In questa situazione lo Stato deve intervenire, prendendo le difese della collettività e disponendo, nell'interesse dell'economia montana depauperata, quell'indennizzo giustissimo previsto dalla legge sui sovraccanoni

che è indennizzo e non regalia, che è diritto e non carità.

È con questo spirito che abbiamo sollecitato una legge interpretativa alla legge fondamentale n. 959 onde dirimere le vertenze in corso avanti i tribunali regionali delle acque; ed è con questo spirito che sollecitiamo l'esame della proposta di legge e del disegno di legge presentati al Senato dalle sinistre e dal Governo rispettivamente lo scorso anno e il 10 giugno scorso.

Non è con spirito di ritorsione né tanto meno di prevaricazione che ciò chiediamo; lo chiediamo senza tentennamenti e senza esitazioni che non devono trovare ingresso in una situazione che si fa pesante di giorno in giorno, in una situazione che trova le società sempre più agguerrite, molto spesso favorite dalla inerzia e dall'incapacità.

Queste società sfidano la legge; la quale, prima ancora di essere un obbligo civile, è un obbligo morale. Chiedono un aumento delle tariffe elettriche, mentre denunciano utili in continuo aumento. Praticano il prezzo della energia elettrica in misura superiore a quella consentito, come è risultato in dodici comuni su tredici da un'indagine svolta nel basso milanese a cura della Lega dei comuni democratici.

Si pervenga dunque con urgenza all'esame e — mi auguro — all'approvazione della legge interpretativa; e si disponga attraverso gli organi tecnici periferici, potenziandoli e controllandoli come si conviene (potenziamento e controllo non saranno mai sufficienti!), una costante vigilanza, che garantisca la retta e imparziale applicazione della legislazione vigente nei rapporti fra privati ed enti da una parte e società dall'altra.

Disponga il Ministero, una volta tanto, delle inchieste nelle zone più interessate, ed avrà argomenti abbondanti a conferma delle denunce che più volte sono state fatte. Questi elementi saranno utili al Ministero per approfondire maggiormente le domande di nuove concessioni e per pretendere l'integrale osservanza dei disciplinari. A questo proposito, colgo l'occasione per chiedere un esame approfondito delle ragioni di opposizione avanzate dagli abitanti del comune di Livigno (Sondrio) al progetto che prevede l'utilizzo da parte di una società svizzera delle acque dello Spool.

Sebbene profondamente convinto che il rimedio agli inconvenienti denunciati si avrà solo con la nazionalizzazione delle industrie idroelettriche, ritengo che allo stato attuale delle cose un passo innanzi si possa fare nella

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

misura in cui dal Governo non si disattendano queste sollecitazioni.

Ma non posso chiudere questo mio intervento senza un richiamo formale ed esplicito alle responsabilità del Governo in un settore ove lo stesso Governo è in difetto. Noi lamentiamo che le società non pagano i sovraccanoni ai comuni, e da questi banchi assicuriamo, come abbiamo sempre assicurato, ogni appoggio alle azioni dirette a far osservare la legge. Evidentemente, però, il Governo (e per esso le industrie di Stato, aziende I.R.I. e ferrovie dello Stato concessionarie di impianti elettrici ricadenti nei bacini imbriferi) deve rendersi adempiente. Le une e le altre aziende sono debentrici verso i comuni nella stessa misura delle società private ed è sommamente contraddittorio che con il loro atteggiamento esse offrano conforto alle tesi delle società private.

Le aziende dell'I.R.I. affermano, come mi risulta dalla risposta ad una analoga interrogazione, che l'eventuale rinuncia ai giudizi in corso implicherebbe gravi responsabilità, che gli amministratori delle società interessate non si sono sentiti in grado di sostenere. Le ferrovie dello Stato, dal canto loro, si ripariano dietro un parere dell'avvocatura erariale, ove si afferma che sono esenti, e ciò con dubbia validità, allorché le parti, quella obbligata e quella avente diritto, hanno distinta natura e quando la legge non prevede esoneri per nessuna delle concessionarie. Semmai la legge pone l'onere anche per gli enti di diritto pubblico nei confronti dei quali, all'articolo 4, è prevista la sola eccezione quando le concessioni interessano derivazioni di acqua potabile o ad uso irriguo e quando la produzione di energia elettrica sia di natura esclusivamente stagionale.

Conforta questa tesi anche il progetto di legge recante norme interpretative presentato dal Governo il 10 giugno di questo mese, che all'articolo 3 ribadisce l'insussistenza di esoneri e non prevede eccezioni. Se per le società private è necessaria l'approvazione di una legge interpretativa, per lo Stato dovrebbe essere più che sufficiente, io credo, il progetto di legge che tale interpretazione considera essendone presentatore il Governo stesso.

Ma a proposito degli impegni di Governo e delle sue inadempienze, devo rilevare una nuova violazione ai danni dei comuni montani e, particolarmente, a danno del comune di Livigno. La convenzione italo-svizzera del 27 maggio 1957 esonera la società Engadina dal pagamento del canone. Come intende il

Governo supplire alle gravi conseguenze di questo accordo?

Credo di interpretare fedelmente un paragrafo della convenzione italo-svizzera ove si dice: « L'energia e la potenza elettriche di spettanza svizzera ed ivi trasportate saranno esentate dalla Repubblica italiana da qualsiasi tassa, canone o limitazione di diritto pubblico in modo che questa energia possa essere liberamente trasportata in Svizzera e sia, sotto ogni riguardo, nella stessa situazione in cui sarebbe se fosse stata prodotta sul territorio svizzero ». Come si intende riparare a questa manifesta deficienza dell'accordo italo-svizzero?

E passo all'ultima considerazione. Non mi risulta, se non per qualche limitato caso, che consorzi o comuni esercitino la facoltà prevista dall'articolo 3 della legge n. 959.

Se è vero che disporre di più denaro è più comodo, credo di non essere in errore nell'affermare che avere l'energia è più conveniente e più corrispondente all'interesse anche non immediato dei comuni alpini. I motivi sono evidenti. L'esperienza fatta alla luce della legge del 1933 dovrebbe esserci maestra.

È in grado il Governo di assicurare l'adempimento di cui all'articolo 3 della legge sui sovraccanoni? Se non lo è, come pare non lo sia, e se i consorzi non si rendono conto del vantaggio dettato da questa norma, è necessario supplirli. È un problema che non ammette ritardi e il cui studio va immediatamente posto, sollecitato e coordinato.

Se il problema dell'energia è il problema di fondo per lo sviluppo della nazione, tanto più lo è per le valli alpine che rischiano di trovarsi alla fine, come tuttora si trovano, nella condizione di acquistare l'energia che dovrebbero avere gratuitamente. (*Applausi a sinistra*).

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

SULLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dall'unità d'Italia in avanti, la discussione sul bilancio dei lavori pubblici è stata quasi sempre caratterizzata da petizioni e da istanze particolari ad intonazione locale, presentando un accentuato interesse elettorale.

Cercheremo — se sarà possibile — di non porci su questa strada. Uno dei luoghi comuni più abusati, infatti, è quello che considera la politica dei lavori pubblici solo come una specie di politica secondaria attuata a sollievo contingente della disoccupazione o destinata a scopi ancora più modesti.

Invece, pensiamo che nello Stato democratico moderno il Ministero dei lavori pub-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

blici possa avere una funzione più alta e più impegnativa. Il Ministero dei lavori pubblici deve essere uno dei più importanti ministeri economici, solo che la sua funzione sia inquadrata in un ambito più vasto di quanto il grosso pubblico crede.

A questo proposito si può ricordare che il compianto ministro Vanoni, presentando l'8 gennaio 1955 il suo piano — il suo schema di sviluppo — ai docenti universitari di economia, affermò che vi erano alcuni settori sui quali lo Schema faceva affidamento perché lo Stato potesse svolgere un ruolo di equilibratore e perché i fini del programma fossero realizzati.

Tra questi settori ve ne sono, su quattro, due che interessano appunto il Ministero dei lavori pubblici, cioè il settore vero e proprio delle opere pubbliche e il settore dell'edilizia. Gli altri due settori erano quello delle imprese di pubblica utilità, che trovano uno dei principali strumenti nel Ministero delle partecipazioni e la politica agraria, cui partecipano congiuntamente il Ministero dell'agricoltura e la iniziativa privata.

Epperò il Ministero dei lavori pubblici non ha da essere concepito in pura funzione anticongiunturale, cosicché ad esso si faccia ricorso per supplire alle carenze derivanti dalla congiuntura, alta o bassa che sia; meno che mai potremmo accettare l'idea di un Ministero dei lavori pubblici elettoraleistico, con finalità di giolittismo deterioro: il Ministero dei lavori pubblici è un ministero economico che agisce nell'ambito di una politica di sviluppo.

Mi azzarderei a proporre anche il mutamento del nome del Ministero dei lavori pubblici. Sarebbe bene abolire un nome che è ottocentesco, che si rifà a una visione di una politica atomistica e liberistica sorpassata e chiamarlo, in chiave positiva, ministero dell'urbanistica, o ministero dello sviluppo urbanistico, con una accezione del termine urbanistico che vada molto oltre, naturalmente, l'architettonico, e che inquadri lo sviluppo generale della comunità nazionale, per quanto si attiene soprattutto alle condizioni generali che sono il presupposto per lo sviluppo della stessa attività edilizia.

Il compito attribuito dallo schema Vanoni al Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda l'edilizia consiste in una funzione regolatrice (l'onorevole Vanoni lo confermava anche il 25 marzo 1955), perché si tratta di un'attività da promuovere o da attenuare — egli diceva — a seconda che la richiesta dei

beni diversi dall'abitazione sia insufficiente od eccessiva.

Le opere pubbliche, a loro volta, dovrebbero soprattutto presentare una utilità diretta a migliorare l'attrezzatura ambientale del paese, indispensabile soprattutto nelle regioni meridionali. Questo miglioramento è condizione per stimolare e sorreggere le iniziative dei privati negli altri settori produttivi. In poche parole, le opere pubbliche hanno il fine di completare le infrastrutture e di agevolare un processo di perequazione tra le varie regioni.

Se tali sono i due principali obiettivi del Ministero dei lavori pubblici per favorire una politica di sviluppo, vogliamo cercare insieme, senza alcun desiderio di critiche personalistiche, di fare il punto della situazione? Senza sfuggire a doverosa autocritica, come Parlamento e come Governo, per alcuni errori che sono di pubblico dominio, dobbiamo mirare all'avvenire. Valga come esempio quanto avviene in questi giorni per gli investimenti dell'edilizia. Il 30 maggio di quest'anno, il governatore della Banca d'Italia Menichella ha dedicato a questo problema alcune interessanti dichiarazioni in occasione della relazione annuale all'assemblea generale ordinaria dei partecipanti della banca. Menichella ha testualmente asserito che « il fenomeno dello sviluppo edilizio potrebbe richiedere particolari interventi da parte dei pubblici poteri anche più vasti di quelli che sono stati adottati finora e che si vanno adottando ». Ed ha aggiunto (nonostante che egli — Menichella — sia un'autorità monetaria cui spetta in un certo senso più di restringere che di allargare il credito) che si sentiva di assumersi la responsabilità di dare una nuova spinta agli istituti di credito fondiario ed edilizio purché intensificassero la loro azione, allungando i termini dei nuovi mutui e concedendo a mutuo una più alta percentuale del valore degli stabili. Tuttavia, mentre il 30 maggio il governatore della Banca d'Italia ha fatto affermazioni del genere, quasi negli stessi giorni abbiamo avuto la sgradita sorpresa di trovare, inviata dal cortesissimo ministro Togni, di cui tutti conosciamo l'ardore che pone nella direzione del Ministero e al quale facciamo i migliori auguri, una lettera con cui, rispondendo *una tantum* ad una serie di sollecitazioni per le tante cooperative che a noi si rivolgono, rammentava che la legge n. 408, che è stata finora la spina dorsale del finanziamento dell'edilizia popolare, ha avuto il suo epilogo dal punto di vista normativo, il che l'onorevole relatore...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Soprattutto per la mancanza di fondi.

SULLO. ...ci ha illustrato ampiamente nella sua relazione. Io non voglio denunciare colpe di questa o di quella autorità, ma la sfasatura esiste ed è innegabile. La politica anticongiunturale l'andiamo predicando da almeno 10 mesi, e da 5 mesi almeno è entrata a far parte di impegni programmatici del Governo. Tra poco saranno adottati provvedimenti concreti, anche per quanto riguarda l'edilizia, a mezzo del prestito. Temo forte che incominceremo ad attuare la politica anticongiunturale nel momento in cui probabilmente la congiuntura (per fatti estranei al nostro paese, ma che influiscono su di esso) non sarà più bassa come un anno fa. Ammaestrati dall'esperienza, converrà in futuro essere più cauti e tempestivi. I problemi vanno previsti ed affrontati in anticipo. Occorrono anche strumenti che consentano al Governo di agire in funzione anticongiunturale senza mettere in moto faticosissimi meccanismi legislativi che ovviamente richiedono molto tempo...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Sullo, ella avrà rilevato nella stessa relazione del governatore della Banca d'Italia che il settore che ha influito più sensibilmente in misura anticongiunturale è stato proprio quello delle opere pubbliche.

SULLO. Non nego che vi siano rilievi del genere, ma il governatore della Banca d'Italia (ho qui la relazione) nota che « l'incremento degli investimenti in quel ramo di attività (cioè nell'edilizia) si è per altro arrestato nell'anno più recente, pur essendo stato, come nel 1957, pari a poco meno di 1000 miliardi ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Quello non riguarda le opere pubbliche. Ad ogni modo, mi farò un dovere di rispondere a proposito della legge n. 408, perché, a mio avviso, non sono gli investimenti migliori quelli destinati alle cooperative.

SULLO. Se ella avesse atteso che io esprimessi tutto il mio pensiero, avrebbe constatato probabilmente che per questa sua valutazione potrei essere anche in parziale accordo. Non chiedo il ritorno *sic et simpliciter* alla legge n. 408, ma l'adozione tempestiva (e non così ritardata) di efficaci misure anticongiunturali, flessibili e snodabili, che possano entrare in moto autonomamente e quasi meccanicamente. Altrimenti, come dicevo, si arriva un anno dopo laddove bisogna arrivare un anno prima.

Il ministro Togni vorrà convenire che vi sono alcuni difetti nella politica edilizia, che sono stati messi in luce dalla pregevolissima — non, esagero per i nostri rapporti d'ami-

cizia — relazione del collega Ripamonti. Mi proverò ad elencarli sommariamente. Il primo è appunto quello che segnalava l'onorevole ministro e che avevo notato nei miei appunti: che si è fatto troppo perno sul finanziamento concesso agli istituti ed alle cooperative, scoraggiando lo slancio individuale e gli sforzi di gruppi ristretti di cittadini e di associazioni di fatto non in forma di cooperativa.

Comprendiamo e giustifichiamo che otto o dieci anni fa, quando « la casa bruciava » e si doveva provvedere con sistemi di emergenza, si sia costruito in Italia con farragine, ma ora, a distanza di anni dalla ricostruzione, si generalizza il desiderio che si costruisca bene: che si costruiscano case e non agglomerati umani, che si costruiscano città (tutta la storia italiana è storia delle città) e non monotoni ed uniformi cubi di cemento armato. Non sorgono città, ma caserme destinate a civili, mentre le caserme dovrebbero essere destinate solo a militari, per un tempo limitato.

La legge Aldisio era congegnata bene (avrebbe potuto anche essere modificata in qualche particolare). Offriva da un lato la possibilità di costruire anche nei centri minori, che non hanno minor bisogno di costruire case, ma, soprattutto, permetteva di costruire case ad individui singoli, a piccoli gruppi, con una varietà che la legge n. 408 non consente. Ed infine legava lo sviluppo edilizio più direttamente all'intervento degli istituti di credito. Ebbene, dopo un macchinoso inizio, quando la legge era divenuta operante, sono mancati i finanziamenti.

Nell'escogitare nuovi provvedimenti, sarà bene attenuare l'importanza dei finanziamenti alle cooperative, contro i quali, onorevole ministro, ho parlato molti anni or sono, ed anche come relatore del primo bilancio del dopoguerra. Le cooperative pongono una questione di costume. Tutti noi parlamentari raccomandiamo decine, per non dire centinaia di cooperative. A dire il vero, se talora il ministro ci rivolge l'invito a indicarne qualcuna da preferire, nasce in noi lo scrupolo della scelta, da fare o fatta, perché tante altre cooperative rimangono senza finanziamento. I gruppi di operatori non nascono sempre sulla base di amicizia e familiarità reciproca, ma per la speranza che l'inserimento di questo o di quel personaggio possa agevolare l'accesso al ministro o al suo capo di gabinetto o ad altra fonte di potere pubblico.

Il sistema delle cooperative si confonde non di rado con il favoritismo e la clientela. Il cittadino che non ha protezione resta a

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

bocca asciutta. Necessita rendere meno drammatiche le ore di attesa della gente che desidera il contributo statale, cosicché si possa ottenerlo da parte del maggior numero di persone senza passare per la strada obbligata della raccomandazione o della protezione. La situazione si moralizzerà se il richiedente non qualificato particolarmente potrà giungere ad ottenere quanto chiede, senza che il beneficio sia monopolio di pochi che entrano nelle grazie di chi dispensa il danaro pubblico.

La seconda osservazione discende dalla prima e concerne la non raccomandabile urbanistica che distingue l'edilizia popolare di questo dopoguerra. È stato esattamente osservato che i quartieri sorti sono economicamente monosettoriali e socialmente omogenei. La definizione suona condanna a tante costruzioni. L'edilizia che sia economicamente monosettoriale e socialmente omogenea è esattamente il contrario di una edilizia umana, come la vogliamo. L'edilizia gode della varietà: rifugge dal disegno di ghetti che contengano esclusivamente certe categorie, sia pure socialmente elevate. La standardizzazione eccessiva, anche se economica, non è produttiva. La città e il quartiere devono nascere sulla coabitazione di ceti e categorie diverse. Nella spersonalizzazione che caratterizza le città, è bene orientare l'architettura in maniera da non sommergere od annullare le fonti di un modo di vivere più personale ed originale. I quartieri senza anima e senza vita sono dei non quartieri.

In terzo luogo, si deve purtroppo rilevare che gli scopi che lo schema Vanoni si proponeva attraverso l'edilizia sono stati, non di rado, frustrati dal mancato coordinamento dei vari istituti legislativi ed amministrativi. È forse, ancora una volta, da ricordare che l'I.N.A.-Casa rappresenta un regno a sé, e che questa autonomia dell'I.N.A.-Casa rispetto al Ministero dei lavori pubblici è inspiegabile anche se l'origine storica del piano Fanfani è presente al nostro ricordo? Il governo dell'edilizia economica e popolare dovrebbe essere unitario.

Non mi piace troppo neppure il sistema di anticipo totale e di concentrazione dei programmi di spesa pluriennali. Quando i programmi vengono integralmente anticipati, non rimane margine di manovra. Il Governo, al momento opportuno, quando dovrebbe accelerare l'attuazione dei piani per ragioni anticongiunturali, manca dei mezzi per la manovra: tutto è stato anticipato! In Italia, insomma, in occasione dei piani settennali o decennali si spende tutto nel primo o nel

secondo anno, mentre per gli anni rimanenti resta poco o nulla. Quando si bussa ripetutamente per ottenere stanziamenti ulteriori, si risponde che gli impegni vanno molto oltre l'anno corrente ed i successivi.

Un voto del Parlamento, se dovesse manifestarsi, non potrebbe che augurarsi che vi sia un solo ministro responsabile per tutte le iniziative in materia edilizia: a dieci anni di distanza dal piano I.N.A.-Casa sia consentito sostenere che questa politica non può spettare che al ministro dei lavori pubblici. E questa, autorità politica dovrebbe essere dotata di concrete possibilità di manovra, se si giudica che l'azione anticongiunturale e propulsiva deve manifestarsi tempestiva.

Cade poi opportuno un quarto rilievo. Su questa osservazione — si tratta di un problema di fondo che il ministro Togni, nella sua sensibilità, non potrà non esaminare — vorrei richiamare l'attenzione della Camera. In Italia si tiene d'occhio soltanto l'edilizia urbana per i centri più importanti, mentre scarso peso viene dato all'edilizia dei centri minori. È un metodo ingiusto socialmente e zoppicante economicamente. I centri minori hanno bisogno ed esigenze peculiari da non disconoscere. Il ministro Togni sarà certo a conoscenza del fatto che, dopo la grande emigrazione meridionale di fine ottocento in America, i nostri emigranti, ritornati a casa, come primo atto comperavano, o costruivano la casetta nel piccolo centro. Se fosse stata in vigore una legislazione che avesse consentito di ottenere il contributo dello Stato, questi emigrati avrebbero investito i loro capitali in buona parte in beni strumentali, piuttosto che nella costruzione della casa. Purtroppo, la spesa per la casa nelle zone minori a totale carico degli interessati distoglie da investimenti più produttivi.

Per i piccoli centri e per i centri rurali, non esistono benefici sensibili. Chi vuole costruirsi una casa deve farlo in gran parte a proprie spese, mentre nella città si gode di buoni contributi dello Stato.

Onorevole ministro, nei centri minori bisogna fare qualcosa per l'edilizia. In genere le popolazioni dei piccoli centri abitano in case ultracentenarie, che avrebbero bisogno di essere riguardate o anche abbattute e ricostruite *ex novo*. Lasciare all'iniziativa di tanta brava gente il compito di costruirsi la casetta, significa, pur quando c'è la volontà di ricostruire, sottrarre capitali alla possibilità di investimenti in altri beni strumentali; oppure lasciare in uno stato di abbandono un patrimonio edilizio in via di consunzione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Il problema non sarà risolto dalla proposta estensione dell'I.N.A.-Casa ai braccianti agricoli. Non ho alcuna difficoltà a dichiarare qui che il provvedimento, se fosse limitato ai braccianti agricoli e non investisse gli altri addetti all'agricoltura, sarebbe iniquo.

Ad esempio, i coltivatori diretti dell'alta Irpinia non sono braccianti agricoli, ma hanno un reddito annuo che non supera le 110 mila lire per addetto. La famiglia di questi coltivatori non avrebbe diritto ad essere sussidiata o aiutata per la costruzione della casa, perché il capofamiglia è ufficialmente datore di lavoro, anche se è datore di lavoro solo della propria miseria. L'edilizia rurale deve essere considerata nel complesso: non può essere valutata settorialmente, solo per i braccianti, secondo il *cliché* per il quale un lavoratore indipendente è più ricco di un lavoratore dipendente. Statistiche alla mano, non è difficile dimostrare che vi sono categorie di lavoratori indipendenti assai più povere dei lavoratori dipendenti. Voglia il ministro Togni provvedere in occasione della utilizzazione del prestito nazionale. Vi è tanta indigenza tra i lavoratori indipendenti della terra che la figurazione ottocentesca dei datori di lavoro ricchi e dei lavoratori dipendenti sempre poverissimi suona irrisione.

AMENDOLA PIETRO. Fa più presto a dire che sono poveri gli uni e gli altri.

SULLO. Talvolta più questi di quelli.

Infine — ed è la quinta osservazione — manca una legge organica e aggiornata sulle aree fabbricabili. Non mi soffermerò sui particolari tecnici, ma direi che è giunta l'ora di analizzare questo problema, certo senza demagogia, ma altresì evitando anche che continuino le note speculazioni su situazioni innaturali ed artificiose. Un Parlamento responsabile come il nostro deve ritornare sull'argomento compiutamente.

In conclusione, per quanto riguarda l'edilizia spero che siano emanate al più presto disposizioni che valgano ad eliminare le deficienze del passato mediante il coordinamento al livello della responsabilità politica ministeriale di tutte le iniziative e mediante il ritocco delle norme di emergenza di ieri, oggi non più utili.

Il Ministero dei lavori pubblici deve riassumere alcune sue funzioni tradizionali come ha bene detto il relatore, e deve dare il tono.

Vi è un secondo argomento che viene suggerito dallo schema Vanoni: la funzione del Ministero dei lavori pubblici per la creazione delle infrastrutture e per la diminuzione delle distanze regionali e locali sul piano di una

politica di sviluppo. Che cosa abbiamo fatto per diminuire le sperequazioni tra le classi e le regioni? Saranno opportune, come premessa alcune cifre sulla composizione della popolazione italiana. Secondo il censimento del 1951, su 47.515.537 abitanti, 20.511.690 dimoravano in centri al di sotto di 5 mila abitanti; in centri tra i 5 mila ed i 50 mila abitavano 15.322.179 persone, ed infine nelle città al di sopra di 50 mila abitanti avevano domicilio 11.670.668 persone. Che cosa dice questa classificazione in tre grandi gruppi? Che, in genere solo le ultime due categorie (soprattutto quelle delle più popolose città e poi anche quelle dei centri tra 50 mila e 5 mila abitanti) sono oggetto di vigile attenzione da parte dello Stato, di frequente, per forza di inerzia e per pressioni di gruppi organizzati. Ma i piccoli nuclei, i comuni al di sotto dei 5 mila abitanti rimangono, per ragioni tecniche, largamente dimenticati, o per lo meno si fanno strada con difficoltà. Io vi farei grazia di un esame analitico delle statistiche, ma vorrei raccomandarvi di dedicare un po' della vostra attenzione e del vostro tempo a considerare l'*habitat* dei centri minori, da 5000 abitanti in giù, i cui cittadini costituiscono il 43 per cento della popolazione italiana. Il 43 per cento della popolazione italiana, signor ministro, abita in centri al di sotto dei 5 mila abitanti ed attende maggior simpatia da parte dell'autorità pubblica.

E che dire inoltre degli abitanti delle case sparse, ancora più disagiati rispetto alle stesse popolazioni dei centri minori? Secondo il censimento, gli abitanti dei centri abitati assommano a 36 milioni, dei nuclei abitati da poche persone ad oltre 3 milioni, mentre oltre 8 milioni di italiani abitano in case sparse!

Sarebbe titolo di onore per un ministro dei lavori pubblici l'opera di perequazione nei confronti dei cittadini trascurati, di quanti non possono esercitare, come gruppo di pressione, sul Parlamento e sul pubblico potere, una forza come altre più potenti categorie. I pericoli della democrazia moderna nascono dallo strapotere dei gruppi di pressione. I piccoli comuni sono invece molto lungi dalla possibilità di muoversi, come gruppi di pressione, ed affidano le loro pene al senso di giustizia del legislatore e dei governanti, che hanno l'obbligo di correggere le posizioni stabilizzate sul piano di rapporti ingiusti. Questi piccoli comuni in molti casi vivono una vita incredibile.

Per esemplificare, preferisco citare qualche dato sulla carenza di opere igieniche e sulla mancanza di energia elettrica.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Secondo il censimento del 1951, su 11.662.765 abitazioni, se ne rinvenivano 1.825.683 totalmente sfornite di acqua potabile e di latrine. Mi direte che il censimento del 1951 è superato, che sono passati ormai quasi otto anni e che alcuni progressi sono innegabili. Ammetto senz'altro che vi sono stati dei miglioramenti, ma non credo affatto che si sia colmato il notevole dislivello esistente alla data del novembre 1951. Le cifre spaventano in linea assoluta, ma spaventano di più per la distribuzione regionale: in alcune regioni ed in alcune province le abitazioni sfornite di servizi igienici sono più del 50 per cento del totale. In Calabria su 496.592 abitazioni, ve ne sono 258.561 (il sottosegretario Spasari è calabrese e lo sa anche senza le statistiche) sfornite di acqua potabile e latrine. In Lucania sono 92.634 su 156.426; in Puglia 134.680 su 751.363; in Sicilia 237.616 su 1.150.754; in Abruzzo 189.851 su 400.665; in Campania il divario è inferiore se si considerano le zone di Napoli e Caserta, ed anche una parte di Salerno; ma se si prende in esame la mia provincia, Avellino, troviamo carenza di servizi igienici in 62.975 alloggi su 117.309 ed in provincia di Benevento in 29.141 alloggi su 77.753.

Le zone del nord Italia sono tutte in una situazione di vantaggio. La percentuale, che supera il 50 per cento in Calabria, è inferiore al 3 per cento in Piemonte e in Lombardia: 28.847 su 1.161.500 in Piemonte, 43.684 su 1.766.489 in Lombardia. La percentuale sale un poco per il Veneto, la Liguria, l'Emilia e la Toscana, ma non supera il 10 per cento. Riassumendo, al nord la percentuale più alta, dell'8-10 per cento, si ritrova per il Veneto, la Liguria, l'Emilia e la Toscana, ma non arriva mai alle punte delle regioni o province meridionali.

Queste carenze pongono interrogativi di civiltà, onorevole ministro, a cui bisogna dare una risposta. In quanti anni vogliamo eliminare questo sconcio? con quali mezzi finanziari? con quale piano organico?

Ho letto gli atti del convegno di Trieste organizzato dall'Associazione nazionale di ingegneria sanitaria nel 1955 sui problemi tecnici ed economici delle fognature in Italia.

Secondo uno dei relatori, l'ingegner Vittorio Nanni, per servire con fognature 18 milioni di abitanti, cioè la metà della popolazione che oggi ne è priva (36 milioni), erano indispensabili 400 miliardi, comprendendovi la spesa per le reti idriche interne. I 400 miliardi sono calcolati secondo i prezzi del 1955, senza valutare l'incidenza delle nuove norme sanitarie (che sono successive) che appaiono pe-

santi dal punto di vista finanziario. Il calcolo, se fosse rifatto, dovrebbe andare ben oltre la previsione di 400 miliardi, a mio giudizio ottimistica. Ed anche così resterebbero senza fognature 18 milioni di italiani residenti in centri più piccoli che secondo i tecnici non possono essere immediatamente aiutati: una inibizione tecnica che non mi sento di accettare per buona.

In quanti anni, onorevole ministro, vogliamo dotare almeno la metà della popolazione italiana, che ancora ne è sprovvista, di servizi igienici moderni?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Dal 1955 ad oggi, considerando anche gli interventi della «cassetta», abbiamo finanziato lavori per oltre 100 miliardi.

SULLO. Onorevole ministro, dal 1955 ad oggi, secondo i dati forniti dall'onorevole Ripamonti, non possono essere stati spesi tanti miliardi. Si consideri che la previsione di spesa globale per acquedotti e fognature è di 800 miliardi, di cui 400 per reti esterne, 400 per reti idriche interne e fognature. Ora, il relatore, onorevole Ripamonti, ha documentato che in 10 anni, in virtù della legge n. 589 — ella, onorevole ministro, sa che la 589 subì una revisione legislativa nata da una mia proposta di iniziativa parlamentare — sono stati finanziati lavori per fognature per 50 miliardi 708 milioni.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma opera anche la «cassetta».

SULLO. Onorevole ministro, oltre a lamentare la lentezza del ritmo dei finanziamenti, mi permetta di segnalarle i sistemi iperburocratici con cui dovrebbero costruirsi oggi le fognature. Ne vedo costruire assai poche: sono ormai passati 2 anni, ma tra richieste di mutui e garanzie, intervento della Cassa per il mezzogiorno, intervento della Cassa depositi e prestiti, neppure gli amministratori più abili riescono a costruire. Dal momento che tutto ricade sullo Stato, sia pure per varie strade, non si potrebbero semplificare le procedure? Il peggio, infatti, è quando lo Stato paga il 100 per cento; ma lo paga con tanti vincoli, con tali remore che agli interessati sembra che non godano più un beneficio, ma piuttosto pesi su di essi un maleficio.

Molto vi sarebbe anche da dire sul sistema dei pagamenti differiti (che allo Stato costano miliardi di alti interessi) e che fanno aumentare a dismisura una sorta di debito pubblico clandestino inserito nel bilancio dei lavori pubblici e non del tesoro. Una forma più snella di intervento diretto, appoggiato al

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Consorzio di credito per le opere pubbliche, non sarebbe preferibile?

Comunque, tornando alle fognature, anche se vogliamo limitarci a considerare 18 milioni di italiani, tenendo presente sia la relazione del citato ingegnere Nanni, sia la stima particolareggiata che nel convegno di Trieste fu presentata dal dottor ingegner Ottavio Cioppa, si impone uno sforzo perché un piano organico delle reti idriche e delle fognature si realizzi al massimo entro 10 anni. Se fissassimo come termine il 1970, non ci prospetteremmo nulla di eccezionale; e con questo non avremmo risolto tutto il problema, perché rimarrebbe ancora una aliquota elevata di italiani in condizioni tecniche di inferiorità, e perciò ancora privi di fognatura. Ma può darsi che nel frattempo queste condizioni tecniche possano essere migliorate e le deficienze — che sembrano strutturali — possano essere eliminate.

Anche sulla carenza di energia elettrica non mi sento di rimaner silenzioso. Non pensate anche voi che sia deplorabile che in un paese come il nostro, di antica civiltà e di civiltà occidentale, nel 1959, nell'era della televisione e dell'energia nucleare, vi debbano essere ancora milioni di italiani privi della possibilità di servirsi perfino della luce elettrica? Eppure questa è la triste realtà! Secondo il censimento del 1951, vi erano ancora province che avevano il 30 per cento di abitazioni (poco meno del 50 per cento in certe zone della Calabria e della Sicilia) senza energia elettrica.

Le cifre sono eloquenti: ascoltatele. Le abitazioni erano in totale 11.662.765; le abitazioni fornite di cucina erano 10.996.659; le abitazioni fornite di illuminazione elettrica erano invece 9.433.734. Facciamo la differenza tra la seconda e la terza cifra. Quando una casa ha la cucina, vuol dire che un nucleo familiare vi abita. E gli italiani considerano la cucina (ed il fuoco) non solo come mezzo per vivere, ma come un simbolo di vita. Ebbene, si può constatare che oltre 1.500.000 abitazioni mancavano di energia elettrica.

Se si osserva la distribuzione regionale delle deficienze, emerge che il primato negativo del sud non è così terribile e massiccio come nel campo delle fognature. In Piemonte e nel Veneto vi è anche un rilevante numero di abitazioni sfornite di energia elettrica: in Piemonte oltre 100.000 su 1.139.459 fornite di cucina, in Lombardia circa 50 mila su 1.715.279, nel Veneto 125 mila su 748.326. Probabilmente influisce sulle carenze delle zone del nord la dislocazione delle case sparse e

dei nuclei di montagna alpini. Naturalmente tuttavia i mali del Mezzogiorno sono maggiori: si arriva al 30-35 per cento di case sfornite di luce elettrica, mentre il nord arriva al massimo al 15 per cento.

Si sono fatti passi avanti negli ultimi anni? Certamente. Nel sud, come in tutta l'Italia, si è fatto qualcosa e ad un certo momento le società dell'« Anidel » hanno assicurato, in occasione di un noto provvedimento C.I.P., di concedere l'energia elettrica ai centri minori, con popolazione fino a 300 abitanti. Nondimeno è capitato che una serie di imprese distributrici, specialmente minori, ha dichiarato di non essere vincolato da questo provvedimento (che non era legge) perché si dichiaravano società non associate all'« Anidel ». In tal modo il provvedimento è stato attuato dalla S.M.E. o dalla S.A.D.E. o dalla Edison, ma non dalle sub-distributrici, che si forniscono di energia dalle stesse grandi società produttrici e che si sono proclamate libere di andare per la propria strada.

Ad ogni modo, il provvedimento C.I.P. non basta. Non possiamo, come nazione civile, che ritiene di dover porre tutti i cittadini su un piede di eguaglianza, fermarci. Ai comuni (agli enti locali) spetta di prendere le iniziative, ma temo forte che con lo stanziamento di bilancio, veramente irrisorio, il Ministero dei lavori pubblici non potrà accontentare i comuni richiedenti forse neppure in mezzo secolo. Probabilmente la legge va ritoccata, ma, anche se non fosse, mi accontenterei che l'onorevole Togni assicurasse uno stanziamento di bilancio adeguato.

È una cosa terribile, onorevole ministro. Ella comprende che quando, a distanza di 500 metri, il contadino vede la televisione, sa che vi è la luce elettrica e si sente invece costretto, con la sua famiglia, a vivere lontano dal mondo, non è serio dire che la nazione è una società di uomini liberi e uguali. La nazione — disse un grande — è un plebiscito di ogni giorno ed il plebiscito è positivo nei limiti in cui ciascuno sente di aderirvi in conseguenza di una posizione di uguaglianza almeno potenziale e generica.

Il ministro Togni potrà rendersi benemerito se nel quadro dello sviluppo del paese agevolerà la creazione delle infrastrutture costituite dai servizi igienici e dall'energia elettrica, che accelerano anche la dinamica dell'occupazione e della conversione del potenziale di lavoro dall'agricoltura all'industria ed alle attività terziarie.

In zone che mancano di servizi igienici e di energia elettrica non nasce neppure, non

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

dirò l'industriale, ma, un artigianato moderno.

La creazione delle infrastrutture sociali nelle zone delle cosiddette « campagne » risponde anche ad una necessità del mondo moderno che tende a superare la contrapposizione e la dicotomia città-campagna. Studiosi insigni si sono affaticati in passato per definire i diversi caratteri sociologici della campagna e della città. Teorie notissime, come quella analare di Von Thünen, hanno dato un quadro plastico dei rapporti geografici tra città e campagna.

Capovolgendo la vecchia impostazione noi ora tendiamo al cosiddetto continuo urbano-rurale, cioè ad una campagna posta in condizioni di *habitat* e di ricettività da consentire anche ai cittadini di dimorarvi nelle ore libere dagli impegni delle metropoli.

E augurabile che la concezione del continuo urbano-rurale si volgarizzi. Ciò avverrà a patto che aumenti la cura verso quella parte del popolo italiano che viene normalmente negletta, proprio perché non è in condizioni di esercitare pressioni.

Anche per questo modo di interpretare i nostri bisogni potrei citare Ezio Vanoni, il quale, parlando all'Accademia dei georgofili, pochi giorni prima di morire, il 15 gennaio 1956, affermava: « Un altro insegnamento dei paesi economicamente più sviluppati, un apporto ormai concreto della meccanizzazione dei trasporti, è la tendenza volta alla distribuzione periferica delle industrie e delle attività terziarie. In Olanda, in Svezia, in Svizzera, gli stabilimenti sono penetrati nelle campagne, sono diventati parte, ormai linda e decorosa, dei paesaggi più georgici ».

Ma, proprio per realizzare questa nuova armonia distributiva, Ezio Vanoni postulava nello stesso discorso, il connubio tra lo studio dello sviluppo economico e lo studio dei piani urbanistici mediante la collaborazione in sede regionale delle camere di commercio e delle commissioni di studio dei piani regionali di sviluppo.

Tocchiamo così un altro tasto delicato, del quale il relatore ha fatto bene a parlare. Vogliamo dire una parola chiara?

Che ne facciamo di questi piani territoriali di coordinamento? devono servire a qualcosa? vogliamo dare loro l'importanza debita? Tutti ricordate come sono sorti. Il ministro Vanoni riteneva, come disse l'8 gennaio 1955, che lo schema teorico doveva tradursi in programmi di azione concreta che dovevano investire il Governo, Parlamento ed intera opinione pubblica. In conseguenza, un

comitato di ministri per il programma di sviluppo avrebbe al vertice coordinato la programmazione, mentre erano previsti comitati di settore e comitati regionali: questi ultimi per la compilazione dei piani di sviluppo regionale.

Iniziative per piani territoriali di coordinamento sono state prese in Campania, in Piemonte, in Lombardia, nel Veneto e in altre regioni minori. Ma si tratta di *flatus vocis*: di bellissime monografie redatte sotto la responsabilità dei provveditorati alle opere pubbliche.

Ho letto con ammirazione le monografie del piano della Campania. Il professor Rossi Doria ha dato la sua collaborazione per l'agricoltura, Ventriglia per l'industria, Novacco per la sintesi generale: tutti bei nomi. Ma le relazioni sono chiuse nei cassetti e perfino per trovarle bisogna fare fatica. Pochi le conoscono, pochissimi le hanno lette.

Affinché i piani di coordinamento territoriali significhino qualcosa, bisogna in primo luogo che vi sia una autorità economico-politica a responsabilità nazionale che impartisca direttive, che stabilisca i limiti all'azione locale, che, in secondo luogo, coordini e che, infine, dia garanzia di aiuto perché le forze locali li applichino.

I comitati regionali di coordinamento non dovrebbero essere espressione di una autorità burocratica. Tutto rimarrebbe sul piano degli studi ad altissimo livello, con scarsa incidenza concreta. Conviene stabilire una chiara collaborazione con le autorità elettive di ogni regione le quali, anche se non sono fornite di abbondanti mezzi finanziari, possono esercitare azioni di propulsione. Comuni, province, regioni, camere di commercio, associazioni, sindacati dovrebbero essere chiamati a collaborare.

Il piano per la Campania (redatto secondo la classica tripartizione delle zone della regione) è serio sul piano teorico, come certamente saranno quelli della Lombardia e del Piemonte: senza una autorità politica in grado di sviluppare la sintesi dei vari sforzi, i piani faranno naufragio. Può il ministro dei lavori pubblici divenire il coordinatore, assurgere al ruolo di propulsore, anche se sotto la guida del ministro del bilancio con la supervisione del comitato per lo schema di recente rimesso in funzione?

Sarei grato al ministro dei lavori pubblici se, nella sua risposta, volesse darmi qualche chiarimento. Mi rendo conto che la soluzione del problema non dipende esclusivamente da lui: egli però può porre il problema all'atten-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

zione del Consiglio dei ministri e del paese, contribuendo in tal modo ad avviarlo verso la auspicata risoluzione. Se non tradurremo in iniziative nazionali e in un piano di sviluppo organico le iniziative a carattere regionale, anche lo schema Vanoni fallirà o diventerà al più una profezia statistica, ben lontana dall'essere, come dovrebbe essere, direttiva di Governo.

Desidero avviarmi verso la conclusione. Vorrei accennare a due problemi apparentemente di poco conto, eppure urgenti e rilevanti. Il primo è il finanziamento del consolidamento degli abitati. In materia vige una legge del 1908 e, sulla base di essa, si sono fatti degli elenchi, delle classifiche, dei programmi. Magari per un piccolo paese di 500 abitanti è prevista una spesa che supera il miliardo. Di tutti questi piani, però, da molto tempo, non si sa più nulla e anche la legge del 1908 è caduta nel dimenticatoio. Mi auguro che la legge divenga operante magari con uno stanziamento *una tantum*. Se si è finalmente pensato ai fiumi, si pensi anche a consolidare gli abitati. Per qualche caso, potrà essere consigliabile trasferire il centro abitato piuttosto che provvedere al consolidamento. Ma si esca dall'attuale immobilismo. Per la Calabria, grazie alla legge speciale, ci si muove. Anche le altre regioni, però, debbono essere prese in considerazione: esse pure appartengono allo Stato ed i loro problemi hanno carattere di altrettanta gravità ed urgenza come quella della Calabria.

Il secondo problema è la difesa dei litorali. Vi sono zone della nostra costa, per esempio nel tratto tirrenico che va da Amalfi a Sapri, che, per la erosione delle acque, sono ridotte in condizioni di pericolo per gli abitanti e per i pescatori. E non si trova neppure qualche decina di milioni per le opere più urgenti di ciascun litorale. Spendere poi pochi soldi significa sciuparli: occorre programmare le opere di difesa con razionalità tecnica. Io mi permetto di insistere su questa istanza precisa, signor ministro, anche per darle il conforto del Parlamento nell'opera che ella andrà a svolgere presso il suo collega del tesoro. Ella non può darmi ufficiali affidamenti: ma, mi creda, in Italia siamo abituati a spendere solo in caso di calamità; e spendiamo venti volte più di quanto spenderemmo se provvedessimo tempestivamente.

Per concludere, devo solo rivolgerle, signor ministro, una preghiera di ordine generale. Una sola autostrada meridionale era segnata nel programma originario. Sulla cartina allegata alla legge è anche tracciato,

che è lo stesso tracciato per il quale si sono pronunciati i progettisti valorosi che sono stati scelti dalle autorità dello Stato e non da questo o da quel capo di comunità locali. È la Napoli-Bari. Lascio al giudizio dei tecnici progettisti e al ministro la valutazione sull'itinerario. Mi limito in questa sede a chiedere che le contese che sono poste tra le nostre città per l'itinerario non facciano rallentare l'approvazione del progetto. Non è bello che l'unica autostrada meridionale sia ancora da approvare.

Appellandoci all'equità e alle valutazioni tecniche (è bene tenere lontana ogni interferenza politica su questa materia), la preghiamo, signor ministro, di agire in modo che anche l'autostrada meridionale Napoli-Bari diventi opera compiuta che quindi il suo encomiabile lavoro, volto a dare all'Italia una rete di autostrade moderne, sia completo anche per la parte del paese in cui vivono le popolazioni campane e pugliesi. (*Vivi applausi al centro*).

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

MUSTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il problema dell'approvvigionamento idrico è un problema di vaste proporzioni che interessa l'intero paese. Io non intendo ripetere gli argomenti trattati da altri colleghi. Desidero sottolineare che questo non è soltanto un problema importante dal punto di vista alimentare e igienico, ma è anche un grave problema dalla soluzione del quale dipende lo sviluppo di una moderna agricoltura e dell'industria del nostro paese.

Questo vasto problema non può ovviamente essere trattato nella sua interezza in questa occasione per la ristrettezza del tempo che abbiamo a disposizione, ristrettezza che mi obbliga perciò ad affrontare il problema dell'approvvigionamento idrico relativamente alle popolazioni delle Puglie, della Lucania, del Molise e dell'Irpinia, servite dall'Ente autonomo acquedotto pugliese, in relazione cioè alla politica e alle prospettive che si propone questo ente e al consuntivo da esso presentato unitamente al bilancio del dicastero dei lavori pubblici.

L'approvvigionamento idrico resta un immane problema da risolvere per la Puglia e per le altre regioni citate. La Puglia lotta dal 1861 per ottenere l'acqua di cui ha bisogno. Deve attendere il 1902 per avere la legge n. 245 che istituisce l'acquedotto pugliese con la utilizzazione delle acque del Sele. L'acquedotto viene in pratica costruito durante il pe-

riodo dal 1906 al 1914, in otto anni circa; e sorge così il più grande acquedotto d'Europa. Da allora è passato oltre mezzo secolo, ma il problema non è stato pienamente risolto. Numerosi centri della Puglia e delle altre regioni citate sono senza acqua o ne hanno scarsamente. Nella provincia di Foggia 18 comuni su 62 sono privi di acqua e 28 comuni subappenninici sono pure sforniti di acqua.

In risposta ad una interpellanza presentata da alcuni colleghi senatori, l'allora sottosegretario Spasari affermò che la legge non impegna l'acquedotto pugliese a servire questi comuni. Il problema dell'approvvigionamento idrico di questi comuni, però, rimane, né lo Stato italiano può a nostro avviso disinteressarsene.

L'acquedotto pugliese serve attualmente 351 abitati, con 3.505.257 abitanti (dati attinti dal censimento del 1951) appartenenti a quattro regioni e a 9 province, qualle di Avellino, Bari, Brindisi, Campobasso, Foggia, Lecce, Matera, Potenza e Taranto.

In base alla relazione presentata dall'ente acquedotto pugliese al consuntivo 1957-58 unito al bilancio del dicastero dei lavori pubblici, il quadro dell'approvvigionamento idrico è il seguente: i tre comuni con popolazione superiore ai centomila abitanti hanno un consumo medio abitante-giorno di 162 litri; i sette comuni da cinquanta a centomila abitanti di cento litri; i 12 comuni da 30 a 50 mila abitanti di 64 litri; i 16 comuni da 20 a 30 mila abitanti di 52; i 26 comuni da 10 mila a 20 mila abitanti di 47; i 254 comuni fino a 10 mila abitanti hanno un consumo medio per abitante di appena 44 litri.

Come si ritiene di risolvere il problema? Recentemente, in base al decreto n. 2787 del 5 maggio 1958 emanato dal Ministero dei lavori pubblici, è stato attribuito in via provvisoria all'Ente acquedotto pugliese l'utilizzo per uso potabile delle sorgenti a « destra del Sele », con una potenzialità di tre metri cubi di acqua. Con lo stesso decreto è stata autorizzata in via di urgenza l'esecuzione dei lavori alle scaturigini.

Secondo un progetto elaborato dalla direzione dell'acquedotto pugliese, è prevista la costruzione di un secondo acquedotto della lunghezza di 236 chilometri, che dovrebbe essere completato in dieci anni con uno stanziamento di 4 miliardi all'anno.

A questo proposito mi siano consentite alcune osservazioni. Il periodo di dieci anni sembra troppo lungo in quanto il vecchio canale principale, il più lungo d'Europa, venne a suo tempo costruito in otto anni.

Non si comprende davvero come oggi sia necessario un tempo più lungo, tenendo presente che attualmente sono a disposizione mezzi più moderni, tecnici maggiormente preparati e manodopera altamente specializzata.

Quali difficoltà vi si frappongono? Le popolazioni interessate chiedono di affrettare i tempi per la costruzione di questo secondo acquedotto. Per fare ciò è necessario che si stanzi in bilancio una somma superiore a quella prevista; in questo modo si darà la possibilità alle nostre popolazioni di avere a disposizione con una certa sollecitudine un sia pur limitato quantitativo di acqua.

Un'apposita commissione del Ministero dei lavori pubblici ha redatto in data 3 marzo 1951 un piano per gli acquedotti della Puglia, piano che prevede un aumento della popolazione nei seguenti termini: nel 1985, 5.864.464 abitanti; nel 2000, 6.158.000 abitanti. Di conseguenza avete proceduto all'assegnazione di circa 3 metri cubi d'acqua delle sorgenti a destra del Sele, le quali, unitamente ai metri cubi 1,40 del Calore, delle fonti di Cassano Irpino ed ai litri 120 delle sorgenti « La Francesca », portano ad un totale di metri cubi 8,50 circa in dotazione dell'Ente acquedotto pugliese.

In questo modo ritenete di aver risolto l'approvvigionamento idrico delle nostre popolazioni. Premetto, onorevole ministro, che non sono un tecnico e non ho competenza in materia, però ritengo che quando si fanno previsioni a lunga scadenza e di così vasta portata, è necessario tener presente diversi elementi complessi. I problemi della bonifica, della trasformazione fondiaria, dell'industrializzazione, dell'incremento dell'allevamento zootecnico, una serie di problemi economico sociali (per esempio sono stati stralciati 180 mila ettari di terra in tutto il comprensorio che dovrebbe essere trasformata, e si calcola che 20 mila famiglie coloniche si trasferiranno nelle campagne): sono tutti fenomeni di cui si deve tener conto perché si tratta di esigenze destinate per il futuro ad aumentare in modo notevole.

Per stabilire il fabbisogno d'acqua occorre riferirsi, come termine di paragone, ad altre regioni con agricoltura e industria più progredite rispetto alle nostre. Ad esempio: per il 2000, sempre da parte di quella commissione, si è calcolata per il napoletano una popolazione di 3 milioni e mezzo di abitanti; i napoletani usufruiranno di 10 metri cubi d'acqua al secondo: la Puglia, in proporzione, con 6 milioni e 180 mila abitanti, dovrebbe avere

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

una dotazione di 18 metri cubi al secondo, cioè oltre il doppio di quella da voi prevista. Se si tiene conto, poi, che l'Ente acquedotto pugliese serve una vasta area delle regioni limitrofe, quali l'Irpinia, la Lucania, il Molise, si può calcolare che nel 2000 avrà una popolazione da scdisfare di oltre 7 milioni di abitanti, e pertanto occorrerebbe andare oltre i 18 metri cubi d'acqua al secondo. È necessario perciò trovare altre fonti con le quali approvvisionare le nostre popolazioni.

Da anni si susseguono manifestazioni, ordini del giorno ai governi ad ai ministri, tentanti ad ottenere una organica soluzione del problema. Nel marzo 1954 fu tenuto un convegno a Bari per l'approvvigionamento idrico, alla presenza dell'allora ministro Romita che fece importanti dichiarazioni quale responsabile del Dicastero dei lavori pubblici. A quel convegno parteciparono parlamentari, rappresentanti delle province pugliesi, delle province di Avellino, di Benevento, di Potenza, di Matera e di Campobasso; oltre ai sindaci dei capoluoghi. Venne votato un ordine del giorno unitario nel quale si diceva: « Riconosciuto che la scarsità dell'acqua potabile nelle province della Puglia, della Lucania, dell'Irpinia e del Sannio, determina un grave disagio e malcontento nelle popolazioni medesime; riconosciuta altresì l'esigenza della sistemazione idraulica attraverso una rete idrica adeguata ai bisogni delle popolazioni delle regioni suindicate; ritenuto che al raggiungimento della predetta sistemazione sono indispensabili anche le acque del Biferno, eccedenti i bisogni delle popolazioni del Molise; invita il Governo a realizzare un piano organico ed unitario per una sistemazione idraulica che consenta una equa e razionale utilizzazione delle fonti e la distribuzione delle acque, tali da assicurare un permanente, non aleatorio, uguale quantitativo *pro capite* ».

Nonostante le promesse e gli impegni, si è invece operato in senso opposto. Sono note le denunce fatte in questa aula dal collega Amiconi da questi banchi, ed anche quelle del collega Assennato. È noto all'onorevole ministro l'ordine del giorno firmato da deputati di tutti i settori, meno naturalmente la democrazia cristiana, che è stato presentato in Commissione e nel quale si dice chiaramente che le acque del Biferno devono essere utilizzate dalle popolazioni molisane.

È noto che alle acque del Biferno la Società meridionale di elettricità mira da molti anni, fin dal 1936.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. A Napoli si afferma il contrario.

MUSTO. Adesso vedremo il gioco che fa la democrazia cristiana a Campobasso ed a Roma.

Ora la S.M.E. ha manovrato con il comune di Napoli e la Cassa per il mezzogiorno.

La Cassa per il mezzogiorno, presieduta allora dall'onorevole Campilli, ebbe incarico nel 1951 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di elaborare un piano per studiare l'utilizzazione delle acque. Invece del piano, fu redatto un progetto, in virtù del quale le acque del Biferno sono deviate nel versante campano, mediante la costruzione di una galleria lunga 17 chilometri che attraversa il massiccio del Matese e con una spesa di 30 miliardi. Uscite dal Matese, le acque del Biferno fanno un salto di 300 metri. Ed è proprio questo salto che fa gola alla Società meridionale di elettricità, al monopolio elettrico che se ne vuole appropriare...

ASSENATO. Presieduto da un democristiano.

MUSTO. È la S.M.E. che impone questo progetto, è il monopolio elettrico che ha manovrato e manovra per appropriarsi delle acque del Biferno.

Il 9 novembre 1958, l'onorevole Pastore dichiarava ad Ischia che « il progetto di deviazione delle acque del fiume sarà quanto prima realizzato integralmente ». In una riunione tenuta da lei, onorevole ministro, il 14 maggio ultimo scorso, alla quale parteciparono i presidenti delle amministrazioni provinciali di Napoli, Caserta e Campobasso, unitamente ai tecnici della Cassa per il mezzogiorno e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonché parlamentari delle due regioni (tranne il collega Amiconi, naturalmente), pare che l'onorevole Pastore abbia affermato: « ormai si sono già spesi 27 miliardi per la galleria del Matese. Cosa ci dobbiamo fare? Dobbiamo andare avanti e proseguire sulla strada che abbiamo intrapreso! ».

Tali fatti e tali dichiarazioni non sono in linea con la legalità, poiché nessuna concessione di acque è stata disposta dal Ministero dei lavori pubblici. Gliel'ha data lei, signor ministro, questa concessione? In tal modo voi avete operato per sottrarre le acque del Biferno alle popolazioni molisane e pugliesi, e lo avete fatto per favorire l'industria privata, la S.M.E., che si fa pagare l'energia elettrica dalle nostre popolazioni a prezzi molto elevati.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Fino ad ora non è stato fatto niente di questo. La sua è un'illusione.

MUSTO. Per questi interessi si prelevano le acque dal Molise e le si portano in Campania; si prelevano le acque dalla Puglia attraverso l'acquedotto pugliese e si portano nel Molise! Il gioco è scoperto: la democrazia cristiana a Campobasso si comporta in un modo e a Roma in un altro.

Ho letto l'ordine del giorno presentato dai deputati molisani della maggioranza; però, in quelle riunioni nelle quali vengono prese delle decisioni, essi sono d'accordo con il ministro e con l'onorevole Pastore, nel senso di sottrarre queste acque e di procedere nella costruzione della galleria del Matese. Le popolazioni del Molise, della Campania e della Puglia non si lasceranno trarre in inganno e non si metteranno le une contro le altre: esse hanno compreso bene da quale parte sono le responsabilità e sapranno condannarle.

Sono note le rivolte popolari svoltesi nei secoli scorsi nel mezzogiorno d'Italia per avere l'acqua; i signori feudatari si appropriavano delle acque deviando fiumi, facendo erigere palizzate per lo sfruttamento del prezioso elemento idrico a fini propri. Oggi è cambiata la faccia, oggi al posto dei feudatari abbiamo la Società meridionale di elettricità, abbiamo i governi clericali che appoggiano questa rapina che viene operata ai danni delle nostre popolazioni. Dai fatti risulta chiara la necessità di fondo ed è su questa che noi vogliamo attirare la sua attenzione, onorevole ministro, e quella del Governo, si tratta di avere una politica delle acque, una politica del suolo nel Mezzogiorno. L'esigenza che ognuno sente è quella di avere un piano organico per la sistemazione idraulica, per una equa distribuzione delle acque nel Mezzogiorno. Tale piano inteso ad assicurare l'approvvigionamento idrico alle nostre popolazioni deve essere presentato al Parlamento e discusso nel Parlamento italiano e non sottratto ad esso così com'è avvenuto finora. Noi sappiamo di dover continuare a lottare e a condurre innanzi questa azione nell'interesse delle popolazioni meridionali, per la rinascita delle nostre martoriate contrade. Noi proseguiremo in questa azione confortati dal luminoso esempio, dalla tenacia di Matteo Renato Imbriani e degli altri uomini della nostra terra che si sono battuti per questa nobile causa, per questa causa giusta, e andremo avanti uniti e decisi.

Permettetemi ora di fare alcune osservazioni sul modo come viene amministrato l'Ente autonomo dell'acquedotto pugliese. Manutenzione del canale principale. Il canale è vetusto, vecchio di oltre mezzo secolo e il

suo stato è veramente preoccupante, onorevole ministro, L'acqua captata alle sorgenti arriva alle popolazioni nella misura del 60-65 per cento al massimo.

ROMEO. Quando arriva:

MUSTO. Naturalmente, quando arriva. Vi sono continue perdite a causa della cattiva manutenzione in cui è tenuto il canale principale. Desidero fare solo un esempio. Prendete la galleria Imbriani lunga 18 chilometri che parte da Acquatetta, presso Minervino Murge, e che termina a Lamacensana nei pressi di Casiel del Monte, vicino ad Andria. A metà strada, al nono chilometro, avvengono cedimenti in prossimità del terzo pozzo. Viene eseguito qualche piccolo lavoro di riparazione, e poi i cedimenti si ripetono ancora, perché i lavori di manutenzione sono stati pressoché irrilevanti. Il lavaggio della galleria avviene col sistema della « punta e del tacco », cioè il lavaggio si fa all'imbocco e al punto terminale della galleria, come fanno i soldati che intendono andare presto in libera uscita che si puliscono soltanto la punta e i tacchi delle scarpe. Dopo 20 anni è stato compiuto un piccolo lavaggio interno e in più punti è stata trovata della melma dello spessore di alcuni centimetri, sterco, erbacce. In questo modo, si attenta alla salute delle nostre popolazioni, ed ella, onorevole ministro, ha il dovere d'intervenire per rimediare a questa situazione che noi denunciavamo. Dia uno sguardo ai canali di diramazione e vedrà in quale stato essi sono tenuti; vedrà che all'esterno di questi canali si sono accumulati mucchi di pietre, terriccio, erbacce e via di seguito. Nello stesso periodo di vacanza della democrazia, fino al 1943, i lavori di manutenzione si effettuavano ogni 6 mesi. Ora, questo non avviene più; eppure l'Ente autonomo dell'acquedotto pugliese stanziava la cifra annuale di 700-800 milioni di lire per lavori di manutenzione. Evidentemente, alla presidenza dell'ente ci si preoccupa più della propaganda elettorale che non della esecuzione dei lavori di manutenzione e la conseguente eliminazione delle perdite di acqua, perdite di acqua che significano anche perdita di denaro pubblico e danni anche alla salute dei cittadini.

Un altro aspetto importante che desidero sottolineare è quello del continuo aumento dei prezzi dell'acqua da parte dell'Ente autonomo dell'acquedotto pugliese. Dia uno sguardo al bilancio, onorevole ministro, e si accorgerà che l'ente è continuamente deficitario e ogni volta che vi è da colmare il deficit si trova una sola via d'uscita: l'aumento dei prezzi dell'acqua. Nel giro di pochi anni si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

sono avuti tre aumenti. Nel 1953-54 un primo aumento a partire dal 1° luglio 1953, nel 1954-55 un secondo aumento a partire dal 1° gennaio 1955, nel 1958-59 un terzo aumento a partire dal 1° febbraio 1959. Vi è stato il provvedimento n. 767 del C.I.P. del 27 gennaio scorso, che ha elevato al 5.400 per cento i prezzi di vendita del 1942. Il fatto grave a questo proposito è che la giunta ha preso delle decisioni alle spalle del consiglio di amministrazione e si è rivolta, senza discutere nel consiglio di amministrazione, al C.I.P., il quale ha autorizzato l'aumento alle spalle del consiglio di amministrazione stesso. Ecco la democrazia che esiste nell'ente e come essa è concepita da parte vostra. Ma ora desidero attirare l'attenzione dell'Assemblea sui fatti molto gravi che avvengono nella direzione dell'Ente autonomo acquedotto pugliese. Attualmente direttore tecnico dell'ente è l'ingegner Francesco De Pace. Da quando c'è lui la direzione tecnica non funziona più; è stata esautorata dalla presidenza, la quale attraverso l'ufficio contratti rinnova i cottimi ogni tre anni, dirige gli appalti, compila gli elenchi delle ditte da invitare, che una volta venivano compilati dall'ufficio tecnico, così per i liquami, ecc.

Che cosa è avvenuto recentemente? È avvenuto un fatto grave che noi abbiamo già denunciato con forza, ma che ora vogliamo denunciarlo da questi banchi per attirare l'attenzione del Governo e delle popolazioni.

Prima che l'avvocato Mininni assumesse la presidenza dell'ente i tubi di *grès* e di ghisa venivano forniti dall'azienda dell'ingegner Sala, di Milano, e dall'Ilva.

L'avvocato Mininni sostenne che bisognava risparmiare nell'acquisto di questo materiale. Da allora si fanno delle gare, si ottiene un piccolo ribasso che fa andare avanti una ditta appaltatrice che fa capo al signor Costantino Savoia. Chi è costui? Egli è il rappresentante di una ditta della Germania occidentale. Questa vince le gare di appalto per la fornitura dei tubi di *grès*. Però questo non basta ancora. Si vuole anche la fornitura dei tubi di ghisa. Avviene allora un fatto inaudito. L'Ilva, che forniva in precedenza i tubi di ghisa, a un dato momento non viene più invitata a partecipare alle gare per la fornitura di tali tubi. Qualche bravo funzionario dell'Ilva vuole muoversi, protestare, ma intervengono forze potenti che mettono tutto a tacere e così ognuno ha potuto ammirare i piroscafi carichi di tubi di *grès* e di ghisa provenienti dall'estero nel porto di Bari. Così si è danneggiata l'industria italiana, sia

privata sia statale, per favorire quella privata e straniera.

La nostra denuncia non mancò allora. Intervenne anche il genio civile di Bari il quale condannò l'Ente autonomo acquedotto pugliese, poiché l'ente — affermò il genio civile — non poteva imporre agli appaltatori le sue forniture e gli appaltatori erano liberi di acquistare il materiale dove meglio credevano.

La situazione però non è ancora del tutto mutata e il Savoia continua ancora a fornire le tubazioni all'acquedotto ed ai cottimisti.

ASSENATO. Sostenuto dal presidente.

MUSTO. Naturalmente. Ma desidero attirare, onorevole ministro, la sua attenzione sul capitolo 30 dei bilanci di previsione del 1958-59 e del 1959-60. Esso riguarda una voce innocente, nascosta: 140 milioni in uscita.

Come mai una spesa così elevata per un ufficio così modesto? Nella relazione al bilancio di previsione dell'ente per l'esercizio 1959-1960, l'avvocato Mininni così si esprimeva: « Il capitolo 30 « Studi e progetti » non ha subito variazioni in rapporto all'esercizio precedente e pertanto nulla si avrebbe da osservare sullo stanziamento del capitolo stesso. La presidenza ritiene tuttavia di rappresentarne che, nel corso dell'esercizio finanziario 1959-60, si augura di riportare tale capitolo alla sua « naturale funzione », limitando lo stanziamento alle « sole spese » occorrenti per fronteggiare gli oneri « veri e propri », del titolo « Studi e progetti », non appena sarà risolto il problema della sistemazione del personale temporaneo secondo le norme che all'uopo stabilirà l'onorevole consiglio di amministrazione ».

In realtà che cosa avviene? Avviene che la democrazia cristiana e i suoi uomini preposti a dirigere l'Ente autonomo acquedotto pugliese si servono di questi milioni per i loro fini di partito. È in questo modo che la democrazia cristiana finanzia i suoi galoppini elettorali, assumendo in modo irregolare decine e decine di attivisti. Questi si muovono con macchine dell'ente, costruiscono palchi con tubi « Innocenti » dell'ente, dai quali parlano i gerarchi del partito clericale. Da uno di questi palchi nel maggio 1958 parlò a Palo l'onorevole Moro. (*Commenti a sinistra*).

Ma vi è di più. Desidero qui denunciare quanto è avvenuto a Bari in occasione delle elezioni del 7 giugno. L'ingegnere Francesco De Pace, direttore tecnico dell'Ente autonomo acquedotto pugliese, ex squadrista, vice-federale e podestà di Lecce, il cui fratello è direttore del Banco di Napoli e il cui cugino è De Seclý, direttore de *La Gazzetta del mezzogiorno*, ha costituito, nella sua qualità di

candidato alle elezioni, dei comitati elettorali nella sede dell'ente per farsi propaganda e farsi quindi eleggere consigliere comunale della democrazia cristiana. Sono stati chiamati individualmente dei dipendenti dell'ente per impegnarsi a votare per lui. Diverse macchine dell'ente sono state utilizzate da questi comitati elettorali per la propaganda e per i voti al De Pace. Egli stesso dava disposizioni ai capiufficio dell'ente, affinché svolgessero attività elettorale a suo favore verso i dipendenti. Al personale non di ruolo veniva fatto intendere che, nei futuri concorsi interni, il direttore sarebbe stato arbitro di ogni decisione e che perciò bisognava votare per lui, se volevano assicurarsi la stabilità dell'impiego.

Coloro che lavoravano per il De Pace venivano immediatamente ricompensati. Il fontaniere Antuofermo, noto attivista del De Pace, otteneva subito l'assunzione di un suo parente, tale Lo Zito. Altri sono stati assunti, prima e dopo la campagna elettorale, nelle officine dell'ente o alle dipendenze del cottimista del reparto di Bari, cioè l'impresa Cotugno. Centinaia sono stati gli attivisti reclutati e immessi nell'Ente autonomo acquedotto pugliese. Inoltre, centinaia di uomini e di ragazze sono stati reclutati e trasformati in galoppini elettorali della democrazia cristiana.

È stato assunto addirittura (cosa inaudita!) un insegnante elementare, subito dopo le elezioni, per aver svolto propaganda elettorale a favore della democrazia cristiana, ed è stato adibito come manovale nella squadra « ricerca perdite » di Bari! Nel solo reparto di Trani sono stati assunti nel corso della campagna elettorale 30 dipendenti. Tutto ciò in barba alla deliberazione del consiglio dell'ente, che, in data 11 maggio del corrente anno, aveva bloccato ogni assunzione sotto qualsiasi forma. Ma ciò non basta. Quel che supera ogni limite è l'atteggiamento inumano del De Pace verso coloro che non si piegavano alla sua volontà e non intendevano diventare i galoppini elettorali né del De Pace né della democrazia cristiana. Risulta infatti che onesti lavoratori come l'ingegner Moramarco ed i dipendenti Ostuni, Vergatti, Napolitano ed altri vennero esonerati dal prestare servizio per tutto il periodo elettorale. Questa è una vergogna!

ASSENNATO. È un covo di faziosità e di corruzione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Queste sono le solite affermazioni gratuite.

MUSTO. Accetti la nomina di una Commissione di inchiesta parlamentare.

BOTTONELLI. Queste sono cose che indignano profondamente.

MUSTO. Evidentemente il De Pace, nella sua qualità di direttore tecnico, sapeva di avere l'appoggio del presidente dell'ente.

Una conferma che gran parte della somma di 140 milioni viene spesa per mantenere squadre di attivisti viene proprio da un democristiano. Noi siamo in possesso del verbale della seduta dell'11 maggio del consiglio di amministrazione; una seduta molto movimentata e tempestosa, nella quale gli stessi rappresentanti dei diversi ministeri si opposero a certe decisioni e a certe soluzioni. Ebbene, proprio a proposito della voce « studi e progetti », nella seduta dell'11 maggio tenuta dal consiglio di amministrazione dell'ente per il ridimensionamento qualitativo e quantitativo delle tabelle organiche, il professor Barbanente, democristiano, ebbe a fare la seguente dichiarazione che risulta dal verbale: « Illustra ampiamente i termini della questione, soffermandosi principalmente a chiarire i motivi del richiesto ridimensionamento, non mancando di porre in evidenza che se per il passato si è sempre chiesto la soppressione del capitolo « studi e progetti » e si sono espresse preoccupazioni per i capitoli della « manutenzione », oggi che viene offerto il modo per pervenire alla integrale risoluzione del problema si frappongono riserve alla risoluzione stessa, che riflette situazioni quanto mai ardue per le quali occorre doverosamente dar atto alla Presidenza di tutta la costante preoccupazione mostrata al riguardo. Una delle questioni più importanti risolte dalla Presidenza è l'aver inserito, nelle norme aggiuntive ai regolamenti vigenti, quella relativa al divieto » (udite!) « a qualsiasi titolo, di assunzioni di nuovo personale, come unico rimedio per evitare ulteriori assunzioni e per ottenere attraverso l'espletamento di pubblici concorsi il reclutamento di personale qualificato »!

In tale occasione veniva approvato l'articolo 189 del regolamento interno nel quale è detto esplicitamente e perentoriamente: « È fatto divieto di assumere personale impiegatizio e salariato non di ruolo ».

In barba a tutte queste decisioni del consiglio di amministrazione si è assunto personale prima, durante e dopo la campagna elettorale, assumendolo alla rinfusa per procacciare voti alla democrazia cristiana, a spese del pubblico denaro.

Ella, onorevole ministro, ha il dovere di intervenire sulle questioni che stiamo denunciando perché stiamo citando nomi, fatti, verbali ed altri documenti. Prendete il bilancio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

1959-60, quello di previsione: vi è una voce anche qui...

BOTTONELLI. Cosa vuole che prendano, onorevole Musto? Sono loro a dare le disposizioni!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È il solito scandalismo.

BOTTONELLI. Di fronte alla denuncia di siffatti scandali, la sua indifferenza è insultante!

MUSTO. Sto citando dei fatti, adesso gliene citerò altri ancora. Stiamo documentando le nostre accuse. (*Interruzione del ministro Togni - Vivaci proteste del deputato Bottonelli*).

PRESIDENTE. Onorevole Bottonelli!

MUSTO. Desidero continuare affinché il Parlamento sappia come stanno le cose e faccia luce su questo. Io mi sono permesso di denunciare fatti concreti e precisi e continuerò su questa strada.

Nei bilanci precedenti, nella voce « entrate » era iscritta la somma di 7 milioni per proventi dalla vendita di liquame e contenuti di fogna. Nel bilancio di previsione 1959-60, l'avvocato Mininni ha sostenuto l'abolizione di queste voci perché gli ufficiali sanitari hanno opposto il loro rifiuto alla vendita per ragioni igieniche. Ebbene a noi risulta che a Paolo del Colle, comune dell'avvocato Mininni, i liquami sono stati venduti a dei contadini da parte dell'ente, il che vuol dire che nelle fauci potenti della democrazia cristiana ci passa tutto, anche il liquame!

Ma c'è un'altra questione sulla quale desidero soffermarmi prima di concludere: l'avvocato Mininni è un uomo dinamico, quasi rivoluzionario direi; nella sede dell'ente il secondo piano è destinato ad abitazione del presidente. Tutti i presidenti che vi sono stati si sono alternati nell'abitare questo appartamento. Appena insediatosi l'avvocato Mininni fa eseguire opere di ammodernamento, acquista mobili, rinnova i pavimenti, vasche da bagno e via di seguito. Pare che la spesa sia stata di diversi milioni. Ora gli è venuta una altra geniale idea: trovarsi un altro appartamento privato per la sua residenza e lo trova e lo affitta al sesto piano in via Argiro, angolo via Vittorio Emanuele in Bari, per il quale naturalmente viene fatto un altro arredamento. È il precedente appartamento? Il precedente appartamento deve essere adibito ad uffici dell'ente. Quindi, per adattare la precedente residenza del presidente ad ufficio dell'ente, nuova spesa di diverse decine di milioni. Ma allora tanto valeva comprare un appartamento: si sarebbe speso molto meno! Per di più il fitto del nuovo appartamento di

via Argiro è molto alto: forse l'ente vuole riscattare quell'appartamento? Ella, signor ministro, ha il dovere di indagare su questa faccenda. Si indaghi e si faccia luce; si prendano le misure necessarie e si moralizzi la grave situazione creatasi nell'Ente autonomo acquedotto pugliese.

Voi avete a disposizione i mezzi per informarvi. Non disponete di un maresciallo dei carabinieri il quale vi dia delle informazioni sull'attuale presidenza dell'Ente? Ma è proprio possibile che non abbiate un altro uomo nel vostro stesso partito da mettere alla direzione dell'Ente? Mantenendo questa situazione, voi offendete e mortificate la democrazia!

Da parte nostra sarà proseguita l'azione per una sana politica dell'Ente autonomo acquedotto pugliese, intesa ad assicurare il fabbisogno idrico delle nostre popolazioni ed a garantire una sana e corretta amministrazione del più grande acquedotto d'Europa. (*Applausi a sinistra - Congratulazioni*).

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

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

CIANCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non intendo svolgere un intervento generale ed approfondito su tutto il bilancio dei lavori pubblici, sugli indirizzi ed i criteri della politica governativa in uno dei più importanti settori della vita economica del nostro paese. Toccherò invece soltanto, e brevemente, due problemi particolari, i quali, però, hanno già un valore indicativo e, d'altra parte, sono connessi con avvenimenti che in questi giorni tengono desta l'attenzione della opinione pubblica: l'entrata in vigore del nuovo codice della strada e la coraggiosa e tenace agitazione dei lavoratori del mare. Esaminerò brevemente la questione dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali soprattutto con riferimento alle condizioni del personale, e quella del servizio escavazione porti.

Per quanto riguarda l'« Anas », non dirò cose nuove, ma mi limiterò a sottolineare quanto da tempo è stato rappresentato qui e fuori di qui circa la situazione di questa azienda, in particolare per quello che attiene al personale. Occorre anzitutto rilevare che, purtroppo, l'asserita importanza che assume oggi il problema della viabilità non trova un riconoscimento concreto nel bilancio della azienda; gli stanziamenti restano ancora assai modesti: per l'esercizio 1959-60 è previsto, rispetto al precedente esercizio, un incremento

di entrate di appena 1 miliardo 377 milioni. Quando si pensi che l'« Anas » ha come compito di istituto quello di provvedere alla manutenzione delle strade statali, di realizzare il miglioramento di dette strade e delle autostrade adeguandole alla circolazione motoristica, di presiedere alla costruzione di nuove strade, di sorvegliare la costruzione di nuove autostrade in concessione, di presiedere alla attuazione delle leggi e regolamenti di polizia circa la tutela del patrimonio stradale e la disciplina del traffico, non si può fare a meno di criticare aspramente la politica seguita dal Governo nei confronti di questa importante azienda.

Lo sviluppo del traffico, l'aumento dei mezzi circolanti sulle nostre strade richiede un continuo potenziamento dell'« Anas » in modo da metterla in grado di assolvere adeguatamente i suoi compiti ed i servizi che le sono richiesti. Ma così non è. Non si migliora questa importante azienda, così come si mantengono deficienze ed insufficienze della viabilità del nostro paese, che — come ci informa l'onorevole Ripamonti al quale voglio esprimere il mio modesto apprezzamento per la sua pregevole relazione — ha una rete viaria con un rapporto medio di appena 0,60 chilometri di strada per chilometro quadrato, cioè uno dei rapporti più bassi dei paesi della comunità europea. Non voglio qui ripetere le critiche e le osservazioni di riviste tecniche che pongono l'accento sulla sproporzione esistente fra quello che è stato introitato dalla motorizzazione e quello che essa destina alla nostra rete viaria, ma è certo che troppo poco viene fatto dal Governo in questo settore, non solo per quanto riguarda la costruzione di nuove strade, ma anche per la manutenzione di quelle esistenti.

Ecco quanto diceva in ordine alla manutenzione delle strade il senatore Amigoni nella relazione al bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1958-59 (cito testualmente, onorevole ministro): « La situazione dell'« Anas » è veramente preoccupante. In valore reale, le somme destinate alla manutenzione sono sempre più esigue, nonostante la maggiore usura derivante dalle caratteristiche della circolazione, che è costituita da veicoli sempre più numerosi, veloci e pesanti. Da anni la somma destinata alla manutenzione di ogni chilometro di strade statali è, in valore reale, pari alla metà di quella che vi si destinava mediamente negli anni dal 1928 al 1938. Da qualche tempo i tecnici hanno segnalato che è da attendersi quella che è stata pittorescamente definita un'alluvione della rete stradale, con la

messa fuori uso di vasta parte delle strade a traffico più intenso. Le responsabilità di chi deve provvedere tempestivamente ad evitare questa deprecabile iattura sono gravi, perché, oltre al fatto che le spese saranno allora di gran lunga superiori a quelle che sarebbero state necessarie se fatte a tempo opportuno, il danno che ne potrà derivare all'economia del paese sarà certo imponente. È necessario e indilazionabile un radicale aggiornamento che tenga conto delle necessità del prossimo futuro, se si vuole assicurare una circolazione che, nei limiti del possibile, sia sicura e confortevole ».

Le parole del senatore Amigoni cadono acconce proprio alla vigilia dell'entrata in vigore del nuovo codice della strada, alle cui norme si vuole addirittura conferire il potere quasi taumaturgico di portare chissà quali miglioramenti alla nostra difficile circolazione stradale. È bene non farsi eccessive illusioni. Certamente è necessario un codice moderno e aggiornato, ma esso, per poter dare i suoi auspicabili risultati, deve potersi applicare su una rete viaria che sia rispondente allo sviluppo e alle esigenze della motorizzazione.

L'entrata in vigore del nuovo codice della strada aumenterà ancora la necessità di interventi dell'« Anas », ma l'azienda non è stata affatto messa in grado di affrontare anche questo aumento di attività. Nella relazione si legge addirittura che l'« Anas » diminuirà il numero dei cantonieri e, non potendo immettere in ruolo, prima del giugno 1960, i vincitori del concorso in atto, dovrà assumere personale giornaliero con contratto di diritto privato, la cui spesa graverà sui fondi della manutenzione stradale.

Questo episodio, insieme ad altri, sottolinea ancora una volta la necessità di un riordinamento dell'« Anas ». Tale riordinamento è stato più volte promesso, ma purtroppo ancora non se ne parla. È stata presentata in proposito una proposta di legge dai colleghi Santi e Maglietta, ma ancora da parte del Governo, nonostante le assicurazioni, non si è dato alcun cenno della volontà di procedere alla sistemazione dell'azienda. Voglio augurarmi che, nella sua risposta, l'onorevole ministro prenda impegni precisi e indifferibili.

Per quanto riguarda il personale, ritengo che, in attesa del necessario riordinamento dell'azienda, una misura da adottare sia quella di potenziarne il bilancio, specie per quel che riguarda la parte relativa al personale; e ciò allo scopo di porre gli uffici nelle condizioni di assolvere agli accresciuti compiti. Purtroppo, le previsioni di spesa per il personale

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

non hanno avuto mai alcun incremento e tale non può essere considerata la somma in più di 139 milioni di lire dell'attuale esercizio ed è venuta pertanto a mancare la possibilità di compensare il maggior sacrificio dei dipendenti dell'azienda.

Le condizioni di rischio e di disagio in cui si svolge l'opera dei cantonieri e del personale di officina non hanno avuto mai alcuna traduzione economica e lo stesso dicasi per i casellanti che svolgono il servizio di biglietteria delle autostrade, con turni che arrivano a volte fino a 12 ore giornaliere, senza percepire alcuna indennità per il maneggio del denaro. Analoghe sono le condizioni in cui si svolge l'opera dei dipendenti degli uffici amministrativi, tecnici e di ragioneria. In altri termini, i dipendenti dell'azienda non godono dei benefici economici (premi, indennità, compensi), che sono in atto, invece, per i colleghi delle aziende similari (ferrovie dello Stato, poste telegrafiche, monopoli). Infatti, una grave lacuna del bilancio dell'« Anas » è costituita dall'assenza di tutte quelle indennità, a favore delle varie categorie del personale, che dovrebbero caratterizzare il trattamento economico di dipendenti dell'azienda autonoma e che sono in diretta relazione con la particolare natura delle prestazioni che quest'ultima richiede. Mancano, ad esempio: 1°) il premio di interessamento che è comune — sia pure in forme diverse — a tutte le altre aziende autonome; 2°) l'indennità di pronto intervento per i cantonieri, che in qualsiasi ora del giorno e della notte vengono chiamati a dare la loro opera per ripristinare il transito interrotto a causa di frane, eccetera; 3°) l'indennità di rischio e di disagio per i cantonieri e casellanti la cui opera si svolge all'aperto, a volte in avverse condizioni atmosferiche (l'artrosi è una malattia professionale di questi dipendenti), e con il rischio dell'investimento da parte dei mezzi transitanti (12 cantonieri al mese vengono investiti in modo più o meno grave); 4°) l'indennità di cassa ai casellanti e bigliettai per il maneggio del denaro (in alcuni caselli vengono venduti fino a 94 tipi di biglietto); 5°) l'indennità di riscaldamento per tutto il suddetto personale, con particolare riguardo ai cantonieri che vivono ad elevate altitudini (per detto personale la spesa per il riscaldamento invernale, che in alcune zone deve essere praticato per nove mesi all'anno, incide notevolmente sul bilancio familiare).

Per quanto riguarda le previsioni esistenti in bilancio, è da notare che quelle relative al compenso per lavoro straordinario restano

sempre al di sotto dei limiti previsti dalla legge.

Come è noto, infatti, per dette previsioni di spesa la legge fissa il limite di 24 ore mensili per ogni dipendente, estensibile a 48 ore per i dipendenti delle amministrazioni che si trovino in condizioni di particolare necessità.

Non è necessario dimostrare che l'« Anas » è fra queste ultime e che pertanto lo stanziamento concernente il lavoro straordinario dovrebbe determinarsi sulla base delle 48 ore. Invece, le annuali previsioni di spesa per il lavoro straordinario dei dipendenti dell'azienda non hanno mai raggiunto né le 48 ore mensili *pro capite* né le 24 e tuttora permangono al livello di 11 ore. Tale carenza di fondi dà luogo a continui inconvenienti a tutto svantaggio del personale. In primo luogo vengono quasi totalmente esclusi dal beneficio dello straordinario i cantonieri e casellanti (circa 4000 unità) dato che i fondi non sono sufficienti neppure per il servizio degli impiegati degli uffici. Poiché, per altro, le esigenze del servizio lungo le strade statali ed autostrade sono altrettanto importanti di quelle degli uffici, accade sovente che i cantonieri e casellanti effettuino prestazioni di lavoro straordinario senza ricevere il relativo compenso. Ma la gravità della situazione è nel fatto che l'amministrazione adotta arbitrariamente e senza alcun compenso per il servizio dei cantonieri, un orario di lavoro di 8 ore, anziché 7, come previsto dalla legge per la categoria ausiliaria.

Come se ciò non bastasse, fino a qualche anno fa alcuni compartimenti dell'« Anas » hanno addirittura adottato un orario di 9 ed anche 10 ore senza corrispondere al personale alcun compenso per il maggiore servizio prestato e ciò nonostante il vivo interessamento delle organizzazioni sindacali che si vedono costrette a ricorrere ai sensi di legge. Per i compensi di lavoro straordinario prestati dai cantonieri dei suddetti compartimenti, i quali a suo tempo hanno inoltrato domanda per interrompere gli effetti della prescrizione, occorrerebbe, per il periodo di due anni, una somma di 250 milioni all'incirca. Sempre per quanto riguarda il compenso del lavoro straordinario, si rende quanto mai indispensabile che i fondi occorrenti per le categorie dei cantonieri e i casellanti siano stanziati in apposito capitolo e ciò per evitare fenomeni di osmosi a danno delle categorie medesime.

Le indennità di missione per il personale dell'azienda sono in genere previste in misura insufficiente ed i relativi stanziamenti sono tal-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

mente scarsi da non consentire neppure il regolare svolgimento delle missioni ai funzionari delle carriere direttive della direzione generale.

Signor ministro, a chiusura di questo intervento a favore del personale, mi permetto citare alcune parole pronunciate dall'ingegner Frascchetti, direttore dell'« Anas », allo scopo di dimostrare che quello che diciamo non è prodotto del nostro desiderio di speculazione, come sempre ella, un po' incline a farci tale accusa...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. V'è critica e critica.

CIANCA. Ma ella è un po' proclive a considerare tutta la nostra critica come frutto di speculazione o di demagogia. Invece la nostra critica è solidamente fondata su documenti. Questa volta, per esempio, mi sono documentato e, se ho detto delle cose inesatte, le sarò grato se me lo farà rilevare.

Ecco dunque cosa diceva nel 1957 l'ingegner Frascchetti in una relazione inviata al ministro:

« Il personale, pur continuando a fare il suo dovere (ed i migliori si sottopongono da gran tempo a sacrifici che meriterebbero ben altra ricompensa), incomincia a manifestare per chiari segni la sua stanchezza per l'attesa, che ormai si protrae troppo a lungo, di un provvedimento che valga ad eliminare una situazione di palese ed ingiusta inferiorità rispetto a qualsiasi altra categoria di personale dipendente dall'amministrazione dello Stato. Sarebbe grave errore abbandonare l'« Anas » su una china di decadimento e non rendere giustizia ai suoi benemeriti dipendenti che, nonostante le delusioni patite e le amarezze in atto, conservano tuttora l'orgoglio di appartenere ad un'amministrazione che è in prima linea fra quelle cui spetta assicurare il progresso civile della nazione ».

Ciò che ho detto per l'« Anas » vale anche per il servizio escavazione porti. In questo settore si deve deplorare, non un mancato potenziamento, ma addirittura un processo di degradazione. Basteranno i seguenti brevi cenni a dare un quadro della situazione.

Nel 1952 il servizio escavazione porti, in precedenza organizzato autonomamente, passò alle dirette dipendenze del genio civile per le opere marittime. Se il provvedimento, a suo tempo attuato pur fra contrasti e polemiche, si riprometteva una maggiore valorizzazione del servizio stesso, a distanza di cinque anni appare evidente che il risultato non è stato raggiunto: anzi la poderosa struttura del servizio è stata gradatamente alienata. Basterà

in proposito citare il fatto scandaloso che lo Stato fitta i natanti e il personale ivi imbarcato ad alcune imprese (spesso queste imprese non sono altro che prestanomi di funzionari del Ministero. Ad esempio, si parla con insistenza dell'ingegner Greco e dell'ingegner Migliardi, capoufficio al genio civile opere marittime di Roma) per i lavori di escavo, che potrebbero invece essere eseguiti direttamente.

Lo Stato e gli altri enti pubblici (regioni, province, comuni) pagano a queste imprese per ogni metro cubo di scavo il doppio di quanto verrebbe a costare se il lavoro fosse effettuato dal S.E.P. È da notare per altro che i mezzi effossori del servizio (quelli in possesso dei privati sono ancor più antiquati), non hanno più l'efficienza necessaria; e l'Italia si trova in posizione di assoluta arretratezza in materia.

Si deve poi considerare che, mentre le draghe moderne hanno un occhio magnetico che permette lo scandaglio del fondo con precisione e rapidità, in Italia le draghe usate hanno ancora il lume a petrolio. Nei paesi scandinavi, in Olanda, nel canale di Suez, funzionano draghe capaci di scavare in un'ora almeno cinque volte tanto rispetto alle nostre. È evidente che l'ammodernamento dell'attrezzatura non può essere attuato in poco tempo. Con maggiore buona volontà e serietà di indirizzo produttivo si può però fare di meglio. Ad esempio: la stragrande maggioranza dei galleggianti del S.E.P. è azionata a carbone, il che comporta una spesa almeno doppia a quella dei mezzi azionati a nafta. Ebbene, nel 1941 furono predisposti i piani di trasformazione dei galleggianti da carbone a nafta, ma da quella volta i dirigenti del servizio, vecchi e nuovi, tra l'indifferenza del Governo e del ministro dei lavori pubblici, si sono disinteressati del progetto e tutto è rimasto come prima.

Il S.E.P., poi, ha dei cantieri di costruzione e riparazione molto importanti e con maestranze altamente qualificate a Civitavecchia, Terracina, Senigallia, sul Po, ecc.

Ora, mentre questi cantieri tirano avanti alla meno peggio e tra il disinteresse dell'amministrazione, il servizio escavazione porti affida la manutenzione e le riparazioni dei suoi natanti ai cantieri privati lasciando spesso i suoi cantieri inoperosi.

Tutto ciò non è chiaro. Infatti è da tener presente che nel Ministero dei lavori pubblici vi è una forte corrente costituita da alti funzionari che vorrebbero privatizzare il servizio. Da qualche parte sembra vi sia stato un tentativo volto alla creazione di un consorzio delle

società esistenti (quelle controllate dai vari Greco, Migliardi, ecc.) denominato « Ital-port ». L'informazione ci è pervenuta dal Ministero del bilancio, dove sarebbe stato anche approntato un disegno di legge. Su questo punto mi permetto di invitare il ministro a fornire i necessari chiarimenti, augurandomi che quanto ho detto non risponda a verità.

Non meno gravi sono le deficienze per quanto riguarda il trattamento riservato al personale salariato del servizio escavazione porti. Per decenni i marittimi e gli operai dei cantieri sono stati inquadrati come « giornalieri » e pagati peggio degli altri salariati non di ruolo (temporanei) dello Stato.

Dal 1° marzo del 1952, con l'entrata in vigore della legge 28 febbraio 1952, n. 67, si sperava che almeno il primo passo (passaggio a temporaneo) sarebbe stato presto realizzato. A tutt'oggi, invece, questo personale non ha ancora ricevuto gli scatti paga e le maggiorazioni spettanti per l'applicazione della suddetta legge perché, tra l'altro, l'ufficio personale del Ministero dei lavori pubblici, stante la mancanza di un adeguato numero di funzionari, non ha ancora completato un lavoro così necessario.

D'altra parte, tenute conto che il servizio svolge funzioni permanenti e non saltuarie, occorre inquadrare definitivamente tra il personale salariato permanente questi « temporanei » che hanno anche trent'anni di servizio.

A proposito del personale imbarcato è da tenere presente che, in deroga a tassative disposizioni di legge, il Ministero si rifiuta di corrispondere le regolari trasferte e l'indennità di trasferimento, corrispondendo in sostituzione di tale trattamento un'indennità di 150 e 300 lire al giorno stabilita con un decreto interministeriale.

Sempre per il personale imbarcato, poi, vi è il problema dei marinai, inquadrati nella terza categoria degli operai, mentre nella marina militare, applicando la stessa legge, i marinai sono stati imbarcati nella seconda categoria. È da far notare che i marinai del S.E.P. non solo sono addetti ai lavori di coperta, come tutti i marinai in genere ma, per la particolare struttura del servizio, devono lavorare a bordo per lo scavo. Inoltre il personale salariato addetto alla sorveglianza dei galleggianti deve effettuare dodici ore al giorno di servizio (notturno) senza percepire il compenso per lavoro straordinario. Il Ministero dei lavori pubblici ha fatto presente che, essendo questi lavoratori pagati per tutti i giorni dell'anno, non possono ricevere il pagamento

delle ore straordinarie: risposta, questa, a mio avviso, quanto mai cervelottica.

Come se non bastasse, questo personale (che, in deroga all'articolo 36 della Costituzione, non gode nemmeno del riposo settimanale) dal 1° luglio 1956, in base al nuovo trattamento « conglobato », riceve una paga annua complessivamente inferiore a quella dei salariati « pagati per le sole giornate lavorative » !

In definitiva, per un'anacronistica definizione, questo personale presta servizio per 84 ore alla settimana invece che per 48 ed è anche considerato privilegiato perché pagato tutti i giorni dell'anno.

Da questi brevi cenni, desunti da un esame, sommario ma non meno esatto, della grave situazione esistente nel S.E.P., balza in evidenza la necessità di provvedimenti che diano una seria struttura al servizio ed affrontino il problema della sua qualificazione, entro o fuori il genio civile per le opere portuali. (*Applausi a sinistra*).

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

BONINO. Desidero innanzi tutto esprimere al relatore onorevole Ripamonti, non per compiere un atto formale, il mio sincero apprezzamento per la pregevole relazione con la quale ha accompagnato lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960. La relazione ha il pregio, per la sua intelligente brevità, di farsi leggere con interesse e di avere saputo ordinatamente sintetizzare buona parte dei problemi che sono al centro dell'attività del Ministero dei lavori pubblici e che, per un complesso di circostanze, non hanno trovato ancora una soluzione concreta e definitiva.

Ritengo doveroso intervenire in questo dibattito per segnalare lo stato di arretratezza (dovuto anche alla regione siciliana, che fa più politica che amministrazione, più spero che spese, soprattutto in quest'ultimo anno) in cui si trova Messina rispetto alle altre città d'Italia; stato di arretratezza che occorre assolutamente superare.

Messina, che per la sua posizione geografica è una delle gemme dell'isola, reca ancora le ferite inferte dal terremoto del 1908 e dalla guerra da cui pure siamo usciti da poco più di un decennio.

Non ripeterò su questi due tragici avvenimenti da questi banchi quanto è già stato detto ogni anno durante la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Sarebbero i soliti lamenti dei malati dal letto di ospe-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

dale, che lasciano pressoché indifferenti i medici, tanto essi, in lunghi anni di corsia, hanno fatto l'orecchio alle grida degli infermi, acquistando quella insensibilità tanto utile alla loro professione comune, purtroppo, anche ai ministri della Repubblica italiana.

Ricorderò soltanto quanto il ministro Togni ha dichiarato in una sua gradita visita a Messina in occasione del cinquantenario del terremoto, e cioè esattamente il 28 dicembre 1958. Disse in quella occasione il ministro: « Sono infatti in grado di annunciare che il Governo ha in corso una nota di variazione di bilancio di 5 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 e che tali fondi saranno destinati alla soluzione dei problemi di cui ho parlato. Posso anche assicurarvi che si farà il possibile per aumentare gli stanziamenti già destinati alla costruzione edilizia di questa città, allo scopo di accrescere al massimo il numero degli alloggi che potranno essere realizzati. Devo aggiungere che nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1959-60, figurerà una spesa di 1 miliardo e 800 milioni per l'esecuzione di opere a carico dello Stato in dipendenza di terremoti, nonché la spesa di 500 milioni per la concessione di sussidi ai danneggiati di tali calamità ».

Sta di fatto (se non ho letto male) che nello stato di previsione distribuito alla Camera con il numero 831 a pagina 44 sono indicate le seguenti somme: « Articolo 140. Terremoti: lavori a cura dello Stato. Concorsi e sussidi, 475 milioni; (con una differenza in meno, rispetto al preventivato 1 miliardo e 800 milioni, di 1 miliardo e 325 milioni). Articolo 141. Spese per la concessione di sussidi ai danneggiati dai terremoti, 220 milioni (con una differenza in meno, rispetto ai 500 milioni previsti, di 280 milioni) ».

E a riconfermare l'impegno preso dal ministro dei lavori pubblici, leggerò un comunicato stampa emesso dal suo gabinetto in data posteriore, cioè in data 16 maggio, quando stava concordando (io credo) con il Ministero del tesoro, la compilazione del proprio bilancio: « Il ministro Togni ha ricevuto ieri mattina il sindaco di Messina accompagnato da altri colleghi, il segretario provinciale, eccetera. Il sindaco di Messina ha prospettato al ministro la necessità di provvedere con sollecitudine agli impegni assunti per l'eliminazione definitiva delle conseguenze del terremoto del 1908, giusta le dichiarazioni fatte dal ministro il 28 dicembre 1958 con cui il Governo si impegnava per una variazione di

bilancio per 5 miliardi, per fondi da destinare allo scopo di cui sopra; e la iscrizione in bilancio della spesa di 1 miliardo e 800 milioni per l'esecuzione di opere a carico dello Stato per terremoti, nonché la spesa di 500 milioni per la concessione di sussidi ai danneggiati di tali calamità. Il ministro ha dato assicurazione in quella occasione al sindaco ed ai parlamentari presenti, che è già in corso la variazione di bilancio di 5 miliardi, che si spera sarà effettuata nel corrente mese e che altresì si sta provvedendo per l'impegno dell'iscrizione in bilancio delle somme di cui sopra e precisamente di 1 miliardo e 800 milioni per opere a carico dello Stato e di 500 milioni per sussidi. Con l'occasione il ministro Togni ha preannunciato il prossimo programma di ulteriori lavori in Sicilia che gli uffici stanno predisponendo ».

Che l'assolvimento di certi impegni possa subire una improvvisa battuta d'arresto, è comprensibile, ma ciò comporta una spiegazione da parte di chi questi impegni ha assunto, e la precisazione di eventuali responsabilità centrali o periferiche a soddisfazione parziale dell'opinione pubblica che non ammette che la parola di un autorevole uomo di Governo rimanga, come nel nostro caso, sospesa a mezz'aria.

Ma un motivo ancora più serio e assai più grave mi induce a prendere la parola ed una posizione che non può e non deve essere confusa con altre impostazioni demagogiche che sono state sventolate in questa aula. Vi è un motivo umano e sociale che mi impone di non tacere. Vi è un motivo di ordine e di sicurezza generale che mi impone di denunciare una situazione gravissima che va maturando nella città di Messina.

Il problema dei 14 mila disoccupati permanenti che rattristano la vita economica e sociale di Messina e che rappresentano una piaga dolorosa e mortificante che abbiamo il dovere morale, costituzionale, cristiano, di guarire a qualsiasi costo.

Pressoché ultimata la ricostruzione privata della città, rallentata l'edilizia popolare e scolastica, inattuato il piano regolatore, Messina è in piena crisi, e tempi assai tristi si preparano alla nostra città, e dai quali sarà facile ai soliti mestatori professionali trarre profitto.

Come si può arginare, come si può contenere, come si può ridurre questa crisi che investe ormai tutta una provincia?

Vi sono due mezzi che possono attuarsi anche contemporaneamente, se si eliminano alcuni impedimenti di carattere generale: lo

sviluppo industriale e un vasto piano di lavori pubblici.

Per lo sviluppo industriale di una città che si estende per oltre 30 chilometri ed è compressa lungo lo stretto di Messina e tutta circondata da colline, occorre reperire una grande zona industriale al di là dei monti Peloritani, o nella piccola pianura che si estende fra Contessa e Tremestieri. La prima soluzione incontra notevoli difficoltà di ordine pratico, perché presuppone l'accordo di più comuni e un impegno finanziario che questi comuni, in gran parte deficitari, non sono in condizioni di assumere, né tanto meno di assolvere.

In materia poi di zona industriale — ne prenda nota, onorevole sottosegretario — abbiamo una legislazione lacunosa, tanto che oggi è ancora aperto un conflitto di competenza tra lo Stato e la regione, e pende dinanzi alla Corte costituzionale un ricorso della regione siciliana per l'annullamento del decreto ministeriale 21 marzo 1958; giacciono attualmente inutilizzati 800 milioni stanziati dalla regione con proprio decreto dell'8 giugno 1957; giacciono a disposizione dell'amministrazione comunale 315 milioni per indennità di espropriazione, per sbocco a mare dei collettori, per impianti ferroviari, per impianti elettrici, luce e forza motrice, per costruzione di cunicoli, ecc.

Di fatto non si sa ancora, nel 1959, da chi dipenda la zona industriale di Messina e a chi si debbano assegnare i 200-240 mila metri quadrati di area che la compongono. Decine di medie e piccole industrie che potrebbero sorgere non riescono ad ottenere il terreno, perché quello scelto e disponibile è in contestazione e si attende la sentenza della Corte costituzionale.

Fino a quando questo conflitto non sarà risolto — e speriamo che il nuovo governo regionale siciliano e lo Stato trovino il modo di appianare questo contrasto che ha bloccato lo sviluppo industriale di Messina — evidentemente nuove industrie non potranno sorgere.

Per effetto, poi, dell'automazione dell'industria, l'impiego di mano d'opera è in continua diminuzione, e quindi per occupare anche soltanto 1000 operai, occorrono oggi capitali dell'ordine dai 10 ai 20 miliardi di lire. Né il finanziamento del governo regionale siciliano a favore del costruendo nuovo bacino di carenaggio può dare un contributo risolutivo all'assorbimento della mano d'opera disoccupata, anche volendo considerare le industrie complementari che potrebbero sorgere intorno al nuovo bacino di carenaggio.

Come vede, onorevole sottosegretario, il problema della nostra disoccupazione è divenuto endemico e non può essere risolto con un tocco di bacchetta magica nel giro di pochi mesi o di qualche anno. Pertanto il problema non può essere accantonato che in via temporanea, attraverso una ingente mole di lavori pubblici: lavori pubblici che possono essere avviati in più direzioni.

La più utile è quella dell'edilizia popolare, che rappresenta un quadro assai triste della situazione che si trascina da oltre cinquant'anni e che non è stata risolta, malgrado le molte, infinite promesse dei governi passati, dai ministri dei lavori pubblici e, purtroppo, nemmeno da parte dell'onorevole Togni. Sono 6000 baracche, più o meno nascoste ai margini della città, dove si annida disoccupazione, miseria, corruzione ed ogni promiscuità foriera di vizi e campo fertile di deviazioni morali e materiali, e dove l'igiene è ad un livello talmente basso che è un vero miracolo che non siano ancora esplose epidemie.

Questo è un settore, onorevole sottosegretario, dove il Governo può e deve fare molto e nel quale, con un piano organico di appalti ben distribuiti nel tempo e nei quartieri, si può davvero dare lavoro a qualche migliaio di muratori, manovali, ferraioli e carpentieri e a tutto quell'artigianato che vive ai margini delle costruzioni in genere.

Ella sa, onorevole sottosegretario di Stato, o almeno dovrebbe saperlo, che i tempi del cosiddetto quartiere Cep sono in notevole ritardo e che i progetti che dovevano essere presentati entro il 10 giugno di quest'anno, se non erro, non sono ancora pronti. Se andiamo di questo passo i lavori saranno iniziati sì e no nel 1961. È suo diritto e suo dovere, onorevole ministro, accertare le responsabilità per gli eventuali ritardi senza riguardo verso coloro che possono risultare colpevoli per queste inesplicabili lungaggini.

Purtroppo, nella città di Messina, tutto si svolge con estrema lentezza. Troppe opere sono sospese. Dalla strada panoramica « Messina-Faro » al mancato completamento della litoranea dello stesso versante della città, per cui la Cassa del mezzogiorno fa l'asino di Buridano, anche perché non si capisce bene quale delle due opere intenda finanziare prima. C'è da temere che molto tempo passerà prima che si completino queste due imponenti opere che rappresentano una notevole attrattiva turistica e una decongestione dei trasporti, considerato che il famoso tunnel sotto i monti Peloritani rimane un pic-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

desiderio dei messinesi e di tutti coloro che vorrebbero facilitare lo sviluppo economico della nostra provincia e della Sicilia intera. Ma, non abbiamo risolto il problema della disoccupazione, onorevole ministro. La città di Messina deve, a distanza di 50 anni, ancora completare il suo piano regolatore che ha dovuto essere riveduto, aggiornato ed ampliato in conseguenza dell'incremento demografico e dello sviluppo in superficie dovuto alle norme sismiche, che limitano l'altezza delle case, il che comporta una maggiore rete stradale e degli impianti elettrici. Per portare a soluzione questo problema, occorrono circa 200 milioni per gli impianti elettrici, ed oltre 3 miliardi e 268 milioni per le strade, a cui si debbono aggiungere circa 500 milioni per espropri. Nessuna spesa potrebbe contribuire meglio a dare un assetto moderno, civile ed igienico ad una città, che non trova l'equilibrio tra l'entrata e la spesa, e il cui reddito non segue il ritmo ascensionale di Catania e di Palermo. La prima avvantaggiata dallo sviluppo industriale facilitato dalla enorme disponibilità di aree a prezzi ragionevoli nella piana di Catania; la seconda, sede della regione, dov'è accentrata tutta la burocrazia siciliana, intorno alla quale aleggia un turismo *sui generis* ed un giro di affari imponenti e nello stesso tempo non sempre chiari. So che ella agisce non per legare il suo nome ad opere che stanno dando un nuovo volto, una nuova struttura ed una nuova spina dorsale in materia di comunicazioni nella penisola italiana. Non perché ella lega il proprio nome ad un'opera colossale, io gliene parlo. Il problema di congiungere la Sicilia all'Italia continentale è stato posto alla attenzione nazionale e mondiale da alcuni anni. Si sono accese speranze, spente illusioni e il tempo passa pressoché inutilmente. Anche l'onorevole Aldisio, nella discussione al bilancio del 1958, ha creduto doveroso richiamare l'attenzione del Parlamento su un'opera, come egli l'ha chiamata, con la « O » maiuscola per la quale sino ad ora l'interessamento da parte del Governo non è stato appariscente. Mi riferisco al ponte sullo stretto di Messina che, per traffici da e per la Sicilia, è una strozzatura, specialmente nei periodi di grande esportazione dei prodotti ortofrutticoli e di agrumi. Fu proprio dalle camere di commercio di Messina e di Catania che venne suonato il campanello di allarme e nello stesso tempo fu richiamata l'attenzione dei tecnici per la soluzione dei trasporti attraverso lo stretto e per l'esame di un'opera già realizzata con difficoltà certa-

mente non minori, in altri paesi, ad esempio nel nord America, tecnicamente più progrediti del nostro. La regione siciliana ha fatto qualche cosa destinando 100 milioni per studiare il fondale dello stretto di Messina, per estrarne i rilievi indispensabili per un'opera di tanto impegno.

So che al suo Ministero v'è un'apposita commissione da lei costituita che prosegue gli studi e che cerca di approfondire gli elementi tecnici necessari per una cosciente valutazione del problema.

Si parla di una spesa che, ella stesso me ne ha parlato in via confidenziale, onorevole ministro, se l'opera sarà attuabile dal punto di vista tecnico, si aggira dai 120 ai 150 miliardi. Una cifra modesta, onorevole ministro, in un paese in cui giacciono congelati dai 6 ai 7 mila miliardi di lire, in un paese dove i risparmiatori, in quest'ultimo anno di attività borsistica, si sono accontentati di capitalizzazioni a reddito inferiore al 2,5 per cento. 120-150 miliardi sono, onorevole Togni, una cifra reperibile in un paese come il nostro in apparenza tanto povero ed in sostanza forse molto più ricco di quel che si crede, tanto da consentire che ingenti capitali restino pressoché infruttiferi nella miriade di banche che indirizzano il pubblico risparmio in Italia. Voi avete dimostrato oggi di aver fiducia nel risparmiatore italiano. Con la legislazione vigente in Sicilia per le società per azioni, sono convinto, onorevole ministro, che sarebbe facile il finanziamento di un'opera di tanta portata e di così benefica influenza per lo sviluppo agricolo, industriale e turistico dell'Italia meridionale e della Sicilia. Acceleri i tempi, onorevole ministro, e varrà veramente la pena di essersi occupati di quest'opera colossale, più imponente della grande autostrada che unirà la Lombardia alla Calabria e alla Sicilia e che formerà un tutto indivisibile se il ponte sullo stretto sarà divenuto una realtà.

Per fare quanto è necessario soprattutto per la soluzione dell'annoso problema dell'edilizia popolare a Messina, per dare una casa ai 6 mila baraccati, per completare il piano regolatore occorrono, onorevole ministro, dai 12 ai 15 miliardi. Purtroppo, onorevole Togni, il suo bilancio non si è dilatato nella misura in cui si è dilatata la spesa globale dello Stato e quindi ella non è nelle condizioni di rispondere affermativamente alle molte pressioni che le sono state fatte e che ancora le verranno fatte in quest'aula. Non le nascondo che, conoscendola come un uomo piuttosto energico, mi permetta la confidenza,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

sono un po' stupito che ella si sia lasciato ragionare nel suo bilancio che non è un bilancio tecnico soltanto, ma è un bilancio anche politico, al quale tutti vogliono accedere quando la disoccupazione dilaga in Italia. Se ella non ha potuto fare la voce grossa quando ha concordato con il ministro del tesoro lo stanziamento per il suo dicastero, sappia imporsi quando si tratterà di dividere tra i vari ministeri l'ammontare del prestito che oggi il Governo ha lanciato. Il debito pubblico è sempre fonte, specie considerando le inevitabili scadenze alle quali dà luogo, di preoccupazioni. Ma l'ammontare del debito pubblico italiano in un periodo di notevole sviluppo del reddito nazionale e di crescente gettito tributario non deve in questo momento rappresentare motivo di preoccupazione per il Governo di cui ella fa parte. Il problema essenziale consiste nello spendere bene quanto il risparmiatore vi avrà affidato. Avete lanciato il prestito, spero che l'abbiate lanciato con ottimismo e con fiducia. Le calze italiane sono molto più gonfie di risparmio di quello che si possa credere; le formiche in Italia sono molto più delle cicale. E dal nuovo prestito, onorevole Togni, esiga che le sia data quella giusta parte con la quale potrà risolvere molti problemi e tra questi quelli della città e della provincia di Messina, che anche a mio mezzo le ha dato sempre prova di stima, di fiducia e di pazienza, ma non di rassegnazione.

Spero che ella sappia darci nella sua replica le assicurazioni che ci attendiamo e che quindi potremo darle il nostro voto favorevole.

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

BELOTTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, in sede di discussione dei bilanci finanziari è emerso in tutta la sua importanza e complessità il punto focale e nevralgico insieme della nostra politica economica, quello degli investimenti produttivi.

Eminentissimi studiosi contemporanei hanno dimostrato che esiste una stretta correlazione tra il tasso di investimento di una collettività (inteso come tale il fabbisogno di risparmio necessario all'impiego di ogni unità di lavoro produttivo) e lo sviluppo della sua civiltà.

Nel nostro paese, il problema degli investimenti, già fondamentale ai fini di una graduale attenuazione delle strozzature strutturali e di una politica anticongiunturale, richiede una soluzione indifferibile, se non vogliamo che gli *handicaps* della nostra economia, oggi inserita nel più ampio circuito europeo e mon-

diale, si traducano fatalmente in paralisi della nostra capacità competitiva sul mercato europeo unificato.

Urgente e indifferibile è pertanto — nel quadro delle revisioni comparative ed armonizzatrici, imposte dalla nuova realtà europea — l'esame approfondito degli impieghi di risparmio e degli strumenti di credito in opere di pubblica utilità, che presentino, in modo inequivoco, il carattere di investimenti produttivi, e concorrano effettivamente alla creazione di premesse ambientali favorevoli all'affinamento e al potenziamento della nostra capacità competitiva.

Pare a me, onorevole ministro, e non a me soltanto, che la *vexata quaestio* dei grandi canali navigabili nella valle padana, già oggetto di una polemica antica e mai superata, sia oggi riproposta dagli eventi con un rilievo che la nuova realtà europea ha non attenuato, ma ingigantito. Peccato che la questione, oggi, minacci di produrre incrinature in quella che un giorno fu la Lega lombarda, anche se non compaia all'orizzonte nessun Barbarossa, all'infuori della concorrenza internazionale nei settori industriale ed agricolo, e l'unione e la comprensione reciproca delle forze produttive in Lombardia, come nel resto del paese, siano necessarie, oggi, non meno dell'unione dei comuni lombardi, allora.

Nel quadro delle misure intese alla graduale riduzione, in ciascuno dei sei paesi della « piccola Europa », dei costi unitari di produzione, il riesame approfondito e comparativo dei costi dei trasporti ha rimesso sul tappeto non solo il problema della concorrenza tra la gomma e la rotaia, ma altresì quello relativo alla sostituzione dei trasporti per via di acqua ai trasporti terrestri (per materie prime o merci non facilmente deteriorabili e trasportabili alla rinfusa in grandi quantitativi), al fine di ridurre i costi dei trasporti e di decongestionare il traffico sulle vie di comunicazione terrestri.

Altri paesi della « piccola Europa », come il Belgio, la Francia, la Germania, sono vicini al limite tecnico ed economico nel settore, grazie ai propri sistemi idroviari pienamente efficienti. Contro i 130 milioni di tonnellate di movimento idroviario annuo della Germania occidentale, i 52 milioni di tonnellate della Francia, i 50 milioni di tonnellate del Belgio, stanno i nostri 2 milioni e 700 mila tonnellate del 1956. La vicina Svizzera, pure in condizioni orografiche particolarmente sfavorevoli e con la sola idrovia renana del porto di Basilea, ci batte con un traffico annuo di

oltre 5 milioni di tonnellate, ed in maggior misura ci batterà non appena avrà realizzato il collegamento, per via idroviaria, del porto di Basilea col lago di Costanza, già progettato e vicino alla fase esecutiva, oltre al collegamento del Reno col Rodano, attraverso il bel corso dell'Aar, i laghi di Bienne e di Neuchâtel, il lago di Ginevra attraverso il canale d'Entrerôche, raggiungendo, infine, Marsiglia attraverso il Rodano. In base agli accordi conclusi fra la Germania occidentale e la Francia il 27 ottobre 1956, è in fase esecutiva la costruzione del canale della Mosella, di 270 chilometri, fra Koblenz e Diedenhofen, con 14 chiuse, e per natanti non più da 1.350 tonnellate, ma da 1.500, con un movimento annuo previsto di 10 milioni di tonnellate.

Proprio in virtù del rapido ripristino e dei prodigiosi sviluppi delle idrovie germaniche, l'America preferì la via di Brema a quella di Trieste, per fornire le 900 mila tonnellate di carbone destinate alle acciaierie di Linz, nonostante il trasbordo, a Regensburg, dai vagoni alle chiatte danubiane.

Mentre tutti corrono, e non per capriccio o per sport, ma per esigenze indifferibili di natura economico-produttiva, noi siamo fermi, da mezzo secolo, alla contemplazione del Po: ben sapendo che esso mai potrà darci, in misura sufficiente, la possibilità di contrapporre validamente un nostro potenziale idroviario a quello europeo, che ha ingigantito a nostro danno il traffico dei porti del nord Europa.

Né possiamo — in sede comparativa e di fronte alle nuove imperiose esigenze competitive rese ineludibili dal mercato comune — ritenerci paghi e consolati dalla constatazione affacciata dal valoroso relatore onorevole Ripamonti al capitolo 7, paragrafo 6, della sua pur pregevole relazione, paragrafo opportunamente dedicato al problema della navigazione interna. Riferendosi al primato della Germania, della Francia, del Belgio, della Svizzera rispetto alle nostre troppo modeste conquiste nel settore, l'onorevole relatore afferma che « si tratta del frutto di situazioni stabilizzate in secoli di costante evoluzione dell'esercizio, di remote proiezioni nell'entroterra delle zone d'influenza dei porti marittimi, ai quali le idrovie rispettive fanno capo... ». Mi sia consentito di obiettare, a tal proposito, che, ad esempio, il canale Alberto, potente opera idroviaria che congiunge Anversa con Liegi, fu costruito dal Belgio non solo e non tanto per la remota proiezione nell'entroterra di Liegi della zona d'influenza di Anversa, quanto per parare la minaccia olandese di accaparrare al porto di Rotterdam l'in-

tero bacino della Mosa, attraverso il canale Giuliana. Proprio una tale esigenza di carattere competitivo indusse il Belgio a costruire il canale Alberto, della lunghezza di 130 chilometri, con 6 conche superanti il dislivello complessivo di 60 metri fra Liegi e il mare. La tariffa per il trasporto delle merci da Anversa a Liegi e viceversa, lungo il canale Alberto, è di franchi 0,28 per tonnellata-chilometro, contro franchi 0,94 per tonnellata-chilometro della tariffa di trasporto ferroviario: l'economia consentita è, pertanto, del 70 per cento. Il signor Delmer, presidente della società di navigazione sul canale Alberto, ha messo in luce, in una relazione, un vantaggio anche superiore a quello economico, consistente nel fatto che un'industria può mandare le sue merci da Liegi ad Anversa per il loro imbarco a giorno fisso, senza timore di dover corrispondere diritti di sosta o stallie per ritardato arrivo o per la precedenza di altro naviglio in attesa.

Vorrei chiedere, spassionatamente, all'onorevole relatore, fautore deciso della navigazione padana, se dette garanzie di continuità della navigazione e di puntualità del servizio vengano realmente offerte dal Po. Gli concedo anche le migliori progettate per la regolarizzazione dell'alveo del nostro gran fiume, creatura viva nella stupenda trilogia fluviale di Bacchelli, alla quale son legati il nostro cuore ed il nostro orgoglio, anche se spesso ci dà dei dispiaceri per la sua... esuberanza incontenibile, alternata a magre languissime nelle vicende fisiche del suo alveo mobile, capace delle più amare sorprese. L'onorevole relatore vorrà consentirmi di rilevare che la sua troppo categorica affermazione, relativa al fatto che oggi i nuovi natanti fino a 1350 tonnellate fanno « regolarmente » la spola fra Venezia, Mantova e Cremona, pecca di eccessivo ottimismo. L'onorevole ministro ha la possibilità di avere la prova del nove sull'argomento, consultando le statistiche del movimento. Non sono, comunque, questi, la sede e il momento più opportuni per una polemica, indubbiamente costruttiva, i cui termini essenziali sono già acquisiti al vaglio, in sede tecnica, del competente Ministero dei lavori pubblici.

Mi limito ad osservare che il divario dalla tesi del relatore — già affiorato in quest'aula nel corso della discussione — più che su aspetti particolari dell'assillante problema idroviario padano, verte sulla stessa impostazione del problema. Il relatore fa questioni di precedenza, per anzianità di situazioni precostituite, e giudica dannosa ed inammissibile ogni

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

alternativa al tracciato Milano-Cremona-Po. Non voglio gareggiare in citazioni erudite con l'onorevole Biaggi Francantonio, il quale stamane è risalito addirittura al cinquecento, all'epoca della dominazione veneta in terra bergamasca, per rivendicare diritti di anzianità sul piano storico.

Il relatore richiama le leggi del 1917 e del 1941, istitutiva la prima e di rilancio la seconda del consorzio per il canale Milano-Cremona-Po, e ricorda le successive vicende, di paralisi e di ripresa, della vita del consorzio stesso.

Mi sia consentito di affacciare una considerazione, tanto evidente da sembrare lapalissiana. Nel lontano 1941, il regime autarchico, esasperato dalle esigenze belliche, postulava un'impostazione dei problemi di settore che oggi va profondamente riveduta e corretta, in relazione alle nuove imperiose esigenze poste dalla integrazione economica dell'Europa. Il relatore afferma che « la navigabilità del Po fino a Cremona ed oltre è destinata, tra l'altro, a favorire l'industrializzazione di aree ora depresse ». Prospettiva di carattere strutturale, quindi, tendente ad introdurre il correttivo industriale in zone agricole, notoriamente prospere, senza che il canale possa, isolatamente, assumere, in materia di industrializzazione, carattere determinante. Ma perché non ammettere alternative di carattere congiunturale quando sono in gioco non prospettive avveniristiche, ma le stesse possibilità di vita di zone contermini, giunte naturalmente e senza costosi ingredienti strutturali ad un alto sviluppo industriale e quando la minaccia di fallire non è sul piano interno, ma su quello competitivo internazionale? *Primum vivere, deinde philosophare.*

L'onorevole Giulio Bruno Togni, in Commissione lavori pubblici, ha puntualizzato e documentato, a chiare note, la superiore utilità di una idrovia padana superiore, che per acque chiare da Venezia per Mantova, per la pianura bresciana e per quella bergamasca (terre coraggiosamente pioniere di grandi iniziative industriali, fiorite senza la manna discesa dalle alte sfere statali, e oggi minacciate dalla competizione internazionale, forte di efficienti attrezzature per il trasporto idroviario) raggiunga Sesto San Giovanni, il polmone industriale di Milano, per proseguire poi per il lago Maggiore (collegando quindi la Svizzera all'Italia) ed in secondo tempo fino a Torino: una idrovia che potrebbe veramente costituire l'asta dorsale dell'intero futuro ordinamento idroviario dell'Italia settentrionale, collegando le province più industriali ed allac-

ciandosi, con brevi tratti di raccordo, ai grandi laghi del nord, che potrebbero diventare bacini di espansione di nuovi traffici e di nuove iniziative industriali.

È questo, onorevoli colleghi e onorevole ministro, è questo, e non il Po, il nostro canale Alberto!

Nel riaccendersi della secolare polemica tra province lombarde, qualcuno potrebbe essere indotto a ravvisare una delle tante meschine contese campanilistiche o provincialistiche. Assolutamente no! Noi non vogliamo affatto pregiudicare o sottovalutare i legittimi interessi dei rivieraschi del Po. È giusto che il loro grosso problema venga adeguatamente risolto. Diciamo soltanto che non è quella la soluzione postulata dalle nuove esigenze connesse alla integrazione economica europea.

Ho preso le mosse, nel mio intervento, dal punto focale e nevralgico insieme della nostra politica economica: quello degli investimenti produttivi.

È chiaro che sarei in contraddizione con me stesso se, patrocinando la tesi di una idrovia padana superiore, non potessi dimostrare che la tesi stessa non solo risponda alle esigenze di decongestionamento dei traffici su strada, già vicini al punto di saturazione, ma soprattutto sodisfi i requisiti di economia dell'opera, offrendo un vantaggio differenziale talmente rilevante da giustificare e raccomandare l'aggravio di spesa che l'opera stessa comporta.

Tenuto conto del fatto che i trasporti per via d'acqua sono preferibili, sotto il profilo del minor costo, solo per le materie e per merci di massa non facilmente deperibili e trasportabili alla rinfusa in grande quantità (come il carbone, i rottami di ferro, i minerali di ferro, il cemento, la sabbia, i laterizi, le pietre ed i concimi chimici) e considerato che i costi unitari minimi sono realizzabili solo per merci trasportate in masse ingentissime, con natanti di elevata capacità (cioè oltre le 100 tonnellate di portata), a notevoli distanze, è evidente che solo toccando il maggior numero possibile di centri di produzione, di trasformazione e di consumo, una idrovia potrà realizzare le condizioni essenziali che presiedono alla economicità della sua gestione.

Inoltre, perché tali condizioni siano ragionevolmente realizzabili, occorre che l'idrovia, dimensionata per naviglio del tipo « europeo », consenta una pressoché assoluta continuità di esercizio, con riduzione al minimo di giorni di forzata interruzione del traffico a pieno carico. Questo ci dice l'esperienza relativa al traffico ed alla gestione di tutti i ca-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

nali d'Europa. Sul canale Alberto, ad esempio, su 182 milioni di tonnellate-chilometro trasportate, ben 120 sono di materie prime e di prodotti dell'industria siderurgica.

L'onorevole Giulio Bruno Togni ha dimostrato, cifre alla mano, in Commissione, che la siderurgia lombarda, coi suoi complessi produttivi dislocati quasi tutti nelle province rivierasche del nuovo tracciato « nord » (Minicio-Ticino), « deve proporsi — pena il declassamento economico — il problema della produzione da minerale »; e che « ogni unità di altoforno, dei più modesti, per la produzione di 750 tonnellate giornaliere di ghisa, richiede movimenti di materie prime per circa un milione di tonnellate annue ». « Si pone quindi per la siderurgia lombarda — concludeva l'onorevole Togni — quel complesso di condizioni tecnico-economiche e classiche dell'economia dei trasporti, che hanno sviluppato ed alimentato la navigazione interna del centro-Europa ».

La ringrazio, onorevole ministro, di avere accolto in Commissione l'ordine del giorno Togni, firmato anche da me e dai colleghi di Brescia, Bergamo, Trento, Mantova, Verona, Milano e Novara. Tengo a ribadire, però, che la nostra istanza, auspicante una radicale revisione ed una sollecita impostazione nazionale dei programmi idroviali (che non ignori e non trascuri le nuove esigenze competitive sul piano europeo, alle quali sono oggi di fronte soprattutto le nostre industrie dell'entroterra, industrie fondamentali per l'economia del paese) non è intesa e non ha la pretesa di sacrificare alcun legittimo interesse dei rivieraschi del Po.

Ma quando ci si viene a parlare di navigabilità del Po fino a Cremona come dispositivo per agevolare l'industrializzazione di aree ora depresse, abbiamo il diritto e il dovere di chiederci se, ignorando o sottovalutando l'esigenza indifferibile già richiamata, non si corra il rischio di deprimere le zone già industrializzate; il che sarebbe, indubbiamente, un cattivo affare.

Nella ventilata politica tendente a lasciare il certo per l'incerto, altri elementi meritano una particolare considerazione. Sta di fatto che dopo la legge del 1917, istitutiva del consorzio Milano-Cremona-Po, ed il rilancio dell'iniziativa, 25 anni dopo, con la citata legge del 1941, per ben due volte, e precisamente dopo la prima e la seconda guerra mondiale, in sede tecnico-economica si addivenne alla sospensione dei lavori in fase esecutiva dell'opera. Nei retroscena della duplice sospensione, non ha giocato — a quanto risulta —

solo il dubbio, persistente, relativo alla effettiva possibilità di utilizzazione del tratto da Cremona al mare, ma ha influito anche la tenace opposizione degli agricoltori del milanese e del lodigiano, i quali temevano — come disse l'onorevole Togni — che l'opera avrebbe sconvolto il regime idrico, frutto di un equilibrio secolare, al quale è legata tutta la vasta zona, che utilizza per le sue colture una rete fittissima di canali legati alle falde freatiche esistenti ». Altro ostacolo immanente: la difficoltà di conciliare le esigenze di continuità della navigazione sul Po, specie durante le lunghe magre estive, con le richieste di derivazione per uso agricolo, e per centinaia di metri cubi al secondo.

Ed ecco il paradosso: rischiare di sconvolgere il regime idrico di una larga zona ad economia agricola, essa pure di fronte alle nuove esigenze competitive sul piano europeo, in vista di una ipotetica industrializzazione, che comunque porterebbe con sé, per ragioni di spesa a carico dello Stato, una minore considerazione delle esigenze competitive, nell'ambito dell'economia europea unificata, della fascia subalpina lombardo-veneto-tridentina, già attualmente ad alto sviluppo industriale.

Onorevole ministro e onorevoli colleghi, spostando a nord il porto di Milano, si otterrebbe ugualmente l'appagamento di quella che il relatore chiama « un'antica aspirazione dell'unica grande città europea che non sia collegata per via navigabile, naturale o artificiale, al mare », e sarebbe nel contempo agevolata (per la conseguente messa in disponibilità di vaste aree espropriate nel 1917 ed oggi di ingente valore), in misura pressoché determinante, la soluzione del problema del finanziamento della costruzione dell'idrovia padana superiore.

A lei, onorevole ministro, ed al suo dicastero, il compito di studiare a fondo l'importante problema e di presentare al Parlamento la soluzione meglio rispondente ai reali interessi della economia nazionale. (*Applausi al centro*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

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

È iscritto a parlare l'onorevole Giovanni Lombardi. Ne ha facoltà.

LOMBARDI GIOVANNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è un caso singolare che il mio intervento ricalchi lo stesso argo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

mento trattato testé dall'onorevole Belotti. Cercherò, comunque, data la divergenza su alcuni punti della questione, di adoperare una garbata polemica, specie considerando che su un punto siamo perfettamente d'accordo: la necessità di iniziare finalmente in Italia una vera politica della navigazione interna e di costituire una vera coscienza navigatoria.

Il tema riveste una palpitante attualità in questi giorni, nello stesso Parlamento italiano, per la vivace discussione che si è tenuta in Commissione lavori pubblici, per l'ampio e interessante accenno contenuto nella relazione dell'onorevole Ripamonti, e infine per altri fatti riferiti dalla stampa e dalle riviste specializzate.

È certo che l'argomento della navigazione interna in Italia si riferisce come questione centrale al problema dell'idrovia padana. Non avrebbe senso iniziare una discussione sul problema della navigazione interna in Italia senza iniziare il discorso su questo concetto. Il problema è vecchio di secoli; le sue origini sono anteriori a quella stessa data citata stamane dall'onorevole Biaggi Francantonio (un tentativo cioè da parte di Venezia, che teneva i territori del nord lombardo, di iniziare all'epoca di Filippo II di Spagna un collegamento a favore del retroterra) e risalgono addirittura al Medio Evo.

La soluzione di questo problema ha sempre angosciato gli abitanti della val padana.

Quando nel secolo scorso il progresso tecnico ci portò le ferrovie e, più avanti, la tecnica costruttiva delle strade e dei mezzi circolanti sulle stesse portò un altro incremento all'attività dei traffici, vi fu certamente una crisi profonda della navigazione interna. Questa aveva costituito nei tempi passati uno dei mezzi fondamentali della vita e delle comunicazioni tra i popoli. Nel secolo scorso subì la sua crisi. Ma, dopo lo sconcerto e per dir così lo *choc* dovuto alle nuove invenzioni tecniche della rotaia e della strada, riprese ancora vita, tanto è vero che gli stessi dati testé presentati da chi mi ha preceduto sono una testimonianza a favore di questo tipo di trasporto veramente necessario alla vita presente dei popoli. Senonché il concetto di idrovia padana ha subito, specialmente in questi ultimi cinquant'anni, varie formulazioni, varie definizioni. Si potrebbe, grosso modo, concepire la valle Padana come un'area comprendente, ad est, la punta estrema di Trieste, e avente come altre estremità Torino, Genova e la Svizzera. Ma togliendo tutto quello che ha un sapore particolaristico, è evidente che rimane come punto fisso della definizione del-

l'idrovia padana il collegamento fra il mare Adriatico e la Svizzera.

Su questo punto credo che l'accordo sia generale fra tutti coloro che si interessano di questo particolare problema. Tuttavia, sarà necessario, prima di entrare nel vivo dell'argomento, ricordare alcuni dati che si riferiscono ai traffici in generale, e alla navigazione interna all'estero e in Italia, in quanto questi dati rappresentano per noi la premessa per impostare un problema di sì importante attualità.

Al riguardo, il professor Maternini, studioso di economia dei trasporti, ci dà queste indicazioni: in Italia, dal 1898 al 1938, cioè in 40 anni, i trasporti di merci su strada e rotaia sono stati decuplicati: da due miliardi di tonnellate-chilometro si è passati a 20 miliardi; dal 1947 al 1956 (un decennio) siamo passati da 20 miliardi di tonnellate-chilometro a 47 miliardi di tonnellate-chilometro. Il movimento in ascensione del traffico su strada e rotaia così delineato corrisponde press'a poco alla stessa curva generale che riguarda l'incremento per tutta l'Europa. Ed è importante notare che in Italia dal 1945 al 1955 abbiamo questa ripartizione rovesciata dell'intervento della strada e della ferrovia. Nel 1945 la strada rappresentava il 36 per cento e la ferrovia il 64 per cento; nel 1955, il 71 per cento a favore della strada e il 29 per cento a favore della ferrovia. Ma più importante ancora è conoscere un altro elemento che ci viene dato dal rapporto annuale della conferenza europea dei ministri dei trasporti (C.E.M.T.). Nelle riunioni tenute nel gennaio e nell'ottobre 1958, si è fatto lo studio delle previsioni per il periodo che va dal 1956 al 1960, e si sono presentate le seguenti percentuali: per le ferrovie un aumento in viaggiatori-chilometro del 7 per cento, per le merci del 14 per cento in tonnellate-chilometro, per le vie navigabili il 16 per cento in tonnellate-chilometro (ed in modo particolare per il Reno, che è la più importante via del sistema idroviario europeo, del 24 per cento) e per la strada un aumento del 50 per cento riferito al parco degli automezzi. Gli studiosi in materia hanno stabilito che entro 10 anni si potrebbe prevedere un incremento del 60 per cento.

In sede di consuntivo, dopo due anni, cioè alla fine del 1957, notiamo che le ferrovie hanno in parte corrisposto alle previsioni, in difetto per i viaggiatori e in eccesso per le merci, mentre per le vie navigabili abbiamo una perfetta corrispondenza. Altro dato pure interessante il 1958, epoca della recessione, presenta una diminuzione, per

esempio, sul Reno del 3 per cento ed ha, come elementi analitici, una forte contrazione per i trasporti del carbone, ma un notevole incremento per i combustibili liquidi. E da notare che l'argomento della navigazione interna è diventato uno degli aspetti più importanti della citata conferenza, in quanto si è studiato un complesso di dodici collegamenti idroviari di interesse europeo. Ciò del resto concorda col fatto che la flotta di alcuni paesi europei del periodo 1956-57 ha avuto un incremento da 170 mila a 400 mila tonnellate, mentre gli investimenti da parte degli stessi paesi hanno raggiunto, nel 1957, una cifra corrispondente a 58 milioni di dollari.

Per quanto riguarda la navigazione interna dei principali paesi, agli elementi già citati dall'onorevole Belotti aggiungerò che i porti europei che si trovano all'inizio di una via navigabile hanno certamente un primato. Il caso più tipico è rappresentato dal porto di Rotterdam, che dal 1953 in poi ha avuto un crescendo di movimento di merci: dai 41 milioni di tonnellate del 1953 è passato ai 64 del 1955, ai 72 del 1956, ai 74 milioni del 1957. Basilea, a sua volta, che al principio del secolo aveva appena iniziato la sua vita come porto fluviale, in questi ultimi anni ha superato i 5 milioni di tonnellate di merce, con questo interessante particolare: il 94 per cento senza carico di ritorno; il 40 per cento circa di tutte le importazioni nella Svizzera stessa. Cifre altrettanto significative sono quelle che riguardano la navigazione interna degli Stati Uniti: basti pensare alla recente inaugurazione del canale di San Lorenzo, che permetterà, con l'ingresso di navi oceaniche, un movimento di 50 milioni di tonnellate.

La Francia, a sua volta, ha chiesto al B.I.R.D. 30 miliardi di franchi per l'ammodernamento della rete idroviaria: sono in corso di attuazione la formidabile opera di canalizzazione della Mosella e l'ammodernamento del canale Rodano-Reno. Se si pensa che per quest'ultima opera, che prevede l'uso di natanti sulla media di 360 tonnellate, si spende una somma notevole, si ha un'idea della importanza che la Francia attribuisce alla navigazione interna. Altrettanto dicasi del progetto in corso per l'ammodernamento del canale Dunkerque-Valenciennes.

Il Belgio ha addirittura lanciato un prestito di 20 milioni di dollari per opere in questo campo; l'Austria vuole costruire un porto sul lago di Costanza; la Svizzera sta apprestando opere di canalizzazione nell'alto Reno, tra Basilea e Costanza; la Germania ha

inaugurato proprio quest'anno il collegamento fra Dortmund ed Ems con un canale per natanti di mille tonnellate di portata. Sono in corso lavori per la canalizzazione del Weser, e quelli del collegamento Meno-Reno-Danubio. Tralascio poi i dati che riguardano i paesi ad oriente, nella zona danubiana, e quelli relativi alla Jugoslavia e alla Russia. Con l'ultima guerra abbiamo avuto in Italia una distruzione del 50 per cento del parco natanti. La ripresa è stata lentissima perché i vecchi tipi sono passati di moda; per cui il trasporto delle merci secche, fatto con sistemi antiquati, non rappresenta nessun particolare incremento, mentre la novità è determinata dai natanti specializzati che hanno dato l'avvio alla navigazione interna negli anni del dopoguerra. Nel 1954 abbiamo avuto un totale, fra merci secche e oli minerali, di 227 mila tonnellate circa, che nel 1958 sono salite a 588 mila. Questi dati fanno evidentemente pensare alla necessità di risolvere il problema.

Se il tempo me lo consentisse, potrei spiegare i motivi che hanno dato un avvio così particolare alla navigazione interna. Dovrei entrare in un argomento squisitamente tecnico, che riguarda il costo dei trasporti per la navigazione interna, e in modo particolare il miglioramento tecnico dei natanti e le attrezzature portuali. Dal punto di vista tecnico ed economico, ricorderò che l'aumento della portata cresce con il cubo (in riferimento alla lunghezza del natante, quindi alle misure lineari); mentre la resistenza al moto cresce col quadrato. Questa è la formula che crea il particolare vantaggio della navigazione interna nei confronti di altri modi di trasporto. Se si vuole qualche dato ancor più significativo, posso dire che il costo del mezzo, per tonnellata caricata, è di mezzo milione di lire per il treno, di mezzo milione per l'autotreno, di 140 mila soltanto per il battello (a parità di carico). Per la forza motrice abbiamo questi dati: cavalli vapore 3,3 per il treno, 8 per l'autotreno, mezzo per il battello fluviale. Non parliamo del problema del personale come risparmio, né della durata del mezzo. Il natante dura più di qualsiasi autotreno e anche degli stessi treni. Abbiamo pure questi dati significativi: mentre per la ferrovia vi è press'a poco una parità fra il peso caricante e il peso caricato e si ha un maggior vantaggio da parte dell'autotreno che supera del 50 per cento il peso caricante, nei confronti del battello abbiamo cinque volte di più il peso caricato rispetto al peso caricante.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Questi elementi spiegano il successo della navigazione interna, evidentemente per determinati trasporti (il tipo della merce).

Passiamo al problema del Po. Qui è sorta una polemica e si sono ripetute delle vecchie obiezioni. Prima di rispondere, voglio presentare qualche dato. Se non vi fossero possibilità navigatorie del Po (affermate queste da tutti i tecnici del ministero competente) noi non saremmo di fronte alla costruzione, che a taluno potrebbe apparire rischiosa, di natanti che affrontano il Po prima ancora che siano terminati i lavori di difesa idraulica.

Nei quinquennio 1954-1958 i viaggi di natanti fra Venezia e Mantova sono aumentati nella seguente progressione: 104, 306, 489, 580, 625. Ora, non si affrontano questi rischi se non si ha la certezza che il Po può diventare, come diventerà, navigabile.

I progressi conseguiti sono stati possibili per l'esecuzione di lavori di sistemazione del Po, che datano ormai dalla fine della prima guerra mondiale. Se qualcuno vorrà leggere uno studio particolare al riguardo, potrà consultare un'interessantissima memoria dell'ingegner Torquato Rossini, attualmente presidente del magistrato delle acque di Venezia.

I lavori vennero iniziati nel 1919-1920, con stanziamenti che, raffrontati al valore della moneta del 1953, comportarono una spesa di 60 milioni. Seguì una certa stasi e, nel 1925, una ripresa, dopo un periodo sperimentale.

Non è qui il caso di accennare alla tecnica costruttiva delle curve di navigazione, tecnica attentamente studiata dagli ingegneri Giandotti e Gorio e felicemente collaudata. Tanto è vero che nel 1951, nonostante tutti i disastri verificatisi nella valle del Po, la percentuale di danni inferti a questi particolari lavori era, secondo la valutazione di eminenti tecnici, come gli ingegneri Marini e Rossini, variante dal due al tre per cento. Si tratta di lavori portati avanti per un periodo di 34 anni e che hanno, fino al 30 giugno 1953, comportato una spesa di 17 miliardi circa.

Recentemente sono stati appaltati altri lavori per tre miliardi, ma l'opera deve essere ancora completata, anche se da parte dei tecnici si pensa che nel volgere di pochi anni il Po sarà trasformato in un canale navigabile.

Queste stesse opere concorrono alla difesa idraulica del fiume, costringendo il Po, che ha fondali mobili, ad essere imbrigliato, attraverso la creazione di opere in alveo e in sponda dirette ad eliminare fra l'altro le famose « soglie », le quali, nel passaggio da una curva ad un'altra, determinano bassi fondali.

I fondali minimi, vent'anni fa, si aggiravano su metri 0,50-0,60. Cinque anni fa, all'epoca in cui l'ingegner Rossini stendeva la citata memoria, i fondali minimi erano saliti a metri 1,10. Prima dei lavori di sistemazione, esistevano trenta località con fondali bassi, per una decina di chilometri; oggi vi sono soltanto due o tre località, per poche centinaia di metri (sufficienti d'altronde per ostacolare la navigazione di natanti di elevata portata, ma non tali da far ritenere che la difficoltà sia insormontabile).

La media dei fondali relativa agli anni fra il 1951 e il 1957 dà i seguenti risultati: 110 giorni con fondali superiori a metri 2; 60 giorni con fondali compresi fra metri 1,60 e 2; 50 giorni con fondali fra metri 1,50 e 1,60; 50 giorni con fondali fra metri 1,30 e 1,50.

Dall'esame di questi dati viene confermata la navigabilità del Po. Si pensi infatti che fiumi famosi del sistema idroviario europeo sono navigabili in media per 290 giorni all'anno (come il Danubio) e anche meno.

Si afferma che il natante da 1350 tonnellate, tipo « Nato », rappresenta l'*optimum* e che se natanti di questo tipo non possono percorrere il Po non si ha navigazione interna. Ebbene, il Seiler, nella distribuzione di tutte le idrovie europee, sostiene che il 45-50 per cento (misura del percorso) è ancora legato a natanti che hanno una portata sulle 300, 600, 1000 tonnellate; e che solo il 30 per cento (del percorso idroviario) è sfruttato da natanti di 1350 tonnellate.

Vi è la questione delle nebbie, ma penso che il *radar* possa superare questi ostacoli. Pubblicazioni recentissime, compresa quella di una nota associazione lombarda, hanno ricordato l'ostacolo dei ghiacci sul Po. Ma è noto che questo fenomeno si verifica in media un giorno in due anni, mentre sul Reno si verifica (media annuale) per 17 giorni e sul Danubio per 60-70 giorni.

Altra questione molto sottile è quella della lettura dell'altezza idrometrica rispetto alle misure dei fondali. L'altezza idrometrica è la misura sulla magra ordinaria in senso positivo o negativo; il fondale è il pescaggio. Qualcuno ha pensato (se non erro anche un eminente ingegnere che sta lavorando per il progetto del Mincio-Ticino) che la discesa della misura dei fondali sia proporzionale alla discesa della misura idrometrica. Non è esatto: qualunque tecnico conoscitore della materia sa che la curva indicante la discesa dell'altezza idrometrica non corrisponde a quella indicante la diminuzione dei fondali.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

Vi è poi l'altro problema delle magre, che è stato toccato per la questione dell'irrigazione. Non voglio insistere sull'articolo 1° della legge 1913 (che tratta della navigazione interna), che dà una particolare preminenza all'uso di acqua per la navigazione. Può darsi benissimo che la norma legislativa del 1913 non sia oggi più attuale perché, ad esempio, l'uso idroelettrico non era evidentemente previsto nella sua particolare importanza.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1941 ha emesso norme cautelative fissando, con riferimento alla sezione di Boretto, 400 metri cubi di portata al secondo. E da notare che il periodo di massima magra del 1938 ha dato come risultato 238 metri cubi al secondo, ai quali vanno aggiunti tuttavia 300 metri cubi asportati per l'irrigazione. Evidentemente non si potrà consentire, anche per ragioni di difesa del delta del Po, una diminuzione eccessiva di questa dotazione. Aggiungo un'altra cosa: domani, ad opere compiute per la regolazione del Po, non sarà nemmeno necessaria la stessa quantità di 400 metri cubi al secondo.

Altro fatto interessante riguardante il Po sono i lavori in corso dello sbarramento dell'isola Serafini, che renderanno il Po navigabile fino a Piacenza, potendosi avere un pescaggio di tre metri. Anche qui norme cautelative fissano che la variazione giornaliera, per lo scarico a valle delle acque, non sia eccessiva per non disturbare la portata stessa del fiume.

E vengo al problema principale di tutta la discussione. Si è citato il mercato comune europeo come elemento fondamentale di questa questione. Siamo perfettamente d'accordo. Indipendentemente da tutti gli incrementi del traffico che vi sarebbero anche senza l'integrazione europea, il M.E.C. costituisce un elemento di maggiore competitività, e quindi determina un maggior obbligo da parte nostra di affrontare il problema dei traffici.

Nel corso della discussione della risoluzione di Messina del 1955, ci si accorse che il problema dei traffici europei non è risolvibile soltanto con puri provvedimenti che riguardino discriminazioni di tariffe, ma con provvedimenti che riguardino infrastrutture adeguate per una Europa integrata. In quell'occasione si accennò molto chiaramente, da parte di tutti, che in queste infrastrutture entrava una rete europea di canali, di autostrade, di ferrovie elettrificate.

Senza citare ulteriori espressioni favorevoli a questi impegni che ci competono nel-

l'ambito del mercato comune, entro nella questione che riguarda le previsioni di traffico e la convenienza. Per questo, mi sono attenuto a una fonte che non è recentissima, quella del professor Maternini, il quale si è incaricato, fin dal 1951, di compiere uno studio tecnico-economico sull'idrovia padana. Lo stesso professor Maternini, nel suo volume *Trasporti* pubblicato nel 1955, e in una relazione tenuta due anni fa a Genova sullo stesso argomento, mantenne sempre le sue tesi sul tracciato: sfruttare il Po nella sua parte navigabile. Allora si era pensato al tracciato: Po-foce Mincio-Mantova con canale per acque chiare da Mantova a Cremona, da Cremona a Milano, per terminare al lago Maggiore.

Un dato importante di questo studio è il seguente: la zona di influenza di questa idrovia nei riguardi della sua posizione sul piano internazionale. Infatti gli aspetti internazionali dell'idrovia sono preminenti: se così non fosse, non varrebbe la pena di insistere molto su questo problema.

Basti considerare che se da Rotterdam si arriva a Basilea con un tracciato di 840 chilometri e risalendo da Venezia fino a Locarno si hanno 440 chilometri, si può disporre di due direttrici fondamentali per i traffici. Questa è una necessità quasi storica dello sviluppo dei traffici europei.

I calcoli del professor Maternini portano a considerare la convenienza dell'idrovia padana Venezia-Locarno che, attraverso il ponte svizzero, arriva a congiungersi con Basilea, fornendo anche l'indicazione dei costi, sui quali non mi soffermo per non rubare ulteriore tempo alla Assemblea.

Quanto al confronto che si fa tra i fiumi e i canali, non bisogna essere contrari agli uni e favorevoli agli altri, in quanto vi sono vantaggi dall'una e dall'altra parte. Vorrei solo ricordare che la resistenza al moto offerta dal fiume è molto più bassa rispetto a quella offerta dal canale. Questo è un coefficiente importantissimo. Inoltre, la manutenzione del fiume è meno dispendiosa di quella di un canale, in quanto la prima è comunque richiesta dalla difesa idraulica.

Ho accennato al problema dell'agricoltura. Si è detto che i lodigiani sono contrari al canale. A questo riguardo voglio ricordare che nel 1919 il consiglio comunale di Lodi fu unanime nel favorire il passaggio del canale da Lodi stessa. Ma vi è un'altra considerazione da fare.

Qualcuno ha detto poco fa che la zona agricola lodigiana sarebbe disturbata nel suo re-

gime idrico con la costruzione del canale Milano-Cremona Po. È bene tener presente la linea di sviluppo del canale, il quale corre parallelo al deflusso delle acque freatiche e pertanto non ne ostacola il regime, mentre per le acque superficiali sono previsti accorgimenti che alla fine miglioreranno l'attuale sistema. Si è detto ancora che il terreno sul quale si vuol costruire il canale non è adatto. Risulta, tuttavia, che coloro che hanno studiato il terreno, hanno potuto constatare che non mancano ghiaia e sabbia. Del resto, il professore De Marchi del politecnico di Milano, uno dei migliori studiosi d'idraulica, ebbe a dire, a proposito dell'affermazione che se si costruisse il canale Milano-Cremona Po, passando per la zona lodigiana verrebbe ad essere sconvolto il regime sotterraneo e anche superficiale delle acque, che non vi sono sacrifici da compiere, semmai vi è la possibilità di mettere maggiore ordine nel comprensorio della Muzza.

E voglio concludere ricordando che il presidente della associazione svizzera Locarno-Venezia, avvocato Camillo Beretta, ebbe a dire, recentemente, che da parte svizzera non vi erano obiezioni per tutto ciò che concerneva il problema della navigazione sul Po. Ma io intendo rivolgermi in modo particolare all'onorevole ministro, il quale con molta passione e molta tenacia segue i problemi del suo dicastero, perché, di fronte a questo generale interessamento mostrato da moltissimi parlamentari che hanno preso la parola su questo argomento, possa prendere una decisione sia per quanto riguarda il Po, e il coordinamento dei lavori nella zona del delta padano, sia per quanto riguarda la scelta del tracciato dell'idrovia. Qualcuno ha obiettato che queste zone della bassa padana sono assai ricche dal punto di vista agricolo. Ebbene, io devo osservare che di fronte ai redditi che si hanno in agricoltura da parte dei nostri salariati agricoli, i redditi degli operai occupati nelle industrie al nord della Lombardia risultano assai più elevati. Questa situazione ha portato e porta ad un continuo esodo dalle campagne del cremonese e vale la pena ricordare che l'agricoltura in quelle zone non è ancora in grado di attuare una fruttuosa combinazione fra impiego di mano d'opera e meccanizzazione agricola. Pertanto, grave è il disagio in questa zona della bassa padana, insieme a quello della parte propriamente rivierasca per cui io sottolineo l'urgenza dell'intervento dello Stato.

Poiché il Governo fa leva soprattutto sui provvedimenti anticongiunturali e vede nei

lavori pubblici la classica operazione per la risoluzione di questi problemi, faccio un invito pressante al ministro dei lavori pubblici perché possa esaminare attentamente il problema e trovare una pronta e definitiva soluzione. Non bisogna dimenticare che la pianura padana nel 1400 e anche prima era una terra economicamente fiorente (come del resto all'epoca dei romani) mercé anche la navigazione interna. Ebbene, noi auspichiamo che la pianura padana in armonico equilibrio rifiorisca mediante il progresso della tecnica moderna e soprattutto per la volontà degli uomini responsabili, cui sta a cuore il bene della nostra cara patria. (*Vivi applausi al centro - Congratulazioni*).

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

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo l'ampio intervento del collega onorevole Lombardi sulle vie acquedotti, sia consentito a me di riportare il dibattito sulle vie terrestri, per sottoporre alla attenzione benevola dei colleghi e alla paziente considerazione del ministro alcune osservazioni che hanno riferimento ai trasporti su strada: sia che questa si concepisca come asfalto, sia che la si concepisca come linea ferrata. Il mio intervento, cioè, sarà dedicato a tre punti: ad alcuni aspetti e problemi dell'autostrada del sole; ad alcuni aspetti e problemi della rettificazione della ferrovia Firenze-Roma; e ad alcuni aspetti e problemi dell'interramento della ferrovia medesima, nel tratto urbano di Firenze.

Per quanto attiene all'autostrada del sole, considerandola nella situazione attuale, direi quasi odierna, sono aperti al traffico i tronchi Milano-Modena, per 158 chilometri, e Capua-Napoli, per chilometri 40. Entro il mese di luglio verrà aperto al traffico anche il tronco Modena-Bologna, per chilometri 38, con il che si avrà la continuità di percorrenza sull'intera tratta Milano-Bologna, per 196 chilometri. Il tronco Bologna-Sasso Marconi, per altri 12 chilometri, verrà aperto al traffico entro l'autunno, in modo da facilitare l'immissione sulla strada statale Porrettana del traffico pesante proveniente dal nord. Entro l'autunno 1960 verrà aperto al traffico il tronco Sasso Marconi-Firenze. Il tratto Roma-Capua è stato recentemente appaltato e si sta ora procedendo alla consegna dei terreni.

Sul tronco Firenze-Roma, che è necessario perché l'autostrada del sole possa essere completata dal nord al centro-sud, sono attualmente in fase di esecuzione i progetti Firenze-Monte San Savino e Magliano Sabino-Roma. Per il tronco intermedio tra Monte San Savino

e Magliano Sabino, si sta procedendo a progettazioni dettagliate sia sul tracciato ufficiale, il cosiddetto tracciato delle Valli, sia sulla variante umbro-sabina, e ciò allo scopo di consentire al ministro dei lavori pubblici...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. No, agli organi tecnici competenti.

VEDOVATO. ... di avere tutti i dati per potere arrivare a una scelta definitiva.

Ora, ho detto che per saldare la tratta che va da Milano a Firenze alla tratta da Roma a Capua, vale a dire per il tronco da Firenze a Roma, vi sono due tratte, Magliano Sabino-Roma e Firenze-Monte San Savino, per le quali la progettazione è in stato veramente avanzato. È sorto recentemente un grosso problema, sul quale desidero richiamare appunto la considerazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Per 14 chilometri, dal fiume Arno fino a Ponte a Ema, quindi nel tratto che interessa in modo particolare Firenze, sono stati studiati vari tracciati. Per essere più precisi, un solo tracciato era stato studiato dagli organi tecnici; ma successivamente, per esigenze di carattere storico e paesistico, è stata prospettata l'opportunità di trasferire più a sud l'anello di congiunzione, portandolo a Galluzzo-Certosa; successivamente ancora, da parte soprattutto di organizzazioni private, è stata prospettata l'opportunità di un nuovo tracciato, collocato più a sud. Sta di fatto e questa è la constatazione che dolorosamente dobbiamo fare — che mentre si discute sul tracciato che possa unire l'Arno alla testa ormai definita a Ponte a Ema, per proseguire verso Roma, non si può, in attesa della decisione definitiva, dare inizio ai lavori. Il che pregiudica enormemente quella che è la situazione dell'autostrada del sole, non foss'altro perché crea una interruzione, direi quasi perché spezza la catena in uno degli anelli più importanti, che è quello che mette in comunicazione l'Italia del nord con l'Italia centro-meridionale.

È evidente che non è questa la sede per entrare in una discussione tecnica, per vedere se debba preferirsi un tracciato oppure l'altro, se, cioè, come sono portato a ritenere, debba darsi la preferenza al tracciato più breve, che tra l'altro permette a coloro che transitano sull'autostrada del sole di fermarsi più facilmente a Firenze, oppure no. Una sola cosa però mi sia permesso di dire, signor ministro: cioè di pregarla vivamente di voler far esaminare ed esaminare questo problema, affinché dalle discussioni si possa finalmente passare alla fase esecutiva. Mi sia consentito di sottolineare la parola « finalmente », perché

il problema dell'autostrada del sole — oltre agli aspetti sui quali ho richiamato la sua attenzione, signor ministro, relativi alla necessaria congiunzione tra nord e sud, altrimenti l'autostrada del sole verrebbe meno alla sua specifica funzione — presenta anche un altro grave aspetto, che è sociale e politico, non meno importante delle implicazioni economiche che la costruzione dell'autostrada comporta. La zona che sarà attraversata dall'autostrada del sole, nel tratto compreso tra Ponte a Ema e Monte San Savino, si trova attualmente in crisi.

Ella, signor ministro, conosce benissimo il Valdarno e sa quanto è grave la situazione in quella zona. È di questi giorni la notizia di una specie di « marcia della fame » di disoccupati convergente verso Arezzo, proprio per richiamare l'attenzione degli organi responsabili su questa particolare situazione. Ella certamente è informata dal contenuto di ordini del giorno emanati da organizzazioni politiche, intesi a richiamare l'attenzione delle autorità perché si possa procedere veramente alla sollecita esecuzione dei lavori di questa tratta. Infatti, per bene che vadano le cose — qualora cioè una decisione, per quanto riguarda il punto in contestazione, si dovesse realizzare in breve tempo — i lavori, a quanto affermano i tecnici, non potrebbero essere iniziati prima del febbraio 1960, il che significa che un duro, durissimo inverno si presenta per coloro che nella zona sono in uno stato di pesante disagio.

Ma, perché l'autostrada del sole possa rispondere in pieno agli scopi prefissisi, è necessario risolvere una serie di problemi sui quali, a quanto mi consta, durante la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici non è stata finora portata l'attenzione. Voglio riferirmi al problema dei raccordi con l'autostrada del sole.

A questo riguardo è stato giustamente detto di recente da un giornalista che, mentre si spendono decine e centinaia di miliardi per la costruzione dell'autostrada del sole, non si trovano le decine di milioni (dico milioni) necessarie per i raccordi. Un'autostrada dell'importanza di quella del sole, così ammirata in tutto il mondo, che non abbia raccordi, dà un po' l'impressione di una arteria che non abbia il flusso e il deflusso, la raccolta e l'espansione delle vene.

Nella progettazione dell'autostrada del sole è stato indubbiamente tenuto conto dei piani regolatori, là dove essi esistevano, di tutte le città direttamente raccordate con l'autostrada stessa. Senonché, mentre l'autostrada

è ormai in avanzata fase di costruzione e, come dicevamo poc'anzi, vedrà tra qualche mese una fascia di circa 200 chilometri aperta al traffico, nessun lavoro di rilievo è stato fatto per facilitare i raccordi con le stazioni.

Basti citare alcuni casi tipici.

A Milano l'autostrada si innesta sulla via Emilia; i raccordi previsti con il futuro asse attrezzato di penetrazione in città sono stati costruiti dalla società concessionaria ma terminano in aperta campagna, in attesa dei lavori di competenza del comune.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono miliardi.

VEDOVATO. A Bologna l'autostrada si innesta su una strada comunale, di Ca' de' Boscchi, a Casalecchio di Reno. Tale strada comunale, per intero costruita a spese della concessionaria, si innesta alla provinciale bazzanese a Casalecchio di Reno. Il traffico che, uscendo da Bologna, procederà per la costa adriatica, dovrà quindi attraversare per intero la città di Bologna. Infatti manca ancora il raccordo della stazione di Bologna nord con la via Emilia in località La Pioppa.

A Fidenza la stazione si raccorda sulla provinciale di Soragna, la quale si raccorda con la via Emilia attraverso un tronco sbarrato da un passaggio al livello quasi costantemente chiuso.

A Napoli il ramo di Capodichino, che collega l'autostrada del sole con la città partenopea, immette in una strada comunale, in attesa che da parte del comune venga costruito il nuovo raccordo che dovrà servire l'autostrada del sole e l'aeroporto di Capodichino. Il ramo di Barra del resto, che collega l'autostrada con il porto e la zona industriale della città, immette nella strada provinciale di Ponticelli, assolutamente inadeguata a ricevere il traffico autostradale. Il raccordo, poi, di detta provinciale con l'autostrada per Pompei e per Salerno è tuttora in corso di realizzazione.

In generale tutte le stazioni dell'autostrada del sole immettono in viabilità ordinaria assolutamente inadeguata. Le code — è evidente — non si formeranno certamente in corrispondenza delle stazioni dell'autostrada, anche perché queste stazioni (e ne va data lode alle autorità responsabili) sono state concepite e realizzate con una ampiezza e con una generosità di intenti che è veramente ammirevole. Ma le code, e non solo le code, si effettueranno inevitabilmente sulla viabilità di accesso all'autostrada, il che, ripeto, è un problema particolarmente grave sul quale è bene che si richiami l'attenzione dei dicasteri re-

sponsabili e del Governo, al fine di evitare che l'autostrada del sole fino ad oggi realizzata possa non essere pienamente sfruttata.

Quanto ai raccordi su Firenze, ho visto con piacere sui giornali fiorentini di questa mattina che il comune di Firenze ha già affrontato il problema, che è in stato avanzato di studio.

Sulle nuove strade di raccordo con l'autostrada del sole e con la rinnovata e raddoppiata Firenze-Mare, il progetto preparato dalla commissione del traffico del comune fiorentino prevede:

1°) la costruzione del raccordo, tipo quadrifoglio, per la entrata e l'uscita sulla Firenze-Mare al secondo chilometro dell'attuale sede dell'autostrada, nei pressi di Limite. L'esecuzione dei lavori per la costruzione degli anelli di raccordo dovrebbe essere effettuata dalla società che costruirà il raddoppio della Firenze-Mare, mentre l'esecuzione dei lavori per l'allargamento e la sistemazione della strada del Sesto al Ponte alla Sala dovrebbe essere effettuata a carico del comune di Sesto Fiorentino;

2°) il congiungimento della strada dal Ponte alla Sala fino alla via Postoiese, all'altezza di San Donnino, con la costruzione di una nuova arteria per deviarvi il traffico da e per Signa-Empoli. La spesa a carico dell'amministrazione comunale per un chilometro e settecento metri di lunghezza è stata prevista in ottanta milioni;

3°) il raccordo dell'attuale casello Firenze-Mare con la via di Novoli mediante la costruzione e la sistemazione della nuova via di Carraia e il completamento della via di Novoli fino al ponte di San Donato. La spesa è prevista in duecentocinquanta milioni;

4°) la costruzione del nuovo viale Redi, dal ponte di San Donato a quello di San Jacopino, con la sistemazione dell'ultimo tratto fino al viale Belfiore. La spesa per questi lavori è stata prevista per centocinquanta milioni;

5°) il raccordo dalla via Pistoiese al Fosso o Canale Macinante, immediatamente a monte del Barco, con la copertura del canale per due chilometri e quattrocento metri. La copertura del canale servirà — oltre che ad eliminare una fonte di pericolo per l'igiene — per la costruzione di un nuovo viale di accesso alla città, dal Barco a Porta al Prato. La spesa prevista per questo raccordo, che è quello di maggior importanza dell'intero progetto, è prevista in un miliardo e duecento milioni.

Se l'ora non fosse così tarda, mi fermerei a lungo anche su un altro problema: quello relativo alle frequenti lamentele che vengono

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

presentate nei confronti della concessionaria, e quindi indirettamente nei confronti del Governo, per le alte tariffe praticate ed annunciate per l'autostrada. Ma non mi attardo molto su questo argomento, signor ministro. Ella sa che sono un vecchio giramondo e quindi di autostrade e di tariffe ho abbastanza conoscenza. Senza dubbio, comparativamente parlando, i pedaggi sono piuttosto alti. Di ciò non va data colpa evidentemente alla concessionaria; ma da uno studio analitico che ho avuto cura di fare e del quale non sto qui ad indicare che le linee fondamentali, appare chiaro che buona parte di queste alte tariffe sia da attribuirsi alla forte incidenza degli oneri fiscali e del costo del denaro.

La legge n. 463 del 21 maggio 1955, istitutiva delle costruzioni e gestioni delle autostrade, non prevede per le concessionarie alcuna agevolazione fiscale, per cui dette società sono assoggettate alle seguenti imposte:

1°) imposte sulle obbligazioni (imposta di circolazione dello 0,50 per cento sul capitale e ricchezza mobile sugli interessi del 25 per cento) e sui mutui (imposta generale sugli interessi del 3 per cento e ricchezza mobile sugli interessi del 25 per cento), il che porta un maggior onere medio del 24 per cento sulle quote di ammortamento dei mutui stessi; 2°) imposta di registro su tutti gli atti di trapasso dei terreni e stabili, ancorché questi dopo trent'anni passino allo Stato, e nonostante che la strada sia solo in concessione; 3°) imposta di consumo sui materiali da costruzione; 4°) imposta generale entrata sui biglietti di pedaggio pari al 3 per cento del valore; 5°) fondo nazionale per il soccorso invernale, pari per ben 12 domeniche dell'anno al cento per cento dell'importo del biglietto, ivi compresa l'imposta generale entrata; 6°) imposta di ricchezza mobile sugli utili; in realtà questa imposta, che sarebbe giusta se fosse possibile ripartirla sugli utili reali del trentennio (ammesso che si verificchino), non tiene invece conto dei numerosi anni in cui il bilancio sarà in perdita, e tasserà in modo drastico i soli ultimi anni di gestione, in cui per l'aumentato traffico e per l'avvenuto ammortamento delle obbligazioni vi sarà non un utile, ma una eccedenza di introiti forse insufficiente a coprire le perdite avvenute in precedenza.

In particolare, per l'autostrada del sole, su un costo presunto di lire 186,400 miliardi, lo Stato contribuisce con il 36 per cento del presunto costo, distribuendo in dieci esercizi il contributo e quindi con gli interessi passivi

a carico del concessionario. Di contro ai 67 miliardi di lire di contributo, esso incassa, secondo il piano finanziario aggiornato, 126 miliardi, per tasse a diretto carico della concessionaria. Se si aggiungono le imposte di registro, più sopra accennate, e le imposte comunali sui materiali da costruzione, a carico diretto dei costruttori (e quindi sia pure indirettamente sempre a carico della concessionaria), si giunge ad un totale di tasse nel trentennio di circa 158 miliardi di lire. Rimane ancora sempre a vantaggio dello Stato l'eventuale introito sui pedaggi che superino il 10 per cento del previsto e l'incameramento delle eccedenze di gestione a fine concessione.

Si comprende, quindi, come da parte di molti utenti sia stato lamentata, come ho già accennato, l'eccessiva onerosità dei pedaggi.

Comunque è da tener presente che su ogni 100 lire che l'utente paga di pedaggio, 60 sono destinate al pagamento degli interessi passivi e degli ammortamenti dei capitali mutuiati per le costruzioni (al netto del contributo statale), 17 lire alle spese di manutenzione e di esercizio e 23 lire sono l'equivalente di tutte le varie imposte che abbiamo elencato.

Quanto al secondo problema nel quale si articola il mio intervento, vale a dire quello che si riferisce alla rettifica della ferrovia Firenze-Roma, è noto che quando questa progettata rettifica è stata portata a conoscenza della pubblica opinione, essa è stata accolta con particolare favore, specie a Firenze.

Il progetto, studiato dall'ingegnere Riggio, prevede una serie di varianti all'attuale tracciato, per ridurre la tortuosità e migliorarne le caratteristiche con riduzione della pendenza massima dell'8 per mille ed eliminazione delle curve di piccolo raggio.

Sostanzialmente il progetto prevede la rettifica di cinque «anse» dell'attuale tracciato, oltre al miglioramento delle curve (generalmente l'allargamento di quelle di raggio inferiore a metri 600) sui tratti rimanenti. Le «anse» in questione sono:

1°) Fara Sabina, dove la variante sarebbe lunga chilometri 31,100 e ridurrebbe il percorso in atto di chilometri 10,500; (spesa lire 13,5 miliardi);

2°) Orte, con variante di chilometri 4,400 prevalentemente in galleria, che ridurrebbe il percorso di chilometri 1,800; (spesa lire 3 miliardi);

3°) Ficulle, con variante di chilometri 23,5 che ridurrebbe il percorso di chilometri 3,100; (spesa lire 7,5 miliardi);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

4°) Arezzo-Terontola, con variante di chilometri 68, che ridurrebbe il percorso di chilometri 27; (spesa lire 16 miliardi);

5°) Pontassieve, con variante di chilometri 16,700 (9 chilometri di galleria), che ridurrebbe il percorso di chilometri 10,300; (spesa lire 10 miliardi).

La realizzazione del progetto è prevista in sei anni almeno e consentirebbe di coprire il percorso Firenze-Roma in due ore con gli elettrotreni e in due ore e mezzo con i direttissimi.

Mentre sulla prima, seconda, terza e quinta variante i pareri sono generalmente concordi in senso favorevole, la quarta ha dato esca a notevoli polemiche, il cui contenuto deve essere seriamente valutato. Infatti vi sono elementi contro, che richiedono un attento esame, nell'interesse dell'azienda ferroviaria, oltre che delle zone attraversate: non è facile al momento esprimere un giudizio in un senso o nell'altro.

La variante prevista fra Montevarchi e Chiusi presenta l'indubbio vantaggio di ridurre da sola circa la metà del maggior percorso di cui è prevista l'eliminazione, con una spesa che non dovrebbe raggiungere un terzo di quella complessiva: d'altra parte, però, taglia fuori del percorso i due importantissimi nodi di Arezzo e Terontola, il che non solo apporterebbe un serio disagio alla popolazione delle province di Arezzo e Perugia, ma potrebbe anche in parte pregiudicare l'afflusso di traffico ad esse relativo, pur restando sempre in esercizio la linea attuale come diramazione più secondaria.

Non bisogna dimenticare infatti che Arezzo dà un contributo di traffico ingentissimo alla ferrovia Firenze-Roma, e che a quella stazione fanno capo due ferrovie in concessione il cui traffico viaggiatori è in costante aumento, mentre è auspicata la ricostruzione, a scartamento normale e trazione elettrica, della terza, già esistente come linea secondaria, per la Val Tiberina (Arezzo-San Sepolcro, naturale proseguimento della già efficiente Terni-Perugia-Umbertide-San Sepolcro), che creerebbe nuove correnti di traffico verso il versante adriatico. Da Terontola si dirama invece la ferrovia per Perugia e Foligno, in corso di elettrificazione, collegamento della Toscana con l'Umbria e le Marche.

Si pone quindi il problema se convenga effettivamente puntare direttamente da Montevarchi su Chiusi oppure studiare una rettifica del tratto Montevarchi-Indicatore ed un eventuale raccordo Indicatore-Olmo per i treni che non debbano fermarsi ad Arezzo. Mi

risulta che esiste uno studio in proposito, che dimostrerebbe la possibilità di realizzare fra Montevarchi e Indicatore un tracciato con pendenza massima del 6 per mille e con curve di metri 2.000 di raggio, che richiederebbe una spesa abbastanza limitata, non prevedendo gallerie importanti. Non dico che debba essere senz'altro questa la soluzione, ma, tenuto conto delle buone caratteristiche, in generale, del tratto Olmo-Chiusi, mi sembra degna di interesse e di serio esame; considerando anche la possibilità di una rettifica sul tratto Chiusi-Terontola, o Castiglion del Lago.

Con queste mie osservazioni ho inteso esprimere non un parere definitivo, per cui non ho sufficienti elementi, ma delle perplessità. Coerentemente con altri miei interventi, specie durante la discussione dei bilanci dei trasporti, ritengo infatti un errore puntare tutto sui traffici a grande distanza, impegnando per essi fortissime somme e trascurando invece le relazioni locali, dalle quali spesso si possono ricavare incrementi di traffico assai più rilevanti, con investimenti più modesti. Sostanzialmente mi sembra che mantenendo un percorso, adeguatamente rettificato, per Arezzo e Terontola (che presenterebbe forse pendenze del 6 per mille anziché dell'8 per mille), la maggior lunghezza potrebbe importare un tempo di soli 10 minuti in più, al massimo, da Firenze a Roma, praticamente trascurabile; ed in compenso un'economia di vari miliardi, che potrebbero fruttare assai maggior traffico per le ferrovie se impiegati per potenziare altre linee che ne hanno tanto bisogno.

Il problema è invece diverso per le tre varianti fra Chiusi e Roma, che interessano zone scarsamente popolate, dove da una variazione di tracciato non vi sono da attendersi apprezzabili ripercussioni sul traffico; inoltre qui vi è effettivamente una fortissima quanto ingiustificata tortuosità del percorso, specialmente fra Orte e Roma, dove vi sono curve molte strette che riducono fortemente la velocità dei convogli.

Giustificata è anche la variante fra Firenze e Incisa che, a differenza delle tre sopradette, comporta ovviamente il mantenimento anche del percorso attuale (via Pontassieve) per i treni locali, il cui movimento risulterebbe molto facilitato dal diverso inquadramento dei treni direttissimi e rapidi, nonché dei merci diretti. In questo tratto quindi ne beneficerebbero sia le comunicazioni veloci, sia, indirettamente, quelle a carattere vicinale, oggi quasi sempre ritardate dai sorpassi dei treni a lungo percorso. Inoltre la sollecitata costruzione di questa variante consentirebbe di ab-

binarvi la soluzione del grave problema dell'interramento della ferrovia stessa nel tratto urbano di Firenze, di cui è sempre più sentita la necessità.

Il frequente abbinamento di opere di rettificazione di tracciati ferroviari e di spostamento o interramenti o di essi per motivi urbanistici sottolinea la necessità che queste opere vengano finanziate, almeno in massima parte, dal Ministero dei lavori pubblici, sullo stesso piano delle nuove costruzioni ferroviarie, in quanto oggi il problema delle rettifiche di tracciato è non meno importante della costruzione di nuovi tronchi e costituisce opera pubblica per la valorizzazione e rivalutazione del patrimonio ferroviario nazionale, al pari delle opere di potenziamento della viabilità ordinaria, per le quali non si esita a spendere centinaia e centinaia di miliardi, a ritmo continuo. A queste opere che riguardano le sedi ferroviarie, e quindi una forma di viabilità analoga a quella delle strade, non possono bastare i modesti fondi del Ministero dei trasporti o dell'Azienda delle ferrovie dello Stato: tanto più che molto spesso entrano in gioco fattori urbanistici che non possono in alcun modo interessare il bilancio ferroviario.

Chiedo pertanto l'intervento del Ministero dei lavori pubblici per la sollecita elaborazione di un progetto-stralcio dell'intera opera di rettifica, che riguardi la sistemazione degli impianti ferroviari di Firenze e la costruzione, a cura dell'Ufficio nuove costruzioni ferroviarie, del nuovo tronco stazione Campo di Marte-Incisa Valdarno. In questa richiesta mi è di conforto la pregevole relazione del collega onorevole Ripamonti, il quale dedica un capitolo appunto alle nuove costruzioni ferroviarie, e rileva come degli impegni, e particolarmente notevoli, siano stati già assunti dal Ministero dei lavori pubblici. A questo punto mi sia consentito di ricordare, a mo' di esempio, la circonvallazione di Trieste, la rettifica della Pontebbana, il riordino dei servizi ferroviari di Savona, la circonvallazione di Palermo, il tronco Maccarese-Roma smistamento; e si potrebbero citare altri casi.

Ora, noi spesso colleghiamo, quando si tratta di opere ferroviarie, la competenza del Ministero dei trasporti con quella del Ministero dei lavori pubblici, i quali quindi sopportano entrambi l'onere della spesa. Se questo avviene per i tratti che ho indicato, se l'abbinamento è pienamente giustificato per la rettifica del tratto Firenze-Roma, a maggior ragione questa divisione di competenze è necessario sottolineare per quanto riguarda il terzo ed ultimo problema sul quale, prima di conclu-

dere, mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi e del ministro: l'interramento dell'ultimo tratto della ferrovia Firenze-Roma, vale a dire l'interramento del tratto urbano della ferrovia stessa.

Che vi sia questa connessione, lo si può desumere anche dal fatto che fin dal 1900, ogni qualvolta di questo problema si è parlato, nel 1923, nel 1936, nel 1945, attraverso studi, indagini, relazioni, il problema stesso è stato sempre sottoposto alla considerazione responsabile del ministro dei trasporti e di quello dei lavori pubblici. Del resto, senza risalire tanto lontano nel tempo, su questo problema, che è ormai divenuto veramente urgente, abbiamo avuto il piacere di intrattenere la Camera già nel 1954, con la presentazione di una proposta di legge, che recava anche le firme degli onorevoli Cappugi, Foresi e Dieci-due, la quale si richiamava in modo specifico alla necessità del trasferimento di parte degli impianti ferroviari o dell'interramento in questione, perché la città di Firenze è veramente « partita in due » — direbbe Dante — da questo anello ferroviario che ne impedisce lo sviluppo, che ritarda i movimenti delle popolazioni e soprattutto ostacola quelle che sono le prospettive avvenire di tutto il complesso cittadino.

Durante la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1956-57, poi, ebbi il piacere di presentare un ordine del giorno — lo ricordo a me stesso, per non ricordarlo ancora al ministro, che è lo stesso ministro di allora — che fu accolto e sul quale si espresse favorevolmente la Camera. Riguardo a questo ordine del giorno, ripetutamente presentato l'anno successivo, in sede di discussione del bilancio dei trasporti e riecheggiate nelle discussioni che si ebbero sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, abbiamo sempre constatato l'adesione del Governo e della stessa Camera, adesione manifestata attraverso una esplicita votazione.

Orbene, ancora oggi, dato che quest'ordine del giorno ha ottenuto in passato tale adesione, mi permetto di sollecitare l'attenzione del Governo su questo problema che ormai, ripeto, è divenuto particolarmente urgente. E ritengo che il modo migliore per sollecitarla sia quello di ripetere quanto costituiva parte essenziale dell'ultimo ordine del giorno approvato, laddove si invita il Governo « a voler adottare le misure necessarie perché venga effettuato, con la massima sollecitudine, l'interramento della linea ferroviaria compresa tra via dello Statuto ed il cavalcavia del Pino; soluzione, questa dell'interramento, che tra

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

le varie fino ad oggi studiate e progettate sembra al provveditorato toscano delle opere pubbliche, d'accordo con la direzione compartimentale delle ferrovie di Firenze, nonché all'amministrazione comunale, la più idonea a dare un soddisfacente inizio alla risoluzione del grave problema, in quanto gli impianti della stazione di Firenze-Campo di Marte rimarranno inalterati e la nuova linea verrà a svilupparsi per la massima parte in galleria, rendendo quindi disponibili aree fabbricative il cui valore permetterebbe di ridurre sensibilmente l'onere dell'esecuzione dei lavori di interramento ».

Le aree che si verrebbero a rendere disponibili attraverso questa operazione raggiungono la rispettabile cifra di 450 mila metri quadrati circa. Anzi, recenti studi, sempre degli organi tecnici e competenti, dal provveditorato alle opere pubbliche all'amministrazione comunale e al compartimento ferroviario di Firenze, porterebbero a concludere che l'opera sarebbe realizzabile con una spesa di pochi miliardi, considerato l'introito derivante dalla messa a disposizione a fini edificatori di quei 450 mila metri quadri circa di terreno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Scusi, onorevole Vedovato, di chi sono questi terreni ?

VEDOVATO. In buona parte sono oggi coperti dalla strada ferroviaria e quindi sono facilmente alienabili. Alcuni di essi superano di gran lunga in larghezza le misure normali del percorso ferroviario perché hanno allargamenti per parchi merci.

Dal momento che è in cantiere (e vediamo che la risoluzione sembra avviata a buon esito) la rettifica della via ferrata tra Firenze e Roma, e dal momento che Firenze è il punto terminale di questa rettifica, considerata la modesta relativa spesa di questo interramento, penso che non dovrebbe essere difficile prendere l'iniziativa e portarla finalmente a compimento.

Ho iniziato con un « finalmente », termine con un « finalmente ». Questa espressione che vuole essere un augurio, è giustificata soprattutto dal dinamismo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale tutti diamo atto dei risultati che sta realizzando. E poiché l'autostrada del sole, sulla quale ci siamo permessi di richiamare l'attenzione in ordine ad alcuni problemi proiettati nell'avvenire, rappresenta una meravigliosa realizzazione, speriamo che, mercé l'autorevole spinta del ministro dei lavori pubblici, si possa finalmente attuare l'altra meravigliosa realizzazione, che

Firenze attende da decenni. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Rinvio a domani il seguito della discussione.

Deferimento a Commissioni.

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

alla I Commissione (Affari costituzionali):

« Istituzione del ruolo delle visitatrici doganali » (1328) (*Con parere della V e della VI Commissione*);

alla II Commissione (Interni):

RUSSO SPENA RAFFAELLO ed altri: « Modificazione dell'articolo 3, comma secondo, del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 362, riguardante il ruolo organico degli ufficiali del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (*Urgenza*) (1302) (*Con parere della V Commissione*);

alla III Commissione (Esteri):

« Partecipazione italiana alla sorveglianza sulle condizioni di sicurezza, di lavoro e di vita della manodopera italiana impiegata in miniere di carbone all'estero » (*Approvato dalla III Commissione permanente del Senato*) (1347) (*Con parere della V e della XIII Commissione*);

alla IV Commissione (Giustizia):

« Rettifica dei confini del punto franco di Brindisi, istituito con la legge 4 novembre 1951, n. 1295 » (1329) (*Con parere della V Commissione*);

alla X Commissione (Trasporti):

« Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » (1334) (*Con parere della VI Commissione*);

alla XI Commissione (Agricoltura):

« Modificazioni degli articoli 14, 24 e 29 della legge 18 giugno 1931, n. 987, per la difesa delle piante coltivate e dei prodotti agrari dalle cause nemiche e sui relativi servizi » (1324) (*Con parere della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla II Commissione (Interni):

BOZZI: « Assunzione a carico della Cassa del Mezzogiorno di oneri per la costruzione, ampliamento e sistemazione di sedi municipali » (1330) (*Con parere della V Commissione*);

BOZZI: « Assunzione da parte dell'Opera nazionale per gli invalidi di guerra dell'assistenza agli invalidi per servizio » (1335) (*Con parere della V Commissione*);

alla IV Commissione (Giustizia):

« Disposizioni relative al personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie » (*Approvato dal Senato*) (1354);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

LIZZADRI e FERRI: « Modificazione dei decreti del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767, e 11 gennaio 1956, n. 19 » (448) (*Con parere della V Commissione*);

MISEFARI e GULLO: « Nuova disciplina dell'assegno personale ai dipendenti dello Stato » (789) (*Con parere della V Commissione*);

PELLEGRINO ed altri: « Estensione della tredicesima mensilità e dell'assistenza sanitaria ai vice pretori onorari con incarico di uditore vice pretore » (*Urgenza*) (883) (*Con parere della IV e della V Commissione*);

DE MICHELI VITTURI ed altri: « Modifica dell'articolo 9 della legge 20 marzo 1954, n. 72, sul trattamento di quiescenza degli appartenenti alla disciolta milizia volontaria per la sicurezza nazionale » (*Urgenza*) (1112) (*Con parere della V e della VII Commissione*);

« Applicazione della imposta fabbricati sulla base delle rendite del nuovo catasto edilizio urbano » (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (1377) (*Con parere della V Commissione*);

alla VIII Commissione (Istruzione):

CRUCIANI ed altri: « Norme integrative del decreto-legge 24 giugno 1952, n. 649, convertito in legge 25 luglio 1952, n. 1059, per la nomina dei commissari di esame per il disegno, storia dell'arte, educazione fisica, musica e canto corale » (1345);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

SPALLONE ed altri: « Modifiche all'articolo 52 del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici,

approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1175 » (1344) (*Con parere della XII Commissione*);

alla XIII Commissione (Lavoro):

FRUNZIO ed altri: « Modifica all'articolo 4 del testo unico delle norme sugli assegni familiari approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 1955, n. 797 » (1336);

SIMONACCI e FRACASSI: « Ripristino del pagamento delle pensioni di invalidità sospeso in applicazione dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1957, n. 818 » (1342);

SIMONACCI e FRACASSI: « Modificazione dell'articolo 3 della legge 27 febbraio 1958, n. 130 » (1343).

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e della marina mercantile, sui gravi avvenimenti del 29 giugno 1959 a Torre del Greco (Napoli), dove la legittima esasperazione dei marittimi e della popolazione è stata violentemente contrastata dalla forza pubblica, mentre la responsabilità e l'assurda resistenza degli armatori continua a trovare nell'atteggiamento del Governo ogni compiacente ed ingiustificato sostegno.

(1674) « MAGLIETTA, NAPOLITANO GIORGIO, CAPRARA, FASANO, ARENELLA, GOMEZ D'AYALA, VIVIANI LUCIANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della marina mercantile, sui fatti di Torre del Greco, avvenuti il 28 ed il 29 giugno 1959.

(1675)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti urgenti ed efficaci intenda adottare per 10 famiglie di impiegati che ad Andria, in provincia di Bari, hanno dovuto sgombrare una palazzina I.N.A.-Casa (della cui stabilità si teme per sospetti boati provenienti dalle fondazioni) a viale Gramsci ed

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

essere ammassate in offensiva promiscuità in un edificio scolastico.

« L'interrogante chiede inoltre che sia aperta un'inchiesta sui fatti lamentati, le loro cause e gli eventuali responsabili.

(1676) « SFORZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritenga opportuno — rilevando la gravità dell'attuale situazione del mercato vinicolo — di proporre un provvedimento per l'abolizione dell'imposta di consumo sul vino, principale naturale rimedio per la risoluzione della crisi.

(1677) « BASILE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per venire incontro alle popolazioni agricole duramente colpite, in questi giorni, da una gravissima grandinata in provincia di Mantova ed in particolare nei comuni di Viadana, Sabbioneta, Bozzolo, Rivarolo Mantovano, Acquanegra, Asola, Casalmoro, Casalromano.

(1678) « TRUZZI, BARONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se intende provvedere, dopo i gravi danni provocati dal nubifragio del 24 giugno 1959 in molte località della provincia di Bergamo, che ha colpito in modo particolare le produzioni agricole, perché vengano stanziati adeguati aiuti ai cittadini danneggiati previsti dalle apposite leggi e da altre disposizioni ministeriali; e se intende, considerato il ricorrere di tali dannosi eventi, studiare l'opportunità della costituzione di un « Fondo nazionale di solidarietà » che serva ad assicurare un pronto ed organico intervento in ogni circostanza di questo genere.

(1679) « BRIGHENTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intendono adottare per aiutare le popolazioni contadine del comune di Grantorto e di altri comuni del mandamento di Cittadella della provincia di Padova, colpiti, nella giornata del 15 giugno 1959, da una violenta grandinata che si è abbattuta particolarmente nella zona del comune di Grantorto distruggendone i raccolti nella misura media dell'80

per cento e chiede pertanto che urgentemente le seguenti misure vengano adottate:

1°) distribuzione di grano per uso familiare e per le coltivazioni per l'annata 1959-1960, ai fittavoli e ai coltivatori diretti danneggiati;

2°) distribuzione di mangime e foraggi per il mantenimento del bestiame;

3°) esenzione per i piccoli e medi proprietari e affittuari, almeno per un anno, dalle imposte di famiglia, dalle imposte sul bestiame e sui redditi agrari e relative alle supercontribuzioni;

4°) integrazione di bilancio al comune di Grantorto e a quelli vicini i cui territori sono stati colpiti per quanto gli stessi comuni concederanno di esenzioni fiscali e aiuti ai coltivatori diretti colpiti dalla calamità.

(1680) « Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere se è a conoscenza che in questi giorni la direzione della Società A.M.M.I. ha richiesto il licenziamento di 75 operai in servizio presso le miniere di Gorno (Bergamo), e cosa intende fare, nel quadro dell'azione in corso di sistemazione del complesso minerario A.M.M.I. e che piano di ricerche dei giacimenti minerari, per garantire uno sviluppo di quelle importanti miniere, il posto di lavoro alle maestranze occupate, e la creazione di nuove fonti di lavoro.

(1681) « BRIGHENTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e della marina mercantile, sui gravi fatti di Torre del Greco:

per conoscere quali provvedimenti intendono adottare a carico dei responsabili delle forze di polizia che, calpestando i fondamentali principi di libertà e di democrazia sanciti nella Costituzione, si sono resi responsabili di ingiustificate, brutali violenze contro i lavoratori e contro la popolazione rendendo drammatica la situazione, già tesa, esistente nella città, che vive prevalentemente dell'attività della gente del mare;

per conoscere, inoltre, quali iniziative intendono promuovere per porre fine agli arresti discriminatori e allo stato di assedio cui è attualmente soggetta la città di Torre del Greco;

per conoscere, infine, quali misure intendono proporre per vincere la tenace, ca-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

parbia intransigenza opposta dagli armatori verso le giuste rivendicazioni sindacali dei lavoratori del mare.

(1682) « AVOLIO, DI NARDO, DE MARTINO FRANCESCO, CACCIATORE, CONCAS, PREZIOSI COSTANTINO, BOGONI, MOGLIACCI, FRANCO PASQUALE, CALAMO, VALORI, AMADEI, FERRI, PICINI, RICCA, BENSI, FABBRI, MUSOTTO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per venire incontro ai danneggiati di un'altra violenta grandinata che si è abbattuta sabato 20 giugno 1959 in varie località della regione marchigiana.

« Particolari danni vengono segnalati nel comune di Pievebovigliana (Macerata) e in alcuni territori del comune di Ascoli Piceno. (7183) « DE' COCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per sapere con urgenza se, con riferimento alla interrogazione presentata dall'interrogante in data 30 maggio 1959 relativamente alla presidenza dell'Azienda autonoma di soggiorno di Lignano in provincia di Udine, sia a sua conoscenza che:

1°) cinque degli otto membri del comitato di amministrazione dell'Azienda di soggiorno si sono dimessi per sfiducia nei confronti del presidente;

2°) precedentemente si era dimesso il segretario dell'azienda stessa perché, per ragioni che appaiono evidenti, gli era stato reso impossibile mantenere l'incarico;

3°) il presidente, anche con le recenti assunzioni di personale, ha cercato di fare della azienda un feudo personale e politico.

« L'interrogante chiede di conseguenza di conoscere quali siano i provvedimenti urgenti che il Governo intende prendere per riportare la normalità a Lignano e se non ritenga di dover disporre la nomina di un commissario al disopra delle parti in causa.

(7184) « DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se intenda provvedere a coprire l'organico della cancelleria del tribunale di Salerno (la cui

pianta attualmente risulta scoperta di 4 posti) data la mole di lavoro e l'importanza del tribunale e l'impegno con il quale gli attuali addetti alle cancellerie svolgono la loro attività anche al di fuori del normale orario di lavoro.

(7185) « ANGRISANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se è a conoscenza dello stato di abbandono in cui si trova il campo militare del cimitero del Verano di Roma e se non ritenga di dover intervenire perché il luogo dove riposano le spoglie dei caduti per la patria venga tenuto col decoro dovuto alla loro sacra memoria.

(7186) « MALAGODI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere il suo pensiero sulla particolare assurda situazione che l'applicazione della legge 13 marzo 1958, n. 165, ha creato per i presidi di seconda categoria degli istituti di istruzione secondaria, i quali, dopo aver vinto un concorso per la detta funzione dirigente — ovviamente superiore dal punto di vista gerarchico e di maggiore impegno per quanto attiene alle relative mansioni e responsabilità di quella di semplice insegnante — si son visti attribuire, con una disposizione sopravvenuta e che all'atto del concorso stesso essi non potevano logicamente prevedere, un trattamento economico notevolmente inferiore a quello che essi avrebbero goduto se avessero continuato a svolgere le mansioni di professore.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere — nel caso che il ministro condivida il giudizio negativo circa tale stortura — che cosa il ministro stesso intenda fare per eliminare l'inconveniente, e se non creda che tale eliminazione debba non limitarsi soltanto ad un provvedimento parziale ed empirico, ma debba essere tale da risolvere il problema completamente, sia sotto il profilo economico che sotto quello morale.

(7187) « CAMANGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali sono effettivamente le scuole di ogni ordine e grado in programma per la istituzione nell'anno scolastico 1959-60 nelle provincie di Perugia, Terni e Rieti, onde tranquillizzare l'opinione pubblica e le autorità allarmate dai continui e spesso discordi comunicati di enti ed autorità.

(7188) « CRUCIANI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga sia divenuta urgente la presentazione del disegno di legge, già elaborato presso gli uffici, riguardante l'Ente siciliano di elettricità che attende da lungo tempo di essere ammesso a beneficiare dei contributi dello Stato, concordemente riconosciutigli e mai concessi, necessari per il completamento e lo sviluppo dei suoi programmi.

(7189)

« ANFUSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno essere ripresi ed ultimati i lavori per la litoranea turistica Siracusa-Catania che, come è noto, lungo il primo tratto, si svolge in una zona industriale di notevole espansione.

« I lavori iniziatisi da più di 10 anni e ripetutamente interrotti, si trovano ora in una inspiegabile stasi.

« Tale stato di disagio non solo aggrava il problema delle comunicazioni, ma si ripercuote negativamente sui rapporti economici tra le due provincie e le zone viciniori.

(7190)

« ANFUSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intenda autorizzare l'apertura di un nuovo cantiere di lavoro in Lodi, come da richiesta documentata inoltrata, alla fine del mese di maggio 1959, dal sindaco della città.

« L'interrogante richiama l'attenzione del ministro sul fatto che la chiusura del precedente cantiere di lavoro n. 046532/L, ha aggravato lo stato di disoccupazione nel Lodigiano, e che la vicina capitale lombarda può limitatamente ovviare al grave disagio sociale che è conseguito al provvedimento, dato che le scarse opportunità di lavoro interessano essenzialmente gli specializzati dell'industria.

(7191)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intende prendere a favore delle zone le cui colture sono state fortemente danneggiate dal recente nubifragio abbattutosi nei comuni di Castiglione del Lago, Paciano, Panicale, Città della Pieve, Piegaro, Marsciano, Collazzone, Spoleto, Assisi, Bastia e zone limitrofe.

(7192)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale, per chiedere se, in considerazione delle gravi condizioni in cui versa l'agricoltura di diverse zone del Mezzogiorno d'Italia, non intendano promuovere:

1°) la rateizzazione dei debiti agrari contratti fino a tutta l'annata in corso;

2°) il calcolo dei contributi unificati, in relazione alle effettive giornate di lavoro;

3°) la erogazione del credito agrario nel prossimo anno, indipendentemente dai debiti precedenti rateizzati;

4°) il sostegno dei prezzi dei prodotti agricoli mediante l'aumento dei contingenti di ammasso.

(7193)

« DE MARZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere per quali ragioni non si è proceduto ancora alla pubblicazione dei risultati del concorso per titoli al posto di medico di reparto delle ferrovie dello Stato per Rossano Calabro, concorso che si è chiuso il 15 gennaio 1959. Si noti che il posto è vacante fin dall'aprile 1958 e che l'ingiustificato ritardo nell'espletamento del concorso dà luogo a considerazioni ed a supposizioni che certo non conferiscono al prestigio della pubblica amministrazione.

(7194)

« GULLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere per quali ragioni, ad un anno dalla pubblicazione della legge 13 marzo 1958, n. 250, sulle « Previdenze a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne » e ad un anno dalla loro presentazione, le domande di decine di pescatori, tutti ultrasessantacinquenni, del comune di Castellabate (provincia di Salerno), fino ad oggi non hanno avuto alcun esito.

(7195)

« ANGRISANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per sapere se, in attesa della discussione delle proposte di legge Lappenna e Fracassi (786) e Lucifero (838), concernenti il conferimento di posti di ruolo occupati interinalmente da sanitari da oltre 10 anni, non intenda rinviare i concorsi indetti da varie provincie per i quali non sono ancora scaduti i termini per la presentazione delle domande, onde evitare che i benefici previsti dalle medesime, una volta accolte dal Parlamento, non trovino più applicazione; per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

sapere infine se non ritenga far conoscere quanti sono i sanitari di comuni superiori a 10 mila abitanti attualmente interini da oltre 10 anni.

(7196)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per sapere se non ritiene di dover erogare qualche sussidio congruente al Centro regionale di chirurgia cardio-vascolare, che da pochi mesi è sorto presso il Policlinico di Palermo e che è destinato ad avere grande sviluppo e importanza.

(7197)

« RUSSO SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e i ministri degli affari esteri, dell'agricoltura e foreste e della sanità, per conoscere se — tenuto conto della necessità di ottenere al più presto produzione di gas non velenoso, nel campo industriale, in difesa soprattutto della salute pubblica, a scanso di inquinamento atmosferico e di continue disgrazie, come pure a protezione delle vegetazioni in genere, nelle città e nelle immediate vicinanze di esse — non ritengano opportuno di nominare una apposita commissione tecnico-industriale e commerciale perché studi pratiche modalità intese a produrre gas di uso domestico, reso immune da proprietà velenose ed a depurare i fiumi di rifiuto, emananti dalle ciminiere industriali, specie nei grandi centri, a scanso di inquinamento atmosferico e ciò, in analogia a quanto venne praticato in Germania prima dell'ultima guerra (Hammeln-Potsdam-Chemnitz ecc.) ed ora abbandonate per motivi d'ordine economico, ed attualmente ancora in atto in Svizzera (per esempio a Basilea).

« Detta commissione, previa indagini ed accertamenti preliminari per via diplomatica e successivi sopralluoghi per studi e raccolta di utili elementi destinati ad idonee proposte, potrebbe praticamente adoprarsi, con sollecitudine, sia per la soluzione pratica dell'importante problema di immunizzazione, sia per l'utilizzazione dei sottoprodotti in campo industriale e commerciale (come per esempio il nero fumo ed il bitume) a pareggio, od almeno a diminuzione della spesa necessarie per gli impianti depuratori occorrenti.

(7198)

« ALLIATA DI MONTEREALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se, in conformità ai voti espressi dalle rappresentanze di categoria, non ritenga necessario

predisporre adeguati provvedimenti allo scopo di venire incontro alle esigenze del personale subalterno della scuola, e che in particolare si riferiscono all'assegnazione dell'orario normale di lavoro, alla distribuzione ed alla retribuzione del lavoro straordinario, all'assicurazione in caso di infortunio da effettuarsi a carico delle casse scolastiche, alla giusta regolamentazione delle ferie estive, alla concessione delle divise ai bidelli non di ruolo e, infine, alla sistemazione degli stessi bidelli non di ruolo che prestino servizio da almeno tre anni.

(7199)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda adottare per ripristinare il normale traffico sulla strada che dal bivio della statale n. 19 conduce a Luzzi, Bisignano, Acri, Santa Sofia d'Epiro, San Demetrio Corone, collegando questi comuni, la cui popolazione complessiva assomma ad oltre 50.000 unità, a Cosenza.

« Il traffico è stato interrotto essendo stato giudicato pericolante e dovendosi ricostruire il ponte che su detta strada collega le due sponde del Crati, quasi all'altezza dello scalo ferroviario di Luzzi, Bisignano, Acri.

« Intanto il traffico, allungando secondo i paesi, di 15 o 25 chilometri, si dirotta per le strade di bonifica Bisignano-scalo di Mongrassano, e, per il comune di Luzzi, lungo una stradella di fortuna che, costeggiando il Crati, raggiunge il ponte di Rose.

« Poiché la strada di bonifica Bisignano-scalo di Mongrassano, è ancora incompleta, non bitumata, quasi dissestata, si rende quantomeno necessario provvedere all'immediato completamento e sistemazione della stessa. D'altra parte per il comune di Luzzi sarebbe necessaria quanto meno la costruzione di una passerella o di un ponte di fortuna tale da consentire il traffico poco più a monte od a valle del ponte interrotto, senza obbligare a percorrere la stradella di fortuna di cui si è detto.

« Ma soprattutto rendesi indispensabile provvedere al più presto alla costruzione del nuovo ponte.

« A tal fine in particolare l'interrogante chiede di conoscere lo stato attuale della progettazione e di avere dal ministro precise assicurazioni sulla celerità dei lavori di costruzione del nuovo ponte, nonché sulla immediatezza dei provvedimenti provvisori, del tipo di quelli indicati, che rendano meno disage-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

vole il traffico tra Cosenza e i comuni citati, sin quando il ponte non sarà ultimato.

« L'interrogante fa presente infine che la costruzione del nuovo ponte potrebbe rappresentare una ottima occasione per la eliminazione del passaggio a livello sito a pochi metri di distanza dallo stesso, previa la costruzione di un soprapassaggio che utilizzi i 5 o 6 metri di dislivello esistenti.

« L'interrogante chiede pertanto infine al ministro se non ritenga opportuno disporre in modo che nella nuova opera da farsi urgentemente sia compresa la eliminazione del passaggio a livello.

(7200)

« MISASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se è a conoscenza delle reazioni negative provocate nella pubblica opinione ternana dai due provvedimenti di declassamento della stazione ferroviaria di Terni e di soppressione dell'annesso « 7° Reparto lavori ».

« L'importanza della stazione di Terni è influenzata anche dal fatto che la città costituisce uno dei grandi centri industriali dell'Italia centrale, con un ampio retroterra economico regionale, ed è espressa anche in termini attinenti il movimento ferroviario nella cifra di incasso della stazione che supera, annualmente, il miliardo e mezzo.

« Accresce rilievo alla funzione della stazione delle ferrovie dello Stato di Terni, oltre al fatto di essere importante nodo ferroviario sulla linea Roma-Orte-Ancona, anche quello di essere alla convergenza delle linee Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona e Terni-Todi-Perugia-Sansepolcro.

« D'altro canto il riassetto delle sedi dei Reparti lavori non può ovviamente realizzarsi a spese del maggiore centro della zona, il quale nel passato ha ospitato anche due reparti di lavori.

« Alle gravi conseguenze negative di ordine generale, se ne aggiungono anche altre che investono la condizione dei dipendenti della stazione delle ferrovie dello Stato di Terni, in quanto l'esecuzione dei due provvedimenti comporterebbe per essi danni e disagi di ogni ordine.

« Per tali considerazioni, l'interrogante chiede di sapere se il ministro non ritenga opportuno, previo riesame, revocare i provvedimenti in questione lesivi degli interessi e del prestigio della città di Terni e della sua provincia, e di un numeroso gruppo di dipen-

denti delle ferrovie dello Stato operanti in quella stazione.

(7201)

« GUIDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere quando saranno emanate le disposizioni ministeriali che dovranno disciplinare la fornitura di gas-metano per usi civili e domestici e se, in attesa della pubblicazione delle predette norme, il Ministero non possa autorizzare la fornitura ai comuni attraversati dal metanodotto Alfonsine-Veneto, i quali ripetutamente ne hanno fatto richiesta allo scopo di offrire il tanto atteso beneficio alle rispettive popolazioni,

(7202)

« GUI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere, nominativamente e dettagliatamente, quanto i componenti dei consigli di amministrazione e dei collegi sindacali dell'E.N.I. e di tutte le società che appartengono al gruppo hanno percepito, nel decorso esercizio, a qualsiasi titolo (e cioè come stipendi fissi, gettoni di presenza, spese di rappresentanza e rimborso spese, indennità di ogni genere, ripartizione di utili a disposizione del consiglio di amministrazione, ecc.) in conseguenza della loro funzione, e per conoscere ancora se e quali dei componenti suddetti hanno avuto a disposizione loro e delle loro famiglie eventuali alloggi ed automobili od aerei posti a carico dei bilanci sociali.

« Se tali retribuzioni dovessero risultare notevolmente elevate in confronto ai corrispondenti stipendi attribuiti ai pubblici funzionari, l'interrogante chiede inoltre di conoscere se si ritenga o no politica di giustizia e di progresso sociale, da attuarsi in un prossimo avvenire, quella volta ad ottenere una maggiore perequazione tra coloro che gestiscono enti economici e finanziari per conto dello Stato e coloro, invece, che svolgono negli uffici attività non di minore impegno o di minore responsabilità, anche se essi non hanno il tempo di concedere interviste a *Successo*, né hanno la possibilità, come si ha il piacere di leggere in detta rivista a proposito dell'ingegner Mattei, di acquistare riserve da pesca, di avere al proprio servizio intendenti che suonano il corno, come i guardiacaccia degli antichi feudatari, e di riunire collezioni di oltre duemila mosche finte da trota.

(7203)

« DANIELE ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e della difesa, per sapere a che punto stiano le operazioni di rimborso agli ex prigionieri di guerra in America della differenza tra la somma allora percepita di 80 cents di dollaro giornalieri e i dollari 2,10 fissati dalla Convenzione internazionale di Ginevra.

« In virtù dell'Accordo fra il Governo italiano ed il governo degli Stati Uniti d'America circa il regolamento di obblighi degli Stati Uniti nei riguardi di ex prigionieri italiani e dei loro *claims* (firmato il 14 gennaio 1949 da G. Pella e J. C. Dunn) gli Stati Uniti versarono al Governo italiano dollari 26.382.241.

« In data 24 aprile 1952, il ministro Fanfani dichiarava all'onorevole Fietta, interrogante:

1°) che il Governo italiano si era assunto in proprio tutte le obbligazioni verso i prigionieri di guerra già in mano americana;

2°) che le operazioni di gestione sia nei riguardi dell'erario che dei reduci erano quasi del tutto ultimate.

« Sono passati più di sette anni e non risulta all'interrogante che gli interessati abbiano riscossa la differenza loro dovuta.

(7204)

« JACOMETTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga conforme a giustizia provvedere perché l'accesso ai concorsi direttivi sia consentito anche ai maestri laureati in giurisprudenza con almeno tre anni di ordinario, a parità con i laureati in lettere e filosofia, tenendo presente che la laurea in legge è titolo di ammissione ai concorsi per cattedre di filosofia e pedagogia negli istituti medi superiori, magistrali compresi, e che già nell'ultimo concorso bandito, per direttori incaricati, è stata concessa la partecipazione anche ai laureati in giurisprudenza.

(7205)

« PINNA, BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere, in base a quanto è dichiarato — circa l'applicazione della legge 27 dicembre 1953, n. 959 — nella relazione al disegno di legge sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici (documento n. 831-A, Camera dei deputati, pagine 80-81), e cioè:

1°) il Ministero aveva emesso le ingiunzioni di pagamento dei sovracanonici nei confronti dei concessionari di grandi derivazioni per produzione di forza motrice, inademp-

pienti all'onere del sovracanone. Il tribunale regionale delle acque pubbliche di Roma ha accolto peraltro le richieste dei concessionari di sospensiva delle esecuzioni delle ingiunzioni di pagamento;

2°) malgrado tale difficoltà, l'azione energica dell'amministrazione è riuscita in molti casi ad ottenere il versamento di cospicue quote di canoni già maturati. In seguito ad accordi fra i comuni i consorzi dei comuni interessati, oppure d'ufficio, è stato provveduto e si sta provvedendo alla ripartizione e al pagamento delle somme introitate, che complessivamente ammontano a circa 15 miliardi di lire;

se anche in favore dei comuni montani del Molise, nei confronti dei quali si applica la legge 27 dicembre 1953, n. 959, possa utilmente e beneficamente essere sviluppata analogo « energica azione dell'amministrazione, che è riuscita in molti casi ad ottenere il versamento di cospicue quote di canoni già maturati », onde sanare una vecchia ingiustizia e, insieme, arrecare un tangibile, immediato beneficio a quelle amministrazioni comunali, i cui magri bilanci sono proverbiali, e, di riflesso, ad una miriade di contribuenti, per lo più contadini, e tutti, in genere, molto poveri.

(7206)

« AMICONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare in favore delle popolazioni contadine dei comuni di Forlì del Sannio (dove furiosi temporali hanno arrecato ingenti danni alle colture) e di Gildone (anch'esso colpito, in questi giorni, da una violenta grandinata, abbattutasi su quasi tutto l'agro, devastando, su una superficie di oltre 2.000 ettari, oltre la metà del raccolto), in provincia di Campobasso.

« L'interrogante fa presente che, in considerazione dei gravi danni alle colture, si rendono necessari — oltre ai normali sgravi fiscali disposti dalla legge — sostanziosi provvedimenti onde assicurare la ripresa produttiva delle aziende colpite.

(7207)

« AMICONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, in merito all'applicazione dell'articolo 55 del testo unico sulla caccia.

« È noto che, nonostante il parere del suddetto Ministero per l'interpretazione del citato articolo 55 del testo unico sulla caccia

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

che specificava essere riservato il diritto di cacciare, alla data di scadenza delle zone di ripopolamento e cattura, solo ai cacciatori dei comuni interessati e non a tutti i comuni della provincia, alcune sezioni provinciali cacciatori rimangono ferme nell'interpretazione opposta facendosi forza di una sentenza della magistratura.

« Quanto sopra esposto l'interrogante si permette di chiedere che nelle modifiche emanate alla legge sulla caccia sia compresa una esatta dizione interpretativa dell'articolo 55 come già comunicato da codesto Ministero.

(7208)

« MATTARELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali a Trieste non è ancora stato introdotto il sistema di pagamento dei contributi con bollini per l'assicurazione di invalidità e vecchiaia e continua pertanto ad essere applicato il sistema di pagamento dei contributi a mezzo di elenchi.

(7209)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia stato informato in ordine:

1°) ai licenziamenti arbitrari effettuati ai danni di sei lavoratori della « Fonderia Luigi Filiberti » di Cavaria (Varese), col pretesto — in fatto insussistente — che avrebbero manifestato l'intenzione di percuotere un capo-reparto, ma in realtà perché avevano accettato di presentarsi candidati nelle elezioni per la commissione interna;

2°) alla inesistenza di protezioni antinfortunistiche e di mezzi di pronto soccorso, sicché gli operai sono lasciati in condizione di aspirare — con grave nocimento — le polveri della fonderia, delle sabbiatrici, del reparto verniciatura, delle mole abrasive, ecc.;

3°) alla incredibile determinazione di vietare l'uso dei gabinetti di decenza all'infuori del termine prefissato di cinque minuti al mattino e cinque al pomeriggio, sotto minaccia di multe, sospensioni e licenziamenti;

4°) alle rappresaglie ed ai soprusi di ogni sorta che caratterizzano le relazioni fra la ditta e i lavoratori;

e quali interventi ritenga possibili per impedire alla Ditta Filiberti l'applicazione di sistemi manifestamente intollerabili per la dignità e la libertà dei lavoratori.

(7210)

« VIGORELLI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile, per conoscere, in relazione agli impegni assunti dal Governo italiano con quello greco ed a quanto preannunciato ufficialmente circa gli investimenti programmati nel settore dei trasporti marittimi per il 1959 dalla Finmare, che controlla le quattro società di navigazione marittima di preminente interesse nazionale: Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia e, più in particolare spiegato a pag. 50 della « Relazione programmatica, ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 1589 del 22 dicembre 1956, del Ministero delle partecipazioni statali » e preso atto che i competenti uffici tecnici e responsabili di Brindisi (Capitaneria di porto, ufficio del genio civile per le opere marittime) di intesa con la Camera di commercio, industria e agricoltura, con l'Ente provinciale del turismo, con il Consorzio del porto e con altri enti economici ed amministrativi di Brindisi, hanno provveduto a scegliere e delimitare il tratto della banchina « Sciabiche » del porto di Brindisi per la costruzione dell'approdo delle navi traghetto dell'istituendo servizio di linea Italia-Grecia; quando ed a quale cantiere navale italiano sarà affidata la commessa di lavoro per la costruzione di una nave speciale privata per il servizio di traghetto automobilistico e trasporto di persone tra l'Italia e la Grecia.

« Si osserva infine che secondo quanto progettato la commessa — già finanziata — dovrebbe essere in corso di ordinazione per avere la consegna della nave per il servizio di linea entro e non oltre l'anno 1960.

(7211) « GUADALUPI, BOGONI, LENOCI, BENSI, CONCAS, BRODOLINI, FARALLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza delle preoccupazioni che pervadono le popolazioni del grossetano, per la inadeguatezza della via Aurelia (specialmente nel tratto Grosseto-Roma) dove si verificano numerosissimi incidenti, e per sapere come intende intervenire (anche in considerazione dell'importanza che tale via di comunicazione riveste, nonché del fatto che la richiesta di allargamento e di sistemazione di tale arteria viene avanzata da tutte le rappresentanze delle popolazioni della Maremma) affinché tale problema possa essere al più presto affrontato e risolto.

(7212) « TOGNONI, BECCASTRINI, BARDINI, ROSSI MARIA MADDALENA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della rete idrica interna del comune di Duronia (Campobasso).

(7213)

« COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e delle finanze, per sapere se e quando è stata applicata la norma contenuta nell'articolo 18, lettera G), del regio decreto 29 luglio 1927, n. 1443 (partecipazione dello Stato ai profitti delle aziende minerarie); e per sapere quanti fondi sono stati reperiti a tale titolo negli ultimi 10 anni.

(7214)

« TOGNONI, BARDINI, BECCASTRINI, ROSSI MARIA MADDALENA, BRIGHENTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se risponde a verità che la direzione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale di Grosseto, a seguito di opportune indagini avrebbe constatato che il Consorzio agrario di Grosseto non era in regola con il pagamento dei contributi assicurativi; e per sapere, nell'eventualità che il fatto sussista, se non intenda intervenire, in considerazione del carattere nazionale dell'organizzazione dei consorzi agrari, per far svolgere analoghe indagini in tutte le provincie onde accertare eventuali evasioni che oltre a danneggiare gli interessi dei dipendenti dei consorzi, danneggerebbero anche le finanze dell'Istituto nazionale della previdenza sociale.

(7215)

« TOGNONI, BARDINI, BECCASTRINI, ROSSI MARIA MADDALENA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non creda di disporre che il deposito locomotive, esistente in Campobasso, ove avevano luogo le riparazioni delle locomotive, sia trasformato, essendo stati soppressi i treni a vapore, in deposito per riparazione di automotrici.

(7216)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se, in considerazione dei notevoli danni arrecati dall'avverso andamento stagionale alla coltura del frumento, non ravvisi l'op-

portunità di disporre per le imminenti operazioni di ammasso:

a) una diminuzione di dieci punti sul peso specifico minimo normalmente richiesto perché il grano venga ammesso all'ammasso;

b) una maggiorazione del 10 per cento sulla percentuale massima di bianconoto e ciò senza diminuzione di prezzo;

c) che i frumenti, che anche in base all'applicazione delle deroghe suddette risultino non idonei ad essere ammassati, vengano accettati ugualmente e classificati come grani teneri;

d) che sia congruamente aumentato il contingente di ammasso rispetto agli anni precedenti, al fine di evitare intuibili speculazioni a danno dei produttori.

(7217)

« DEL GIUDICE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere in qual modo si ritiene di dare garanzia agli agricoltori, i quali dall'ispettorato dell'agricoltura sono invitati a trasformare le culture tradizionali in orticoltura o frutticoltura, che i nuovi prodotti trovino collocamento ad equo prezzo.

(7218)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quale influenza abbia avuto l'ammodernamento della linea Macomer-Nuoro delle Ferrovie complementari sarde sul traffico passeggeri e merci, comparativamente, in unità e in percentuale, al movimento trimestrale prima e dopo l'ammodernamento.

(7219)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se, in considerazione della influenza decisiva sul traffico viaggiatori che ha avuto l'ammodernamento delle due linee Sassari Alghero e Sassari-Sarso, non ritenga di riesaminare la decisione relativa alla soppressione della linea ferroviaria Tempio-Monti (Sassari) in considerazione che anche l'ammodernamento di detta linea potrà avere una influenza decisiva sul traffico non solo dei viaggiatori, ma anche delle merci, su quel tronco ferroviario, e se non ritenga di tener conto del voto unanime espresso dal consiglio comunale di Tempio Pausonia perché venga revocata la decisione della linea Tempio-Monti, ed intanto, si soprasseda al suo smantellamento, tenendo conto che tale tronco ferroviario potrebbe raccordarsi, nella stazione di Monti, mediante il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

sistema di carrelli di adattamento, con la statale Cagliari-Olbia, e che tale raccordo favorirebbe notevolmente un più spedito ed economico servizio di inoltra per l'ammissione diretta delle navi traghetto (in confronto al servizio di autotrasporti fino all'imbarco sulle navi traghetto stesse, indubbiamente meno economico sotto tutti gli aspetti) dei prodotti dell'industria sugheriera, casearia, zootecnica e di quelli ortofrutticoli che costituiscono la base vitale dell'economia gallurese verso i mercati dell'Italia centro-settentrionale, economia che trarrà un più accentuato impulso dall'imminente attuazione del piano di rinascita della Sardegna.

(7220)

« POLANO ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro del tesoro, per conoscere:

1°) se sia vero che il governatore della Banca d'Italia ha più volte sollecitato il Banco di Napoli a cedere le azioni della Società editrice della *Gazzetta del Mezzogiorno*, in quanto è estranea ai fini statutari di detto istituto bancario l'attività editrice di quotidiani politici;

2°) se l'impostazione faziosamente di parte della *Gazzetta del Mezzogiorno* non sia di nocumento al prestigio bancario del Banco di Napoli e non si risolva in un finanziamento indiretto da parte di un istituto bancario di diritto pubblico delle attività propagandistiche di un partito politico;

3°) se sia vero che gli utili della *Gazzetta del Mezzogiorno* siano stati utilizzati per sanare il bilancio deficitario di un'altra azienda giornalistica che fa capo al Banco di Napoli;

4°) se sia vero che recentemente personalità del partito al cui servizio è la *Gazzetta del Mezzogiorno* siano intervenute presso il Banco di Napoli in favore del direttore della *Gazzetta del Mezzogiorno* mal giudicato per i suoi eccessi di zelo dagli stessi dirigenti di detto Banco;

5°) se il Governo, indipendentemente dalla soluzione che vorrà dare al problema della stampa politica di proprietà degli enti pubblici, non intenda prescrivere al Banco di Napoli di attuare i suggerimenti del governatore della Banca d'Italia, per quanto si riferisce alla cessione delle azioni della *Gazzetta del Mezzogiorno*.

(373)

« DE MARZIO, MANCO, SPONZIELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, per sapere se non ritengano doveroso impartire disposizioni alle forze di polizia addette al traffico perché si attengano — nel primo periodo di applicazione del nuovo codice stradale — a criteri di massima tolleranza e di collaborazione nei confronti degli utenti della strada.

« Un mese, ad esempio, dedicato alla educazione stradale ed alla acquisizione pratica delle norme della circolazione, ovierebbe a molti inconvenienti derivanti dalla ritardata emanazione del codice.

« A questa situazione va aggiunta la mancata pubblicazione del regolamento redatto dai Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici; regolamento che consterebbe di oltre seicento articoli tuttora al vaglio del Consiglio di Stato per il parere di competenza. Questa situazione, alla vigilia del 1° luglio 1959, giorno d'entrata in vigore del codice, mette il cittadino in condizioni d'indubbia difficoltà e, pertanto, appare indispensabile cercare una formula di graduale applicazione tale da evitare rigorismi non rispondenti a principi di equità.

« A ciò si aggiunga il fatto che, secondo indiscrezioni di stampa, diversi articoli regolamentari risulterebbero difformi o addirittura in contrasto con il dettato della legge, il che fa presumere che in sede di Consiglio di Stato, per vie amministrative o per iniziativa parlamentare, la definitiva stesura del regolamento potrebbe subire sensibili variazioni. Basti riferirsi alla regolamentazione relativa all'immatricolazione e targazione delle macchine agricole per convincersi dell'opportunità di quanto si è sopra sottolineato nell'interesse stesso della osservanza della legge.

(374)

« SERVELLO, GONELLA GIUSEPPE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per conoscere se è al corrente che nello sciopero nazionale unitario dei lavoratori metalmeccanici del 25-26 giugno 1959 la direzione della Fiat ha appesantito l'attacco contro il diritto di sciopero, che da tempo conduce con un gravissimo atto di rappresaglia, negando ai lavoratori che hanno scioperato durante l'anno 1959 e per qualsiasi motivo la corresponsione di quella parte di salario che viene definita premio di collaborazione dell'entità di 22.000 lire.

« E per conoscere se non ritiene opportuno di intervenire presso la direzione della Fiat

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

per esigere dalla stessa il rispetto del diritto di sciopero, e per intanto il ritiro dell'inammissibile provvedimento di rappsaglia.

(375) « SULOTTO, VACCHETTA, NEGARVILLE ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare i ministri della difesa e delle partecipazioni statali, in ordine ai servizi della Società Alitalia ed in merito al vivo malcontento esistente tra il personale dipendente, a causa dell'eccessivo orario di lavoro cui è sottoposto, particolarmente gravoso per il personale femminile, e per il trattamento economico assolutamente inadeguato rispetto ai propri impegni di fatica, di capacità e di responsabilità.

« Premesso che il personale tutto è superiore ad ogni elogio per bravura e per spirito di sacrificio, risulta agli interpellanti che, nonostante il recente aumento delle tariffe di trasporto aereo, la predetta società ricorra ad ogni forma di dannosa economia, dalla più meschina alla più grave e pericolosa, come quella di far fronte all'aumentato servizio di linea con un organico di personale assolutamente insufficiente. Ad esempio, sull'aereo partito alle ore 12,15 il 26 giugno 1959 da Ciampino per Milano-Malpensa era a bordo una sola *hostess* per tutto il servizio di carico completo, ed anche essa reperita pochi minuti prima del volo.

« Tutto ciò può indurre l'opinione pubblica, ancora commossa dalla recente sciagura di Busto Arsizio, a pensare che l'andazzo a estendere l'applicazione di un errato e criminoso concetto di economia in tutta la gestione della navigazione aerea, e particolarmente nella parte più delicata relativa al personale di bordo, ai velivoli, agli impianti ed ai servizi in genere, possa pregiudicare la stessa sicurezza del volo.

(376) « MOSCATELLI, INVERNIZZI ».

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.

CAPRARA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPRARA. Signor Presidente, fatti gravissimi sono ieri accaduti a Torre del Greco, dove tuttora permane una tensione allarmante ed assai pericolosa. Vi sono stati feriti

provocati da un comportamento irresponsabile delle forze di polizia. Donne e bambini sono stati brutalmente percossi, insieme con altri cittadini; donne e bambini sono stati selvaggiamente feriti. Alcuni feriti sono ricoverati in condizioni allarmanti, con pericolo per la loro vita, secondo le notizie che abbiamo personalmente appreso prima di lasciare la nostra città. Una antica disperata miseria, signor Presidente, ha fatto maturare la collera e la indignazione di migliaia e migliaia di cittadini che, in forma unitaria e in maniera decisa e ferma, hanno manifestato e chiesto provvedimenti adeguati al Governo, responsabile di questa situazione. Noi denunciemo questa responsabilità, perfettamente consapevoli di ciò che diciamo. Ciò che è accaduto a Torre del Greco è dovuto alla inerzia colpevole del Governo, che nulla ha fatto fino ad ora per dare la soluzione doverosa, equa, dignitosa alla vertenza dei marittimi che da troppo tempo si trascina. Non vi è dubbio che le recenti dichiarazioni del ministro della marina mercantile hanno aggravato la tensione e provocato i dolorosi incidenti di ieri. Quando infatti i marittimi e le loro famiglie hanno appreso che il ministro, nella recente discussione alla Camera, si è schierato apertamente a fianco degli armatori, essi hanno constatato che il Governo, anziché svolgere un'azione mediatrice, avalla l'ostinazione dei padroni, di coloro che negano loro un minimo indispensabile, condizioni più umane e civili di vita. In questa situazione si è inserito il comportamento provocatorio e inumano della polizia. Riteniamo di adempiere ad un nostro dovere chiedendo al Governo di provvedere subito, di fare in modo che vi sia un atto di distensione, che siano ritirate le forze di polizia, che siano concluse nel più breve tempo le indagini, che siano messi in libertà i fermati, che sia fatto tutto quanto è necessario per impedire che la situazione ancora grave e pericolosa precipiti. Noi avremmo preferito vedere qui stasera anche il ministro della marina mercantile, il quale ha perduto questa ultima occasione per dimostrare il suo senso di responsabilità; avremmo preferito fosse venuto a dire, a proporre qualche cosa che avesse potuto servire a distendere gli animi; chiediamo comunque che venga discussa senza indugio la interrogazione da noi presentata d'urgenza. Chiediamo che il Governo si adoperi per la ripresa delle trattative fra marittimi ed armatori, per far in modo che tali trattative siano avviate a soluzione. Questo è indispensabile per normalizzare una

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

situazione che trae senz'altro origine dalla politica che il Governo ha seguito fino ad oggi. (*Applausi a sinistra*).

AVOLIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AVOLIO. Signor Presidente, sui fatti di Torre del Greco, la cui gravità è a conoscenza del Governo, noi socialisti abbiamo presentato una interrogazione ai ministri dell'interno e della marina mercantile. Tutta la popolazione di Torre del Greco vive prevalentemente della attività della gente del mare ed è naturale che la vertenza in atto abbia creato una situazione drammatica.

Voglio, dunque, confidare che la Presidenza vorrà intervenire presso il Governo, perché misure urgenti siano adottate allo scopo di riportare la calma e la tranquillità in quella città e soprattutto allo scopo di evitare che si verifichino incidenti gravi come quelli di ieri, dovuti al comportamento inqualificabile della polizia. Questa è intervenuta brutalmente e ha percosso selvaggiamente donne e bambini che manifestavano la propria solidarietà con i marittimi in lotta per le loro giuste rivendicazioni sindacali. Ma, ciò facendo, quella gente esercitava un diritto previsto dalla Costituzione. Noi socialisti compiremo tutto intero il nostro dovere, porteremo avanti la nostra azione, ma intanto vogliamo confidare che tutto il paese vorrà esprimere la propria solidarietà ai lavoratori marittimi in lotta.

Al Governo chiediamo, oltre alle misure suddette, una pronta risposta alla nostra interrogazione. (*Applausi a sinistra*).

DE VITA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITA. Per quanto riguarda i dolorosi fatti di Torre del Greco, ritengo che il Governo debba riferire su di essi e sulla situazione che si è determinata in quella città.

Con l'occasione, vorrei anche sollecitare la discussione di una mia mozione relativa alla grave situazione della viticoltura italiana. La mozione è stata da me presentata circa tre mesi or sono; ne ho più volte sollecitato la discussione, ma senza successo. Il Governo, dietro mio sollecito, si è già dichiarato pronto a discuterla. La prego pertanto, signor Presidente, di voler esaminare la possibilità di iscrivere all'ordine del giorno detta mia mozione. La situazione del settore vitivinicolo è veramente grave. Le categorie interessate si muovono, vi sono manifestazioni di protesta in atto, perché la situazione è divenuta veramente intollerabile. Non vorrei che tale situazione si aggravasse ulteriormente, e che si ri-

petessero gli incidenti che si sono verificati a San Donaci, prima che Governo e Parlamento si decidano ad esaminare i gravi problemi che affliggono uno dei settori più importanti dell'economia agricola del nostro paese.

RICCIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO. Desidero anch'io sollecitare la trattazione dell'interrogazione che ho presentato sui fatti di Torre del Greco. Non vorrei entrare questa sera nel merito di tali fatti; tuttavia il numero dei feriti ed i gravi incidenti che si sono verificati postulano la necessità che, al più presto, sia fatta luce completa.

Approfitto dell'occasione per chiederle, signor Presidente, di sollecitare anche lo svolgimento di altre due interrogazioni da noi presentate circa quindici giorni fa sui fatti di Marigliano, dato che la crisi delle patate persiste e, anzi, in questi ultimi due giorni si è aggravata.

SULOTTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SULOTTO. In occasione degli ultimi scioperi dei lavoratori metalmeccanici e dei bancari, nonché di varie altre categorie che stanno battendosi per rinnovare il proprio contratto di lavoro, abbiamo dovuto constatare che il grande padronato ha cercato di colpire pesantemente i diritti dei lavoratori, in modo particolare il diritto di sciopero, attraverso ricatti e intimidazioni. Basti ricordare uno dei casi più clamorosi. La direzione della Fiat ha decurtato pesantemente il salario dei propri lavoratori, non corrispondendo a tutti coloro che hanno scioperato 22 mila lire del cosiddetto « premio di collaborazione ». Insieme con questa politica illegale del grande padronato, va anche denunciato un intervento inammissibile da parte della forza pubblica che, col pretesto della difesa del diritto al lavoro, impedisce di fatto il libero esercizio del diritto di sciopero, come di quello di propaganda, di picchettaggio, con mezzi che devono essere respinti e che esasperano pericolosamente i conflitti del lavoro.

Tali fatti sono intollerabili e; dato che da più parti sono state presentate interrogazioni e interpellanze per la difesa del diritto di sciopero e delle libertà sindacali in genere, noi chiediamo formalmente che il Governo si decida a rispondere. Si tratta di interpellanze e interrogazioni presentate da mesi e sollecitate più volte. È quindi giunto il tempo che la Camera assuma le proprie responsabilità e imponga agli industriali e alla forza pubblica il rispetto dei diritti fondamentali dei lavoratori italiani, così solennemente san-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

citi dalla Costituzione. Prego quindi il signor Presidente di esaminare la possibilità di stabilire con precisione la data di svolgimento delle varie interpellanze ed interrogazioni presentate sull'argomento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non potendo entrare nel merito su quanto è stato qui detto circa i dolorosi ed incresciosi fatti di Torre del Greco, per ovvia mancanza di notizie ufficiali e di responsabilità, data la diversa competenza del mio ministero, non mancherò di riferire al Presidente del Consiglio e ministro dell'interno quanto è stato detto dai colleghi che hanno testé preso la parola. Posso però assicurare che il Presidente del Consiglio e ministro dell'interno, impegnato in questi giorni nella discussione al Senato del bilancio dell'interno, non mancherà di presentarsi al più presto possibile alla Camera per rispondere alle interpellanze ed interrogazioni.

CAPRARA. La situazione è grave!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda le altre sollecitazioni avanzate dagli onorevoli De Vita, Riccio e Sulotto, non mancherò di riferire ai colleghi di Governo, che mi auguro possano dare una risposta quanto più sollecita possibile.

CAPRARA. Il Governo deve denunciare i responsabili dei fatti!

VIVIANI LUCIANA. La Camera deve potersi esprimere su questi avvenimenti!

MAGLIETTA. A Torre del Greco vi è gente che soffre e che viene continuamente provocata da parte della forza pubblica schierata contro i cittadini! (*Proteste al centro*).

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio, impegnato al Senato, ha fatto sapere che risponderà domani in quell'Assemblea, in sede di replica al bilancio dell'interno, alle interrogazioni presentate dai senatori sui fatti di Torre del Greco.

NAPOLITANO GIORGIO. Il Presidente del Consiglio non può assentarsi domani per mezz'ora per presentarsi alla Camera?

PRESIDENTE. La Presidenza si farà interprete del desiderio dei colleghi.

Per quanto riguarda le mozioni sul vino, ricordo all'onorevole De Vita che occorre l'accordo degli interessati con il Governo sulla data della discussione; in mancanza, sarà la Camera a determinarne la data.

La seduta termina alle 21,45.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

BOTTONELLI ed altri: Autorizzazione di spesa per la costruzione del canale di irrigazione emiliano-romagnolo (892);

TROISI e FRUNZIO: Aumento del contributo annuo a favore del Centro internazionale radio-medico (C.I.R.M.) (1276);

TITOMANLIO VITTORIA ed altri: Modificazioni alla legge 17 luglio 1942, n. 995, sul mantenimento dei minori assistiti nell'albergo dei poveri di Napoli (1317).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (831) — *Relatore*: Ripamonti;

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Delegazione al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia e di indulto (*Modificato dal Senato*) (1016-B) — *Relatori*: Dominedò e Guerrieri Emanuele.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (834) — *Relatore*: Amodio.

5. — *Discussione della proposta di legge:*

SEGNI e ERMINI: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'Unità nazionale (32) — *Relatore*: Baldelli.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia ed il Brasile relativo ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 (506) — *Relatore*: Cantalupo;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 (560) — *Relatore*: Brusasca;

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, con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 GIUGNO 1959

chiuso a Washington il 26 settembre 1951 (537) — *Relatore*: Vedovato;

Adesione allo Statuto del Centro internazionale di studi per la conservazione ed il restauro dei beni culturali, adottato a New Delhi dalla Conferenza generale dell'U.N.E.S.C.O. nella sua IX Sessione, ratifica dell'Accordo tra l'Italia e l'U.N.E.S.C.O. per disciplinare l'istituzione e lo statuto giuridico del Centro suddetto sul territorio italiano, concluso a Parigi il 27 aprile 1957 ed esecuzione dello Statuto e dell'Accordo suddetti (541) — *Relatore*: Vedovato;

Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e suc-

cessive modificazioni (*Urgenza*) (714) — *Relatore*: Vicentini;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (549) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

Votazione per l'elezione di tre rappresentanti nella Assemblea Parlamentare Europea.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI