

CDLXXIII.

SEDUTA DI LUNEDÌ 10 LUGLIO 1961

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi	22837
Disegni di legge:	
(Presentazione)	22871
(Trasmissione dal Senato)	22837
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (2770 e 2770-bis) . .	22838
PRESIDENTE	22838
TANTALO	22838
ANGELINI GIUSEPPE	22851
LA PENNA	22858
CURTI IVANO	22864
BARONI	22871
BIAGGI FRANCAANTONIO	22878
DELFINO	22884
FRUNZIO	22887
Domande di autorizzazione a procedere in giudizio (<i>Annunzio</i>):	
PRESIDENTE	22837
Interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	22892
Risposte scritte ad interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	22838

La seduta comincia alle 16.

CAVERI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 6 luglio.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Graziosi, Martino Edoardo e Marzotto.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente provvedimento approvato da quel consesso:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (3184).

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

Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Almirante, per il reato di cui all'articolo 104, 11° comma, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (*Non osservanza delle disposizioni in ordine alla mano da tenere*) (Doc. II, n. 234);

contro il deputato Angrisani, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale (*Difamazione aggravata*) (Doc. II, n. 235);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

contro il deputato Manco, per il reato di cui all'articolo 4 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (*Sosta vietata*) (Doc. II, n. 236);

contro il deputato Negrari, per il reato di cui all'articolo 388, prima parte, del codice penale (*Mancata esecuzione dolosa di un provvedimento del giudice*) (Doc. II, n. 237);

contro il deputato D'Arezzo, per il reato di cui agli articoli 81 e 590 del codice penale (*Lesioni colpose a danno di più persone*) (Doc. II, n. 238);

contro i deputati De Leonardis, De Marzio Ernesto, Ferri, Giglia, Mazzoni, Sangalli, Scarascia, Spataro, Belotti e Vicentini, per i seguenti reati: a) il primo, di cui agli articoli 110, 112, n. 1, 314, 81 capoverso 1° e 2°, del codice penale (*Concorso in peculato aggravato continuato*); b) il secondo, di cui agli articoli 110 e 314 del codice penale (*Concorso in peculato*); c) il terzo, di cui agli articoli 110, 112, n. 1, 81 capoverso, 314 e 61, n. 7, del codice penale (*Concorso in peculato continuato aggravato*); d) il quarto, di cui agli articoli 81 capoverso 1° e 2°, 314, 110 e 61, n. 7, del codice penale (*Concorso in peculato continuato*); e) il quinto, di cui agli articoli 314, 110 e 61, n. 7, del codice penale (*Concorso in peculato*); f) il sesto, di cui agli articoli 81 capoverso 1° e 2°, 314, 110 e 61, n. 7, del codice penale (*Concorso in peculato continuato*); g) il settimo, di cui agli articoli 110, 314 del codice penale (*Concorso in peculato*); h) l'ottavo, di cui agli articoli 110, 314, 81, 1° e 2° capoverso, e 61, n. 7, del codice penale (*Concorso in peculato continuato*); i) il nono, di cui agli articoli 81, capoverso 1° e 2°, 314, 110 e 61, n. 7, del codice penale (*Concorso in peculato continuato*); l) il decimo, di cui agli articoli 110, 314 e 61, n. 7, del codice penale (*Concorso in peculato*) (Doc. II, n. 239);

contro i deputati Giorgi e Mariani, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale (*Diffamazione*) (Doc. II, n. 240);

contro il deputato Cinciari Rodano Maria Lisa, per il reato di cui all'articolo 590 del codice penale in relazione all'articolo 583, n. 1, dello stesso codice (*Lesioni colpose*) (Doc. II, n. 241);

contro il deputato Arenella, per il reato di cui agli articoli 110 e 594 del codice penale (*Ingiuria*) (Doc. II, n. 242).

Saranno stampate, distribuite e trasmesse alla Giunta competente.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (2770 e 2770-bis).

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

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

TANTALO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che sia doveroso, all'inizio di questo mio intervento, dare atto al collega Giovanni Lombardi, relatore per la maggioranza, della notevole, complessa fatica compiuta per darci nella sua relazione una sintesi il più possibile organica e completa del bilancio dei lavori pubblici; sintesi che non si è tuttavia sottratta all'obbligo di un'indagine analitica particolareggiata sui vari capitoli del bilancio.

Questo mio intervento si svolgerà brevemente, nella comprensione e nel rispetto dei diritti degli altri colleghi, su due linee di carattere generale: la prima che risponderà a quella che, a mio modesto parere, sembra essere la domanda fondamentale che ci si deve porre al momento in cui si esamina un bilancio, e in particolare un bilancio come quello dei lavori pubblici; la seconda caratterizzata da una serie di osservazioni rapportate ai vari capitoli del bilancio.

La domanda a cui, come accennavo, è necessario rispondere esaminando questo bilancio, a me pare dovrebbe essere questa: la politica dei lavori pubblici si è inserita organicamente, dinamicamente nella politica di sviluppo perseguita, ed a mio parere attuata, dai governi democratici dalla liberazione ad oggi?

A questa domanda credo di poter dare senz'altro una risposta positiva, e di essere altresì in grado di documentare le ragioni e i motivi che suggeriscono e impongono una risposta positiva. Nell'immediato dopoguerra, ovvia e naturale preoccupazione dei governi del nostro paese fu quella di attendere, con la necessaria urgenza e tempestività, alla ricostruzione di quanto era stato ferocemente ed indiscriminatamente distrutto. Si seguirono quindi dei criteri di priorità determinati dalla necessità di ripresa delle diverse attività economiche. Ma a questo fondamentale obiettivo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

si aggiunge quello rappresentato dall'istanza sociale di fronteggiare la dilagante disoccupazione, legata a complessi fattori che non dipendevano soltanto dalla stasi produttiva. La scelta degli interventi anche in questo campo perciò si poteva dire circoscritta, in un certo senso già orientata: strade e ponti per riattivare le comunicazioni, opere portuali per consentire di risolvere il problema dei rifornimenti, costruzione di case in favore dei molti, dei troppi italiani che erano rimasti senza tetto. Queste varie esigenze provocarono un ampliamento delle competenze riservate tradizionalmente in materia di lavori pubblici allo Stato che, a seguito delle eccezionali circostanze verificatesi, si vide costretto ad assumere oneri particolarmente gravosi, in genere ricadenti su altri enti, quali enti locali, enti di beneficenza e di assistenza ed altri istituti pubblici.

Ne conseguì, come tutti ricordano, che la parte prevalente degli stanziamenti per lavori pubblici (quasi l'80 per cento nel 1945, più del 70 per cento nel 1946 ed oltre il 65 per cento nel 1947) fu, nella fase suddetta, assorbita dal programma di ricostruzione, che assume nel settore dei lavori pubblici, più ancora che in altri, un contenuto materiale di opere imponenti per numero e per mole. Solo nel 1948, con il graduale attenuarsi dell'onere per la ricostruzione, fu possibile predisporre più organici provvedimenti di nuove opere e ciò nel quadro della politica economica generale che, ormai raggiunti alcuni fondamentali obiettivi, era volta a creare le premesse per il futuro sviluppo del paese.

L'impostazione di tale programma comportava non soltanto sensibili oneri di carattere finanziario, ma anche e soprattutto la necessità di impegni pluriennali per assicurare, con la gradualità richiesta dai tempi tecnici di esecuzione, i mezzi finanziari necessari al completamento di tutto il complesso delle opere previste. Nello stesso tempo, si cercò di ricondurre l'azione dello Stato nei limiti delle sue normali e dirette competenze. In questo quadro, si è provveduto, da una parte, a rimettere in funzione il sistema delle opere pubbliche in concessione a pagamento differito con la legge 12 luglio 1949, n. 460, che consentiva a parità di oneri immediati a carico del bilancio di affrontare programmi di più vasta portata, e, dall'altra, si è provveduto ad instaurare un sistema di contributi in annualità per le opere pubbliche di competenza degli enti locali (legge 3 agosto 1949, n. 589). Quest'ultima legge modificatrice e regolatrice delle precedenti, spesso purtroppo

confuse e contraddittorie, tendeva a graduare, anche nello spirito delle rinnovate autonomie locali, la misura dell'intervento dello Stato, sia in relazione all'urgenza e all'utilità delle opere, sia in relazione alle necessità sociali delle popolazioni, sia, infine, in relazione alle possibilità economiche degli enti locali. Questi, nell'assumere direttamente sia pure solo una parte dell'onere ed invece tutta la responsabilità delle opere, venivano infatti indotti ad agire secondo criteri di più oculata selezione e di più economica esecuzione.

Con il 1950 si può dire abbia inizio anche nel campo dei lavori pubblici la nuova fase di sviluppo che, indubbiamente, è tuttora in corso. Un primo accenno, invero, ad una politica di sviluppo si era avuto proprio nel campo delle opere pubbliche e di pubblica utilità fin dal 1949 col piano per l'incremento dell'occupazione operaia mediante la costruzione di case per i lavoratori cioè con il piano Fanfani.

Con questo programma infatti, per la prima volta nel dopoguerra, si usciva dalla politica della ricostruzione, degli interventi di urgente necessità e si attuava una mobilitazione contemporanea di spesa pubblica e di capitale privato sotto forma di contributi obbligatori dei lavoratori e dei datori di lavoro per creare nuove possibilità di occupazione e per imprimere attraverso la espansione edilizia un più intenso ritmo di attività a tutta l'economia italiana. Compita la ricostruzione nelle sue linee essenziali, ricondotto l'intervento dello Stato alle opere di diretta competenza e ad un'azione di sostegno dell'opera degli enti locali, avviato il piano Fanfani come prima esperienza di piano pluriennale, si erano poste le condizioni obiettive per impostare una politica di opere pubbliche dirette a costruire le infrastrutture necessarie per lo sviluppo economico e sociale del paese.

Tale politica si è articolata in due direzioni fondamentali di cui una intesa a favorire un equilibrato sviluppo tra le varie regioni del paese, e l'altra orientata verso la realizzazione di un sostanziale progresso anche sul piano sociale. Tuttavia, nel settore dei lavori pubblici, sugli obiettivi di politica sociale hanno agito congiuntamente due spinte, una di valore contingente riguardante le possibilità immediate di occupazione ed una di portata permanente avente la finalità di mettere a disposizione di tutti i cittadini servizi adeguati per un progressivo miglioramento del loro tenore di vita. D'altra parte, la politica del sollevamento delle aree

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

deprese si è basata nella fase di impostazione iniziale su un ingente programma pluriennale di opere pubbliche dirette alla trasformazione dell'ambiente e quindi della struttura economica delle zone sottosvilupate del nostro paese. Il problema del Mezzogiorno e delle altre zone depresse ha, quindi, influenzato decisamente l'attività dello Stato in questo settore caratterizzandola come una politica generale delle opere pubbliche e di interesse pubblico che è andata oltre i limiti della specifica competenza di un solo Ministero.

L'azione del Governo si è quindi ispirata sostanzialmente alla realizzazione di un piano organico diretto al soddisfacimento equilibrato delle fondamentali esigenze dei servizi generali sia di carattere economico sia di carattere sociale.

Per quanto riguarda la selezione e la priorità delle opere si sono seguiti alcuni criteri fondamentali che possono così riassumersi: 1°) necessità di parificare tra le regioni italiane il patrimonio di opere pubbliche che rappresentano lo strumento pregiudiziale di ogni sviluppo economico e sociale; 2°) adozione nei vari settori di intervento di un criterio selettivo basato sulla produttività delle opere stesse; 3°) sviluppo coordinato delle opere nei vari settori per ottenere, sia pure gradualmente, risultati complessivi sull'ambiente economico e sociale.

Questi stessi criteri hanno trovato, come è noto, un'ordinata sistemazione nello schema di sviluppo che attribuisce alle opere pubbliche, nel quadro della vita economica nazionale, una funzione che, a seconda dei casi, può essere propulsiva o regolatrice. Compiti di propulsione adempiono infatti quelle opere pubbliche che, realizzando le condizioni di ambiente favorevoli allo sviluppo economico e sociale, creano incentivi diretti allo sviluppo di altre attività produttive. Funzioni regolatrici invece possono essere assolte da specifici interventi soprattutto nel settore dell'edilizia, sia nel corso del processo di sviluppo economico sia durante le fasi particolari della congiuntura. Le linee di politica economica generale che sono alla base dello «schema di sviluppo» hanno inoltre portato, nella selezione dei programmi, al perseguimento della massima produttività delle opere secondo un criterio che non esclude ma anzi dà rilievo alle istanze sociali il cui soddisfacimento condiziona il generale progresso economico.

Sul piano del metodo, sul piano degli strumenti, i governi hanno agito seguendo

due sistemi. Il primo riguarda le leggi che comportano impegni pluriennali per la realizzazione di programmi ad ampio respiro di diretta competenza dello Stato; il secondo prevede la concessione di contributi statali suddivisi in annualità. Esempi del primo sistema: le leggi per la sistemazione dei fiumi, per l'edilizia scolastica, per l'eliminazione delle case malsane, ecc.; esempi del secondo sistema: la già citata legge 3 agosto 1949, n. 589. Dall'adozione dei metodi di intervento innanzi ricordati consegue che le disponibilità offerte annualmente dal bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e, poiché siamo in tema di carattere generale, dalla Cassa per il mezzogiorno, non hanno rappresentato in questi anni che una parte del valore delle opere pubbliche o di interesse pubblico che sono state realizzate. In aggiunta a quelle disponibilità debbono infatti considerarsi i mezzi prelevati dal mercato finanziario in gran parte attraverso speciali istituti erogatori sotto forma di mutui che saranno ammortizzati con le annualità successive; debbono inoltre considerarsi, in alcuni settori, gli investimenti privati provocati dall'intervento dello Stato quando la concessione del contributo copre soltanto una aliquota del costo delle opere eseguite.

Al sistema degli impegni pluriennali e a quello dei contributi in annualità non sono mancate critiche anche recenti. Ma d'altra parte, tenuto conto della situazione economica generale, non si vede in quale altro modo sarebbe stato possibile affrontare opere e complessi di opere di grande impegno finanziario e tecnico che fra l'altro non potrebbero, anche se esistessero più ampie disponibilità finanziarie, esaurirsi nel corso di un solo esercizio.

Per quanto riguarda in particolare i contributi in annualità per le opere di competenza degli enti locali, le critiche pongono in rilievo da una parte il crescente irrigidimento del bilancio dei lavori pubblici in quanto gli impegni vi incidono per un periodo molto più lungo di quello nel quale si esaurisce il piano economico degli interventi e dall'altro le difficoltà per gli enti locali, soprattutto per i più poveri, di reperire i necessari finanziamenti. Ma, a parte i molteplici aspetti positivi già rilevati, si deve in primo luogo considerare che era assai difficile trovare una diversa soluzione che, a parità di onere sul bilancio dello Stato, consentisse con la stessa immediata efficacia di incoraggiare la realizzazione di numerose opere essenziali. In se-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

condo luogo, giova ricordare che sono in corso iniziative in sede amministrativa, volte a coordinare l'attività degli enti finanziatori, per rendere più spedite le procedure di concessione dei mutui e più rapida la realizzazione delle opere. Né va infine dimenticato che per i comuni più poveri lo Stato si è assunto la garanzia dei mutui e che nelle zone depresse, anche del centro-nord, ha preso a suo totale carico l'esecuzione di alcune importanti opere, ad esempio quelle igieniche.

Inoltre, l'esecuzione di vasti programmi nell'ambito settoriale e regionale ha condotto ad una serie di altre iniziative per rendere più operante il coordinamento tra le varie categorie di opere pubbliche e più economica e di più rapido rendimento la loro esecuzione. Ci si riferisce alla predisposizione di piani regionali aventi lo scopo di coordinare armonicamente le prospettive dei vari settori di sviluppo economico e sociale delle regioni, tenendo presente la struttura dei singoli ambienti. Utile funzione di coordinamento assumono in questo aspetto anche i piani regolatori comunali, resi obbligatori in base alla già esistente disciplina urbanistica dapprima per cento comuni e successivamente per altre centinaia.

Altro problema che è stato affrontato insieme con quello del coordinamento delle opere è quello della rapidità e della economicità della loro esecuzione, legato evidentemente allo snellimento di alcune procedure amministrative. A questo proposito si debbono ricordare anzitutto la revisione del contratto generale di appalto che risaliva al 1895 e in secondo luogo le iniziative per la revisione del regolamento per la direzione, la contabilità e il collaudo dei lavori, anche questo risalente al 1895, nonché la modificazione della legge sulle espropriazioni e la formulazione auspicata di vari testi unici.

Quando tutti questi provvedimenti saranno operanti, l'esecuzione delle opere pubbliche procederà certamente con maggiore speditezza ed economicità e si eviterà l'inconveniente dei residui di bilancio, per altro già ora in via di riduzione, che se in parte dipendono dai tempi tecnici di esecuzione delle opere, sono altresì in buona parte legati alla lentezza degli adempimenti amministrativi.

In conclusione, e per chiudere questa prima parte che si proponeva di dare una risposta alla domanda sulla validità della politica dei lavori pubblici sinora svolta, soprattutto inserita nella politica generale di

sviluppo economico e sociale del paese, nel ribadire il nostro assenso ed il nostro apprezzamento a questa politica, dobbiamo ricordare e sottolineare la notevole portata economica degli sforzi compiuti, in particolare attraverso l'impiego delle somme previste nel bilancio dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda aspetti particolari del bilancio, devo dire che concordo pienamente con il relatore di maggioranza sulla necessità di un sia pure graduale e prudente decentramento delle funzioni attribuite al ministero. L'onorevole relatore ha sottolineato questa necessità, adducendo a dimostrazione della validità di tale assunto la esperienza delle regioni a statuto speciale. Io credo che obiettivamente si debba convenire su questo orientamento, al quale, mi pare, siamo tutti favorevoli, per il maggiore approfondimento che viene consentito da una indagine e da un lavoro in sede regionale, per la maggiore celerità nell'esame e nella realizzazione delle pratiche, per un miglioramento generale di tutte le opere.

Concordo ancora sulla necessità di una migliore considerazione del problema del personale. Su tale argomento altri colleghi hanno parlato, per cui mi pare non sia il caso qui di ripetere cose già dette ampiamente e bene. Ma io voglio soltanto aggiungere una frase, che ho avuto occasione di leggere tempo fa, dell'avvocato Carnelutti, il quale ricordava che se non vi saranno degli ottimi giudici anche le migliori leggi non serviranno a rendere giustizia: il che tradotto nel nostro campo significa evidentemente che le ottime leggi non serviranno a realizzare una efficiente politica dei lavori pubblici se non vi saranno funzionari e tecnici adeguati a questo compito.

Il terzo argomento sul quale in particolare concordo col relatore e che ho già accennato è quello della necessità di un coordinamento delle moltissime leggi in materia, della necessità cioè di un testo unico che riorganizzi, ridimensioni e riveda questa materia.

Sul problema della viabilità sovvenzionata mi corre l'obbligo di dire qualche parola di più. In questo bilancio al capitolo 129 sono stanziati 26 miliardi, quale quinto degli otto stanziamenti previsti dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126, e vi è altresì una disponibilità di altri 36 milioni su questa legge e di 19 milioni sulla legge 24 luglio 1959, n. 622, integrativa della 126.

Tuttavia non si può dire che almeno per quanto riguarda l'esperienza più diretta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

che ho potuto compiere, cioè quella che riguarda la mia provincia di Matera, le procedure vadano avanti con la sollecitudine necessaria. Posso dare al riguardo degli esempi... raccapriccianti, se mi si consente di adoperare tale espressione. L'amministrazione provinciale di Matera ai sensi della legge n. 126 ha inviato al provveditore alle opere pubbliche competente per territorio (Potenza), ventun perizie per la sistemazione delle strade provincializzate. Di queste ventun perizie soltanto sei finora sono state dal provveditorato trasmesse al ministero e, sempre fino a questo momento, il ministero non ne ha restituita approvata nemmeno una. E come è noto l'approvazione conclude solo la prima parte del lunghissimo *iter* necessario per giungere alla sistemazione delle strade. Indubbiamente si tratterà di adempimenti burocratici pesantissimi; speriamo che sia soltanto questo. Forse, anzi certamente, questo sarà un caso eccezionale. Ché se fosse invece un sistema, sarebbe il caso di richiamare un po' la responsabilità e la diligenza di chi è preposto a questi adempimenti. Gradirei a questo riguardo una risposta anche in forma privata.

Altro esempio, sempre in rapporto alla viabilità sovvenzionata: quello della strada n. 211, Pomarico-Bernalda, sempre in provincia di Matera, la cui costruzione, affidata all'amministrazione provinciale con fondi del Ministero dei lavori pubblici, si trascina dal 1926 per la erogazione a singhiozzo dei fondi, né sono valse a questo riguardo le varie sollecitazioni e le molteplici richieste.

Infine, sempre a questo riguardo sento il dovere di sottoporre all'attenzione del Governo una situazione che mi sembra meritevole di attenzione: oggi l'ente locale provinciale riceve 300 mila lire annue al chilometro per la manutenzione delle strade di sua competenza, ma credo che rapportando questa somma ai bisogni ed alle esigenze essa sia del tutto inadeguata per una manutenzione sia pure appena sufficiente. Sembra quindi il caso di prendere in esame l'opportunità di rivedere questa somma per adeguarla convenientemente.

Altro commento desidero dedicare al problema dell'acquedotto pugliese e degli acquedotti lucani. Il problema più serio — anche qui sarò molto breve, perché ho letto nei resoconti sommari che altri colleghi hanno già trattato questo argomento — è evidentemente quello di por fine alla riduzione o addirittura alla sospensione dell'erogazione dell'acqua.

Altri colleghi, dicevo, anche con interrogazioni ed interpellanze, hanno sollevato il problema chiedendo al Ministero dei lavori pubblici di intervenire con ogni mezzo ed ogni modo per evitare alle laboriose popolazioni della Puglia e della Lucania dei disagi letteralmente insostenibili. Occorre evidentemente cercare le cause per poi curare gli effetti, ammesso che esistano delle responsabilità soggettive in aggiunta alle indiscutibili, enormi difficoltà di carattere obiettivo. E se, come ritengo, responsabilità soggettive non esistono, allora è necessario che vengano compiuti tutti gli sforzi diretti a reperire nuove sorgenti di approvvigionamento, a completare le grandi opere in corso, a perfezionare la rete di distribuzione, e — poiché anche questo mi sembra aspetto da non sottovalutare — a rendere più accessibile ai consumatori, attraverso una riduzione del prezzo, questo prezioso, insostituibile elemento.

E pertanto in questa visione di carattere generale che si inserisce molto opportunamente il richiamo che ha fatto a questo riguardo l'onorevole relatore, e al quale mi associo, a che il Ministero adempia ai suoi impegni nei confronti degli acquedotti lucani in particolare, creditori di somme assai rilevanti; ed intervenga altresì nei confronti di altri enti preposti, come ad esempio la Cassa per il mezzogiorno, perché a loro volta facciano sollecitamente fronte agli impegni assunti. In caso contrario, non sarà necessario andare troppo lontano per cercare le responsabilità che provocheranno altri intralci e altri arresti nell'erogazione dell'acqua, aggravando la già precaria situazione delle popolazioni, già oggi pressoché esasperate da una condizione letteralmente insostenibile che riporta tutto il paese indietro di molte centinaia di anni.

Altro argomento che merita qualche parola di commento è quello che riguarda le somme stanziare in bilancio per i cosiddetti servizi speciali, cioè quelli relativi al pronto soccorso e ai provvedimenti definitivi. Va detto chiaro e tondo, con estrema franchezza, che gli stanziamenti sono del tutto inadeguati alle esigenze e ai bisogni, e sono inadeguati in misura veramente impressionante. Il relatore cita dei dati che fanno riflettere e che non ripeto per ovvie ragioni di brevità. Orbene (a parte il fatto che anche in questo caso occorre un'azione coordinata e tempestiva dei vari organi del ministero, possibilmente per prevenire le molte, le troppe sciagure provocate dalle intemperie, dalle alluvioni, strari-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

pamenti, frane, ecc., e comunque, anche qui, per giungere ad eliminare le cause senza correre all'ultimo momento ad applicare panacee temporanee e spesso del tutto inutili) è necessario, senza dubbio alcuno, trovare il modo di integrare queste somme. Il milione o i due milioni che i vari provveditori sono in grado di erogare ai comuni disastriati evidentemente non servono a nulla, rappresentano una spesa del tutto inutile, improduttiva, al più appena valida ad occupare un po' di manodopera per alcuni giorni. Così come è impossibile, evidentemente, predisporre un piano organico di trasferimenti, di provvedimenti definitivi senza avere le necessarie disponibilità finanziarie, sia pure distribuite in una serie di esercizi. Ed invece, occorre essere tempestivi: vi sono provvedimenti che devono essere realizzati da anni e non se ne fa nulla e, quel che è peggio, non vi è nessuna prospettiva concreta che si realizzi qualcosa. Citerò — si scusi il carattere particolare della citazione — alcuni esempi per tutti, che riguardano la mia provincia, e precisamente le frane dei comuni di Montalbano Jonico (con oltre 15 mila abitanti; un rione è stato completamente evacuato a causa di uno smottamento che mano a mano si allarga), di Pisticci (con oltre 18 mila abitanti; due rioni sono stati completamente evacuati), di Pomarico (con oltre 6 mila abitanti; la strada provinciale che attraversa tutto il paese è completamente franata per circa 500 metri, con le abitazioni confinanti in parte abbandonate). A questo punto vi è da chiedersi: quando ci si deciderà ad intervenire in maniera definitiva? Dobbiamo forse, anche in questo caso e in situazioni del genere, attendere che accada il peggio?

Anche la legge 23 ottobre 1960, n. 1319, è servita a poco. Il provveditorato alle opere pubbliche di Potenza ha ricevuto 650 milioni per un totale di bisogni pari al quadruplo circa; e, come sempre succede, a parte il gravissimo ritardo degli interventi, questi, per forza di cose, sono stati frazionati, sminuzzati, e in conseguenza hanno recato un po' di ossigeno a tutti, ma non hanno risolto alcun problema. Questa almeno, come ovvia, non discutibile valutazione di ordine generale. Intendiamoci: l'obiettivo fondamentale rimane quello di un adeguamento degli stanziamenti proporzionato almeno in un rapporto pari al 70-80 per cento dei bisogni e delle esigenze purtroppo ricorrenti in questo campo; poiché questo rapporto non vi è, le osservazioni critiche sono del tutto pacifiche e per primo le ha fatte l'onorevole relatore,

onde qui non si fa altro che ribadire e precisare queste osservazioni senza volerle minimamente estendere agli esecutori delle disposizioni, i quali, invece, quasi sempre hanno dimostrato, almeno in questo campo, solerzia, spirito di abnegazione e (perché no?) anche notevole coraggio.

Debbo, infine, sottolineare, prima di dedicare qualche parola ad un problema fondamentale che sta particolarmente a cuore a tutta la regione lucana ed in particolare alla provincia di Matera, ma non soltanto alla provincia di Matera, che indubbiamente, a raffronto degli impegni e delle prospettive, un po' tutti i capitoli del bilancio sono inadeguati ai bisogni, onde, soprattutto nella considerazione del rapporto invero non proporzionato fra il bilancio dello Stato e quello dei lavori pubblici, si può e si deve mirare ad uno sforzo ulteriore per giungere a poter svolgere un'azione effettivamente proporzionata alle istanze del paese.

Il problema cui ho innanzi accennato si inserisce in quello generale delle nuove costruzioni ferroviarie, il cui capitolo, come al solito, comprende modestissime possibilità già tutte impegnate, e riguarda l'annosa questione della ferrovia Bari-Molfetta-Metaponto.

Il problema ferroviario nella provincia di Matera è antico quanto quello dell'acqua e della luce elettrica.

Zanardelli, nel corso della sua visita a queste terre derelitte, nel lontano 1903, si rese conto del grave stato di arretratezza della zona e percepì tutta l'importanza della risoluzione dei suoi problemi ai fini di un effettivo progresso economico-sociale.

Nel suo discorso alla cittadinanza materana, l'illustre Presidente del Consiglio sottolineò la particolare, precaria situazione in cui si trovavano le popolazioni e promise il suo interessamento perché Matera uscisse dall'isolamento in cui era stata posta e si allineasse con la civiltà.

L'acqua e la luce elettrica giunsero, anche se in quantità insufficiente; più tardi arrivò anche la ferrovia: una linea a scartamento ridotto, gestita dalla Società calabro-lucana, la Bari-Montalbano Jonico.

Se le attrezzature per la erogazione dell'acqua e della luce elettrica si sono, in seguito, discretamente adeguate alle nuove esigenze del nostro popolo, la linea ferroviaria della Calabro-lucana è restata al punto di partenza, aggravando una situazione che, già ai tempi di Zanardelli, appariva insolubile e precludendo ogni possibilità di sviluppo economico.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Quando si dice che l'economia della provincia di Matera è prevalentemente agricola, non si intende affermare che l'agricoltura ha qui raggiunto il suo massimo sviluppo per la ricchezza della nostra terra, ma si vuole indicare la scarsa, irrilevante importanza che hanno le altre attività economiche.

In una parola, si tende a mettere in giusta luce il grado di depressione di queste terre dimenticate per secoli e ad indicare le vie da battere per sbloccare la situazione e promuovere un concreto sviluppo economico-sociale.

La provincia di Matera, da qualche anno, è sede di attuazione di ingenti e ardite opere da parte della Cassa per il mezzogiorno; la trasformazione fondiaria, la bonifica, l'irrigazione costituiscono, indubbiamente, valide premesse per un totale rinnovamento dei gangli economici.

I ritrovamenti di gas metano nella media valle del Basento, poi, e i risultati della massiccia opera governativa che non tarderanno a manifestarsi, consentono oggi di poter fare un discorso concreto sulla industrializzazione e di poter impostare realisticamente i problemi con essa connessi.

L'industria: ecco il settore che deve essere incrementato al massimo nella provincia di Matera se si vuole davvero risolvere il problema della disoccupazione, della miseria, della depressione e se si vuole contribuire tangibilmente al raggiungimento di più solide posizioni economiche nell'intero paese.

De Gasperi diceva che le opere straordinarie per il Mezzogiorno dovevano avere scopo di programmazione pre-industriale; ora, come si può parlare di industria nella nostra provincia se non vi sono le comunicazioni?

Ecco perché il problema della viabilità ordinaria e ferroviaria si presenta sempre attuale ed in termini di assoluta importanza ed inderogabilità.

Inverosimile è la situazione delle comunicazioni stradali e ferroviarie nella nostra provincia, il cui capoluogo — unico nel continente — non ha scalo delle ferrovie dello Stato. Qui l'indice di dotazione ferroviaria è appena del 2,7 contro quello nazionale del 7,4.

Dei trenta comuni della provincia, solo quindici hanno scalo sulle ferrovie dello Stato, distanti dai paesi, in media, oltre 13 chilometri, con un minimo di 3 chilometri per Calciano ed un massimo di 24 chilometri per Tursi.

Altri comuni sono serviti dalla ferrovia calabro-lucana che costituisce l'unico mezzo di collegamento della nostra provincia con le grandi linee ferroviarie dell'Adriatico.

Tale ferrovia a scartamento ridotto è utilizzata dai pochi comuni da essa serviti solo per trasporti locali e, quindi, risulta di nessuna effettiva utilità per la nostra economia.

Da aggiungere, poi, che molti altri comuni non hanno scali delle ferrovie statali né delle ferrovie in concessione.

Appare evidente quale ostacolo costituisca per lo sviluppo economico della nostra provincia una sì misera ed infelice rete ferroviaria.

Ad una tale deficienza di comunicazioni ferroviarie dovrebbe corrispondere una migliore attrezzatura dei trasporti su strada; invece, purtroppo, anche questi difettano a causa, soprattutto, della insufficienza della rete stradale e della deficiente manutenzione delle strade esistenti.

Ora, tale stato di cose non può essere ulteriormente mantenuto in quanto la valorizzazione delle regioni meridionali, l'aumentato volume delle produzioni e dei trasporti, le esigenze dei mercati internazionali e quelli delle grandi correnti di traffico tra il sud d'Italia ed il centro e nord dell'Europa, non tollerano dannosi aumenti di percorso, perdite di tempo, aumenti di costo.

Il presente intervento vuol porre l'accento sulla questione relativa alla costruzione della ferrovia dello Stato Bari-Matera-Metaponto.

Tralasciando la descrizione degli avvenimenti che hanno caratterizzato il lunghissimo iter della pratica relativa alla costruzione della linea ferroviaria Bari-Matera-Metaponto, riteniamo opportuno, in questa sede, offrire un quadro sintetico, ma preciso, della situazione.

Nel 1948 la camera di commercio di Matera presentava un progetto per una linea ferroviaria trasversale, a grande traffico, che avrebbe congiunto l'Adriatico con lo Jonio: Bari-Matera-Metaponto. Il progetto era stato preparato dall'ingegner Tocchi, notissimo tecnico in materia di nuove costruzioni ferroviarie.

Nel 1949, il comitato tecnico istituito presso la commissione per il piano regolatore delle ferrovie dello Stato espresse parere favorevole alla realizzazione di questa nuova linea per la quale il Ministero dei lavori pubblici ha studiato un altro tracciato.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Il Comitato espresse il seguente parere:

« Ferrovia Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto: la commissione ha ravvisato la necessità di attuare un nuovo allacciamento diretto del litorale adriatico con il mare Jonio mediante la costruzione della trasversale Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto, a cui attribuisce notevole interesse, data l'importanza agricola e demografica della regione attraversata ed anche in considerazione che la nuova linea servirebbe a collegare il centro di Matera con la rete ferroviaria statale, apportando considerevole vantaggio alla economia dei trasporti ed allo sviluppo agricolo-industriale della zona.

« In base a tale criterio il Ministero dei lavori pubblici ha studiato il tracciato di una nuova ferrovia Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto che si distacca nella stazione di Grumo dalla ferrovia Bari-Gioia del Colle, procede con pendenza compensata del 16 per mille e curve di raggio non inferiore a metri 600 per Madonna di Mellitto, Altamura (stazione ferroviaria Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle), dove raggiunge la quota di culmine (metri 436), dopo discende per raggiungere l'abitato di Matera; quindi mediante gallerie lunghe rispettivamente 4.375 e 2.710 metri, sottopassa Monte Rotondo e Montescaglioso ed inserendosi fra i comuni di Montescaglioso e Ginosa, prosegue con miti pendenze fino a Metaponto.

« La nuova comunicazione Bari-Metaponto, secondo tale tracciato, avrebbe la lunghezza di chilometri 35,680, più breve della linea esistente Bari-Gioia del Colle-Taranto-Metaponto. Il costo di costruzione della nuova linea (chilometri 99) sarebbe di 25 miliardi circa.

« La commissione, riconosciuta l'importanza della zona destinata ad essere servita dalla nuova ferrovia, specialmente in dipendenza dei lavori di bonifica in corso e di prossimo inizio, e considerata la necessità di rendere più rapidi ed economici i trasporti da e per Matera, liberando questo capoluogo di provincia dall'isolamento al quale è costretto, iscrive la nuova linea Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto fra le opere da eseguire in un primo tempo ».

In seguito, nonostante tali assicurazioni ufficiali, nessuna comunicazione di decisione definitiva pervenne alla camera di commercio di Matera la quale, nel gennaio del 1952, soprattutto per ridestare l'attenzione del Governo sul problema ferroviario di Matera in quel periodo in cui la Cassa per il mezzo-

giorno aveva inserito nei suoi programmi anche le principali e più urgenti questioni ferroviarie, incaricò il professor ingegnere Luigi Tocchetti, direttore dell'Istituto dei trasporti dell'università di Napoli, di redigere una relazione che raccogliesse concreti elementi tecnici ed economici, relativi al problema. La relazione, infatti, fu pronta nel settembre 1952 e tempestivamente fu inviata agli organi competenti.

Nel frattempo il ministro Campilli, presidente del Comitato dei ministri per il mezzogiorno, comunicava al presidente della camera di commercio di Matera che, d'accordo con i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, si era convenuto di costituire una commissione apposita per lo studio delle « comunicazioni interessanti questa provincia specie fra il capoluogo, Metaponto e Bari ».

Con la stessa nota il ministro Campilli chiedeva alla camera di commercio di Matera di designare un proprio rappresentante e di raccogliere e prospettare tutto il materiale, specialmente statistico, atto ad illustrare gli effettivi bisogni della zona in rapporto anche agli sviluppi economici che si potevano prevedere.

La camera di commercio di Matera designò quale suo rappresentante il professore ingegnere Luigi Tocchetti, autore della relazione sul problema ferroviario, prendendo, nel contempo, contatti con i rappresentanti della camera di commercio di Bari, proponendo a questi di svolgere una opportuna azione perché anche un loro esponente fosse chiamato a far parte della commissione succitata.

L'intervento dei rappresentanti di Bari, inteso a dimostrare il grande interesse che il capoluogo della regione pugliese annetteva alla costruzione di una nuova ferrovia che lo congiungesse più speditamente alla Calabria e lo allacciasse al retroterra materano si riteneva di grande utilità. Un esponente di Bari fu, infatti, incluso fra i componenti la commissione di studio.

Il 7 gennaio 1953, si riunì a Roma, presso il Comitato dei ministri della Cassa per il mezzogiorno, la commissione cui partecipò anche l'ingegnere Luigi Tocchetti rappresentante della camera di commercio di Matera.

In quella riunione si trovarono tutti concordi sulla necessità della costruzione della linea ferroviaria Metaponto-Matera-Bari. La commissione riconobbe, altresì, che il problema non avrebbe potuto avere una soluzione stradale, potendo le strade esistenti o in costruzione migliorare solo le comunicazioni locali.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

In conclusione, l'esame tecnico compiuto dalla commissione fu pienamente favorevole alla tesi sostenuta dalla camera di commercio di Matera con la relazione Tocchetti che prevedeva un tracciato il quale consentiva, partendo da Metaponto, di attraversare il Bradano a valle della statale n. 106, di guadagnare, quindi, quota con una pendenza del 10-15 per mille e, passando nei pressi di Ginosa, raggiungere Matera per proseguire, poi, per Bari, incrociando la linea di Gioia del Colle-Rocchetta, fra Santeramo e Casale, aggirando Cassano delle Murge e, dopo Bitritto, innestandosi alla linea esistente. Questo tracciato, che raggiunge la pendenza massima intorno al 20 per cento fra Ginosa e Matera — parallelo a quello delle ferrovie calabro-lucane soltanto nel tratto Matera-Parco dei Monaci — avrebbe ridotto la distanza fra Metaponto e Bari a chilometri 97,250, con una diminuzione di ben 61 chilometri sull'attuale linea dello Stato per Taranto e di chilometri 40 sul percorso per Ferrandina e successiva linea delle Calabro-lucane.

Nella predetta riunione fu pure esaminata la questione finanziaria con particolare riferimento alla possibilità di intervento da parte della Cassa per il mezzogiorno. Comunque, restava a vedere come la predetta cassa potesse superare:

a) le limitazioni imposte dalla legge, la quale per gli interventi nelle opere ferroviarie si riferisce esplicitamente alla sistemazione delle linee di grande comunicazione esistenti;

b) la erogazione di mezzi finanziari notevoli (circa 25 miliardi) ai quali avrebbe potuto in parte almeno sovvenire lo Stato se, accettando le conclusioni della commissione per il piano regolatore delle ferrovie dello Stato, si fosse deciso ad erogare i mezzi occorrenti.

Delle possibilità di intervento della Cassa per il mezzogiorno non si seppe più nulla di concreto.

Trascorse così l'anno 1953, durante il quale la camera di commercio di Matera non mancò di sollecitare con tutti i mezzi la definizione del problema, senza purtroppo raggiungere nessun risultato positivo. Da registrare, in questo anno, l'intervento del senatore Schiavone al Senato, nella seduta del 27 ottobre 1953.

In quella occasione il Ministero dei lavori pubblici chiaramente fece intendere che, stante l'enorme costo della costruzione, il Governo non poteva assumere impegni pre-

cisi pur annunciando che erano in corso i rilievi del terreno per lo studio del progetto definitivo.

Nel gennaio 1954 il senatore Schiavone comunicò che, finalmente, si era giunti alla fase di studio del progetto della nuova linea ferroviaria e che si era in attesa dell'autorizzazione scritta dell'autorità militare per i rilievi da fare. «Sembra che quanto prima — diceva testualmente il senatore Schiavone — saranno iniziati i lavori e che, a tal uopo, saranno provocati i decreti prefettizi per consentire gli accessi sui terreni che si ritenessero del caso ».

Intanto, poiché si avevano notizie vaghe e contrastanti che davano l'impressione di poca volontà nel voler risolvere il problema, si costituì presso la camera di commercio di Matera un comitato di agitazione che esercitò pressioni nei confronti degli organi di governo interessati. Nel mese di giugno 1954 si venne a sapere che i lavori di rilievo, di cui alla comunicazione del senatore Schiavone, erano già iniziati; tanto è vero che il comune di Ginosa, constatato che si stava procedendo al picchettamento della ferrovia Bari-Matera-Metaponto, fece voti perché la predetta ferrovia toccasse anche la città di Ginosa.

Nell'agosto dello stesso anno, il sindaco di Matera partecipò ad una riunione della commissione tecnica incaricata della elaborazione del progetto, nel corso della quale si discusse la questione relativa alla stazione ferroviaria nel capoluogo.

Per esigenze tecniche la stazione di Matera avrebbe dovuto sorgere a Torre Spagnola su richiesta del Ministero dei trasporti, per avere un chilometro di binario in rettilineo. Nella riunione predetta, invece, fu deciso che la stazione dovesse sorgere in località San Giacomo. In data 22 dicembre 1954 il Ministero dei lavori pubblici faceva presente che il progetto della nuova ferrovia era allo studio e che, entro il primo semestre 1955, sarebbe stato sottoposto alla approvazione, in linea tecnica, del consiglio superiore dei lavori pubblici, in attesa della emanazione del provvedimento legislativo per l'autorizzazione della spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori.

Trascorsero molti mesi senza conoscere nulla dei progressi compiuti dalla pratica.

Il 23 luglio 1955, tramite un trafiletto apparso sulla *Gazzetta del Mezzogiorno*, si seppe che erano ancora in corso gli studi per la compilazione dei progetti riguardanti le varie opere ferroviarie per un importo di circa 100 miliardi e 840 milioni di lire, tra le quali: a) ferrovia Bari-Matera-Metaponto (per una spesa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

presunta di 25 miliardi), ferrovia richiesta per il potenziamento delle comunicazioni della vasta zona della Puglia, della Lucania e della Calabria; b) ferrovia Paola-Cosenza (per una spesa presunta di 14 miliardi).

Con nota del 30 agosto 1955, la camera di commercio di Matera raccomandò al Ministero dei lavori pubblici di dare alla pratica della ferrovia quel carattere di urgenza richiesto dalle particolari condizioni di questa provincia, nonché di sollecitare i competenti organi legislativi ad emanare il provvedimento di autorizzazione alla spesa relativa.

Il predetto ministero, con nota del 10 ottobre 1955, rispose che il progetto era in avanzato stato di elaborazione e che la costruzione era stata inclusa nel programma delle nuove opere ferroviarie previste dal piano Vanoni.

Trascorsero ancora molti mesi di assoluto silenzio. Finalmente, nel maggio del 1956, il Ministero dei lavori pubblici faceva presente che il progetto non era ancora stato sottoposto all'esame, in linea tecnica, del consiglio superiore dei lavori pubblici « dovendo le amministrazioni interessate decidere l'ammissibilità della coesistenza della nuova linea con la secondaria in esercizio Bari-Montalbano Jonico, almeno nel tratto comune con la ferrovia in progetto, tenendo presenti le diverse caratteristiche delle due linee e, quindi, la diversa funzione delle medesime nei riguardi dei trasporti di massa a grandi distanze ». L'8 giugno 1956, intanto, il ministro dei lavori pubblici Romita dichiarava che la costruzione della progettata linea ferroviaria Bari-Matera-Metaponto avrebbe dovuto essere ritardata perché, comunque, erano allo studio i progetti tecnici di tale linea da realizzarsi non appena si fossero reperiti i fondi necessari.

Poiché la dichiarazione contrastava con il contenuto della lettera del Ministero dei lavori pubblici del maggio 1956, soprattutto per quanto riguardava lo stato del progetto, che si presumeva ultimato, dal momento che si attendeva soltanto la decisione delle amministrazioni interessate sulla ammissibilità della coesistenza della nuova linea con la secondaria in servizio sulla Bari-Montalbano Jonico, per essere sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici con le assicurazioni precedentemente fornite; constatato, altresì, che in quel periodo erano stati stanziati dei fondi per il potenziamento, lo sviluppo ed il miglioramento di linee ferroviarie del nord d'Italia, la camera di commercio di Matera, con una nota diretta al Ministero per l'industria ed il commercio, inviata per conoscenza

al sindaco di Matera ed al presidente dell'amministrazione provinciale di Matera, ribadì, ancora una volta, l'assoluta necessità per Matera di essere tolta dall'isolamento ferroviario in cui si dibatte e chiese che il progetto fosse portato a termine nel più breve tempo possibile e sottoposto, con pari sollecitudine, all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici perché la costruzione iniziasse con urgenza.

Successivamente il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel 1957, approvava il progetto della costruenda ferrovia per un importo totale di 20 miliardi e 200 milioni, ma l'esecuzione di tale impegno veniva subordinata ad una serie di discutibili e pretestuose condizioni, come vedremo, talché, nel 1958 il senatore Schiavone presentava una proposta di legge che, pur avendo sinora ottenuto il parere favorevole della Giunta per il mezzogiorno, non è stata ancora approvata per le difficoltà frapposte dalle disponibilità finanziarie.

Il problema delle comunicazioni ferroviarie, in provincia di Matera, se è vitale per l'economia della provincia stessa e della regione lucana, lo è, ad avviso di tecnici e studiosi, maggiormente nel quadro più vasto degli interessi interregionali e nazionali per la posizione geografica che Matera occupa e che pone questa città sul più diretto collegamento tra la linea ferroviaria adriatica e quella jonica.

Questa posizione geografica interna, che fino ad oggi ha rappresentato la causa dell'isolamento di Matera dalla rete ferroviaria di Stato, per le mutate funzioni a cui le ferrovie, nel campo dei trasporti, sono chiamate ad assolvere e per le quali diventano necessarie trasformazioni di tracciati, nuovi collegamenti, nuovi impianti e modernità di organizzazione, diventa, invece, una posizione-chiave per la creazione della grande linea ferroviaria di comunicazione sud-nord, lungo il versante jonico ed adriatico dell'Italia.

Con lo sviluppo rapido e continuo del trasporto autostradale le ferrovie hanno perduto la loro posizione monopolistica che le metteva al riparo della concorrenza e, quindi, dalla pressante necessità di perfezionamenti tecnici ed economici, mentre ora hanno dovuto orientare, nell'interesse generale, la loro utilizzazione a quella più idonea al mezzo: cioè comunicazioni rapide, sui percorsi più brevi, lungo le direttrici dei traffici maggiori con mezzi ed impianti sempre più perfezionati.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Difatti, la nostra amministrazione ferroviaria si sta adeguando a questo principio con una mole ingente di lavori in atto o programmati, al fine di rendere questo mezzo di trasporto un utile strumento per lo sviluppo dell'economia nazionale.

Per quanto si riferisce alla Lucania, la rete ferroviaria a scartamento ordinario dello Stato può schematizzarsi in una maglia con vertici Potenza, Foggia, Bari, Taranto e Metaponto: detta maglia è attraversata da una linea mediana che congiunge Rocchetta Sant'Antonio, sulla Potenza-Foggia, a Gioia del Colle, sulla Taranto-Bari.

Sono tutte linee a binario semplice, a trazione termica e con impianti fissi e di segnalazione arretrati e di limitata efficienza. Nel sistema delle comunicazioni ferroviarie della regione manca, quindi, una linea trasversale a scartamento ordinario, che collegando la litoranea jonica a quella adriatica, completi le comunicazioni ferroviarie entro le maglie delle linee statali.

Questa linea dovrebbe essere la Bari-Matera-Metaponto, in quanto essa risolverebbe due problemi che interessano, in particolare, la provincia di Matera ed in generale il traffico del versante oriente del Mezzogiorno: creare la trasversale adriatico-jonica e togliere Matera e la sua provincia dall'isolamento ferroviario in cui si trova.

Ma l'importanza di questa linea appare ancora più evidente ove si tengano presenti i benefici che ne ritrarrebbero i traffici fra la Calabria, le Puglie e le regioni settentrionali, in quanto tale traffico, proveniente dalla Calabria, troverebbe a Metaponto la possibilità di un inoltro più diretto per Bari e per il nord, evitando il giro per Taranto.

Anche la parte del traffico jonico diretta a Foggia se ne avvantaggerebbe in quanto, con la costruzione della nuova linea, la distanza fra Metaponto e Foggia verrebbe ad essere ridotta a chilometri 213 contro gli attuali 226 via Potenza e 282 via Bari.

La risoluzione di tale problema, se appare di notevole importanza allo stato attuale della economia della provincia di Matera, assume un carattere di estrema gravità ove si tenga presente lo sviluppo dell'agricoltura nella piana metapontina, a seguito delle opere di trasformazione agraria e di irrigazione, nonché l'ampio processo di evoluzione in ogni campo dell'economia.

Dal giorno in cui la commissione per il piano regolatore delle ferrovie dello Stato espresse il parere favorevole per la costruzione della nuova linea, secondo il tracciato

progettato dal Ministero dei lavori pubblici, la camera di commercio di Matera ha dovuto battersi strenuamente perché si procedesse rapidamente alla auspicata realizzazione.

Purtroppo, moltissime sono state le difficoltà cui si è andati incontro per la sola approvazione del progetto, che chiameremo governativo, il quale aveva pur ottenuto il *placet* della cennata commissione, ed insormontabili gli ostacoli che si sono frapposti in seguito e che, comunque, sussistono tuttora.

Cerchiamo di sintetizzare la natura delle varie opposizioni alla costruzione della linea ferroviaria Bari-Matera-Metaponto.

Ministero dei lavori pubblici: « Le amministrazioni interessate devono decidere circa l'ammissibilità della coesistenza della nuova linea con quella secondaria, già in servizio, Bari-Montalbano almeno nel tratto in comune con la ferrovia in progetto, tenendo presenti le diverse caratteristiche delle due linee e, quindi, la diversa funzione delle medesime nei riguardi dei trasporti di massa a grande distanza ».

Ministero dei trasporti: « Tenendo conto che la costruenda linea dovrebbe essere, in definitiva, assegnata alla amministrazione ferroviaria, e, pur riconoscendo che il concretamento della iniziativa apporterebbe un notevole miglioramento alle comunicazioni da e per il capoluogo, ha rilevato che la gestione apporterebbe allo Stato un *deficit*, particolarmente accresciuto dalla esistenza della ferrovia a scartamento ridotto Bari-Montalbano, il cui tracciato, per la prevalente parte, sarebbe parallelo a quello della nuova linea a scartamento normale. Pertanto, la nuova linea così come progettata potrebbe essere realizzata solo se venisse soppressa la linea parallela gestita dalla società calabro-lucana ».

Ministero dell'industria e commercio: « Il Ministero dei trasporti ha ritenuto di non dare corso alla pratica in quanto, dagli studi effettuati, si prevede una gestione fortemente passiva della linea ».

Consiglio superiore dei lavori pubblici: « Esaminato il progetto lo si ritiene meritevole di approvazione per un importo di spesa di 20 miliardi. Pertanto, anche in relazione al parere espresso recentemente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, nonché dalle ferrovie dello Stato e dalla motorizzazione civile, il detto consesso ha ritenuto che si debba soprassedere alla costruzione della linea fino a quando, realizzate le iniziative in corso nella Puglia e nella Lucania, nei riguardi della

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

trasformazione fondiaria, della bonifica e dell'irrigazione, nonché del miglioramento della viabilità ordinaria, sia possibile avere elementi più precisi circa la effettiva necessità e convenienza della costruzione della nuova linea ».

Comitato dei ministri per il mezzogiorno: « Obiezioni sono state mosse dal Ministero dei trasporti e precisamente dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato e dall'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; la prima perché teme la non economicità della gestione della futura linea e il secondo perché si preoccupa delle questioni che insorgerebbero in rapporto alla vigente concessione della società delle ferrovie calabro-lucane che esercita la ferrovia, a scartamento ridotto Bari-Montalbano Jonico ».

In definitiva, le obiezioni mosse sono le seguenti:

1°) coesistenza della progettata linea con quella della Società calabro-lucana: Bari-Montalbano Jonico;

2°) passività della nuova ferrovia;

3°) scetticismo su quelli che saranno i risultati delle opere compiute e in corso di esecuzione nella provincia di Matera.

In merito alla coesistenza della progettata linea dello Stato e della ferrovia a scartamento ridotto della Società calabro-lucana, si osserva che il progetto governativo prevede un tracciato parallelo a quello delle ferrovie calabro-lucane per il tratto Grumo-Montescaglioso, mentre il progetto Tocchetti, presentato a suo tempo dalla camera di commercio, prevede un tracciato più corto di chilometri 25,550, parallelo a quello delle predette ferrovie secondarie solo nel tratto Matera-Parco dei Monaci. Si potrebbe, ora, facilmente concludere che tale difficoltà non è stata creata dalla camera di commercio di Matera, ma dal Ministero dei lavori pubblici che ha provveduto alla redazione del progetto in questione; per cui non si comprende come tale dicastero venga, ora, a sollevare ostacoli per delle modifiche volute ed attuate in sede di progettazione.

La soluzione della questione, pur tuttavia, appare facile ove si osasse proporre la soppressione della linea a scartamento ridotto. Ma la difficoltà in questione, a nostro avviso, ha una importanza più apparente che reale in quanto le due linee avrebbero funzioni ben distinte. La ferrovia della Calabro-lucana manterrebbe, infatti, la sua caratteristica di linea preposta a semplice servizio locale.

Comunque, di fronte ad un problema di sì vasta portata e di sì ampia importanza per l'avvenire di una provincia che rinasce a nuova vita, quale è quello in discussione, una simile difficoltà dovrebbe assumere carattere marginale.

Circa la presunta passività della linea progettata, si ritiene dover subito dire che gli organi competenti partono da considerazioni errate quando sollevano questa obiezione.

È, infatti, dall'attribuzione di prevalente funzione locale alla linea Bari-Matera-Metaponto che scaturiscono le previsioni di passività. La realtà, invece, è che la linea auspicata assurge ad importanza ed interesse nazionali perché abbrevia notevolmente le distanze dal sud verso il nord, nel senso che il traffico proveniente dalla Sicilia e dalla Calabria jonica, oggi deviato a Metaponto, potrà essere inoltrato, attuandosi questa ferrovia, direttamente su Bari, dando l'avvio più rapido verso il nord.

Su questa considerazione, a nostro avviso i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici devono fermare la loro attenzione prima di dichiarare passiva la linea in discussione.

Ma, poi, chiediamo: si è tenuto presente che, ad irrigazione completata, in provincia di Matera l'attuale produzione ortofrutticola aggirantesi su una media di 600 mila quintali annui salirà, nel giro di pochi anni, ad una media di circa 5 milioni di quintali annui? E che tali prodotti, ovviamente, dovranno essere trasportati al nord?

Comunque, ammesso e non concesso che la linea dovesse riuscire passiva, non bisogna dimenticare che il servizio ferroviario, esercitato nel nostro paese dallo Stato in regime di monopolio, è e deve essere un servizio a costo così detto « politico ».

Appare strano, altresì, che la pregiudiziale della passività sia stata posta solo per la costruzione della linea Bari-Matera-Metaponto, mentre nessun ostacolo è stato posto per la realizzazione delle linee Arezzo-Grosseto e Udine-Mestre o per la recentissima costruzione di altre linee ferroviarie che pure non erano comprese nel piano regolatore delle ferrovie.

Infine, in merito alla posizione di « attesa » assunta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, una sola affermazione vi sarebbe da fare. Ed è, naturalmente, di natura pessimistica. In altre parole, sarebbe il caso di chiedere ai governi democratici che si sono succeduti, in particolare alla Cassa per il mezzogiorno, se, nel progettare e disporre

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

l'attuazione delle gigantesche e ardite opere nella provincia di Matera, si siano tenuti presenti i risultati da raggiungere; e se le previsioni, fatte da tecnici ed esperti, per ciò che riguarda l'avvenire del materano, siano fatti concreti, scaturiti dalla competenza e dalla conoscenza delle cose, o chimeriche illusioni dettate solo dalla preoccupazione di « dare ossigeno » all'entusiasmo di queste nostre popolazioni troppe volte ingannate!

Qui si è certi, però, che i risultati che si conseguiranno, in un futuro ormai prossimo, non saranno inferiori alle previsioni da più parti avanzate.

Ecco perché, oggi, più che mai, tutta la provincia di Matera insiste affinché la linea ferroviaria Bari-Matera-Metaponto sia realizzata.

Vi sono dei fatti che non possono essere sottovalutati. La provincia di Matera è tutta un cantiere fervoroso di opere: la riforma agraria, in funzione della quale fu progettata la linea ferroviaria dello Stato; la bonifica, l'irrigazione, l'industrializzazione, i ritrovamenti di metano e di petrolio! Ora tale riforma progredisce alacramente con ritmo costante; procedono le opere di canalizzazione e, per il 1962, saranno irrigati ben 22.000 ettari di terra nel metapontino, senza considerare i risultati di tutta la zona dell'antica Magna Grecia, del crotonese, ecc.

Si è sopra accennato alle abbondanti produzioni che saranno ottenute da questo nuovo stato di cose.

A questo si aggiunga che, in provincia di Matera, è in corso l'attuazione di un vasto programma di industrializzazione che trae sostanza, soprattutto, dalla scoperta, nella media valle del Basento, dei noti giacimenti metaniferi.

Il Governo ha deliberato la costruzione di un grande stabilimento petrolchimico da parte dell'E. N. I. per una spesa di 40 miliardi. Sono state definite le pratiche per l'impianto di altri due stabilimenti della Società industrie chimiche meridionali e della Montecatini.

La centrale ortofrutticola di Metaponto è ormai un fatto compiuto: i lavori di costruzione sono già iniziati. Il conservificio « Metapontum » è in fase di avanzata costruzione. Il conservificio dell'I. G. A. I. ha già ottenuto il finanziamento dell'« Isveimer ».

Ora, si domanda: quali possibilità avranno domani questi complessi per far affluire i loro prodotti sui mercati nazionali ed esteri?

Quali possibilità si offriranno ai produttori agricoli del metapontino, della Calabria,

di convogliare, con primato di assoluta celerità e con anticipo sui concorrenti, gli abbondanti e meravigliosi frutti della terra?

Il problema che si innesta più direttamente a quello del mercato comune europeo è appunto quello di arrivare prima! Si pensi che, nella vasta plaga metapontina, maturano prodotti con notevole anticipo stagionale su altre zone d'Italia.

Cosicché per l'economia della provincia di Matera la realizzazione della ferrovia auspicata è questione di vita o di morte.

Sono questi fatti concreti che non danno adito a dubbi di sorta e che consigliano di abbandonare qualsiasi posizione di attesa.

A nostro avviso quindi occorre, invece, bruciare le tappe nella costruzione della linea Bari-Matera-Metaponto, recuperando il tempo perduto e rendendo giustizia ad una provincia che vede, finalmente, realizzate le antiche aspirazioni ad una vita più civile ed economicamente progredita.

Onorevoli colleghi, mi sono sforzato di esaminare, secondo l'impegno assunto in principio, alcuni aspetti di carattere generale e qualche questione particolare. L'impostazione della politica seguita dal Governo in questo campo è indubbiamente apprezzabile, così come ritengo altamente apprezzabile l'opera del ministro e dei sottosegretari, nonché quella del personale, pur nelle sottolineate condizioni di disagio. Ma occorre, proprio per consolidare la validità di questa politica, dedicare a questo bilancio ulteriori appassionate cure che poi si traducano in integrazioni di finanziamenti già disposti.

Per quanto mi riguarda, affido alla comprensione e al dinamismo degli uomini di Governo le molteplici istanze prospettate, e in particolare quelle della mia regione e della mia provincia di Matera che, dopo la legge dei « sassi », è stata notevolmente trascurata ai fini dell'assegnazione dei vari fondi, nella sicurezza che attraverso la loro opera queste istanze potranno essere realizzate per un'Italia più libera e più giusta. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giuseppe Angelini, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Nanni, Giorgi, Busetto, Cavazzini, Zoboli, Santarelli Ezio, Arenella, De Pasquale e Compagnoni:

« La Camera,

constatato che le società idroelettriche sono ancora debitorici ai comuni montani di quasi 11 miliardi di lire per i sovraccanoni

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

maturati in base alla legge 27 dicembre 1953, n. 959, e che è rimasta sino ad oggi quasi inoperante la legge 4 dicembre 1956, n. 1377, in base alla quale può essere liquidato ai comuni e alle province rivierasche un sovracanone fino a 436 lire per chilowatt nominale concesso;

considerato che il danno subito dai comuni della montagna è ancora più rilevante per il fatto che questi hanno diritto, in luogo della liquidazione del sovracanone di cui alla predetta legge n. 959, alla fornitura di energia elettrica a prezzo di costo per un valore corrispondente all'importo dei sovracanoni;

rilevato che le organizzazioni dei comuni interessati hanno manifestato preoccupazione ed allarme vivissimi per il pericolo che le inadempienze agli obblighi dei sovracanoni elettrici possano aggravarsi, defraudando in modo ancora più serio le popolazioni della montagna del loro buon diritto;

constatato che tale situazione si è determinata per precise responsabilità politiche del Governo in quanto:

1°) ha permesso che le aziende di Stato si rifiutassero di pagare i sovracanoni per un importo di quasi 4 miliardi di lire, ed in qualche caso facessero addirittura ricorso giudiziario contro l'osservanza di obblighi previsti da leggi dello Stato;

2°) ha permesso che gli organi statali competenti non assolvessero spesso agli adempimenti previsti per l'applicazione delle suddette leggi o addirittura fornissero argomenti alle società concessionarie per eludere gli obblighi di legge;

3°) non ha voluto ricorrere, nei confronti delle società concessionarie inadempienti, all'uso di tutti gli efficacissimi mezzi che gli erano consentiti per difendere gli interessi dei comuni e delle province;

impegna il Governo

1°) a disporre immediatamente il pagamento di quanto dovuto dalle società e dalle aziende di Stato per i sovracanoni di cui alle leggi n. 959 e n. 1377;

2°) a provvedere senza indugio al realizzo coercitivo dei sovracanoni dovuti dalle società idroelettriche private, applicando nei confronti delle inadempienti le opportune adeguate sanzioni, quali la revoca e il mancato rinnovo delle concessioni;

3°) a predisporre strumenti legislativi, previa consultazione delle associazioni dei col'A.N.C.I., l'U.P.I., l'U.N.C.E.M. e la Lega dei comuni democratici, al fine di assicurare l'applicazione rapida e integrale del sovrac-

canone di cui alla n. 959 a tutti gli impianti idroelettrici dovunque situati e di aumentare congruamente, rendendolo fisso ed obbligatorio, il sovracanone previsto dalla citata legge n. 1377 ».

L'onorevole Giuseppe Angelini ha facoltà di parlare.

ANGELINI GIUSEPPE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è avvenuto spesso in passato, nel corso della discussione del bilancio dei lavori pubblici, che i ministri abbiano lamentato la sproporzione fra le cose che sarebbe indispensabile fare e le effettive possibilità di finanziamento. L'onorevole Zaccagnini, lo scorso settembre, non nascondeva di provare un senso di scoraggiamento e di costernazione di fronte all'estremo divario esistente fra le impellenti necessità del nostro paese e le disponibilità del Ministero dei lavori pubblici. Ora, a noi pare che espressioni del genere servano a nascondere i veri termini di una giusta politica dei lavori pubblici. Non vogliamo certo negare che esistono gravi problemi da risolvere; anzi, siamo proprio noi comunisti coloro che con un'azione di denuncia continua e sistematica ne sottolineiamo la gravità e la drammaticità e ci sforziamo di proporre le soluzioni più efficaci. Ci pare però di scorgere, al di sotto di certe espressioni di scoraggiamento e di costernazione, un tentativo di nascondere o quanto meno di attenuare le responsabilità politiche della democrazia cristiana e dei governi che si sono succeduti dal 1947 a oggi. Queste responsabilità risiedono: nella mancata volontà di affrontare alcuni problemi di fondo della politica dei lavori pubblici con criteri di priorità assoluta rispetto ad altri; nel rifiuto di elaborare ed attuare una pianificazione e programmazione delle opere pubbliche nel quadro di un programma di sviluppo economico nazionale secondo criteri di coordinamento e di organicità; nella pervicacia con cui la democrazia cristiana e il governo dei convergenti si ostinano a respingere l'istanza di realizzare l'ente regione, di determinare l'allargamento dei compiti di controllo e di intervento della regione stessa e degli enti locali, di attuare una elaborazione democratica dei piani di sviluppo economico collegati ad una programmazione nazionale.

Le responsabilità della democrazia cristiana non consistono soltanto nell'insufficienza del volume degli investimenti, nel fatto che si possano reperire più miliardi per la politica dei lavori pubblici sol che si segua un diverso orientamento fiscale e che si po-

trebbero soddisfare certe esigenze insopprimibili se si evitasse lo sciupio di denaro pubblico in manifestazioni retoriche a grandiose, riconducendo l'amministrazione della cosa pubblica al rispetto delle regole più elementari della correttezza e della moralità politica. Responsabilità più grave, a parer nostro, è quella che riguarda le scelte verso le quali sono stati indirizzati gli investimenti. Tanto più serie emergono queste responsabilità quando ci si riferisce al ministro dei lavori pubblici, che, pur manifestando quel senso di costernazione a cui accennavo sopra, non mancò di rilevare con accenti nuovi, che a qualcuno parvero sinceri, l'esigenza di seguire una visione di priorità e di organicità nella programmazione dei lavori pubblici nell'ambito di una pianificazione coordinata di tutta la politica economica del paese. Affermava lo scorso settembre il ministro dei lavori pubblici che occorreva concepire la politica dei lavori pubblici non come rivolta a obiettivi secondari, ma come una politica che si voglia inserire nei problemi essenziali dello sviluppo economico del nostro paese con scelte di priorità nei due aspetti, non sempre facili da far coincidere: l'aspetto economico e l'aspetto sociale.

Non voglio qui riprendere le critiche formulate con ampiezza e con acutezza di argomenti nell'ottima relazione di minoranza presentata dagli onorevoli Busetto e De Pasquale. Certo è che a meno di un anno di distanza dobbiamo constatare amaramente come le scelte prioritarie rispondenti alle esigenze di uno sviluppo economico e sociale del paese non vi siano state. Non al problema della difesa del suolo e della sistemazione dei fiumi è stata data la precedenza; non si è collocato sul piano di una visione moderna, democratica e riformatrice il problema della scuola; né si è posto mano a un piano generale dei trasporti e delle comunicazioni o a un piano di sviluppo dell'edilizia economica e popolare. In materia di scelte prioritarie parlano con evidenza sconcertante i 1.052 miliardi stanziati per il piano autostradale contro i 127 miliardi e mezzo per il cosiddetto piano dei fiumi. Si è respinta ogni programmazione democratica dal basso impedendo la creazione dell'ente regione e la partecipazione degli enti locali all'elaborazione dei piani regionali di sviluppo economico.

Ciò è avvenuto non per insipienza o incapacità politica ma perché il Governo si è caratterizzato, in modo sempre più aperto, come noi comunisti avevamo previsto fin dall'inizio, come una formazione neocentrista che

non poteva operare quelle scelte politiche che sembravano essere chiaramente presenti all'onorevole Zaccagnini.

Col passar dei mesi il Governo ha precisato sempre più le sue scelte, in senso esattamente contrario a quello che il ministro Zaccagnini aveva mostrato di volere. Ecco perché « il problema dei problemi », quello della difesa del suolo e della regolazione dei corsi d'acqua, è diventato il « piano-beffa » dei fiumi, mentre acquistava ben altra consistenza finanziaria il piano autostradale voluto dai monopoli della motorizzazione, della gomma, del cemento e del petrolio. Si è trattato dunque di una chiara scelta politica, fatta in funzione di interessi ben precisi: quelli dei grandi gruppi monopolistici, nemici di ogni pianificazione democratica che comporti una riforma delle strutture economico-sociali, ostili ad ogni riforma della struttura politico-amministrativa del paese e quindi alle regioni e alle autonomie locali, decisi a orientare non soltanto i propri investimenti ma anche quelli pubblici in funzione della loro politica di espansione ai fini del massimo profitto e a spese di un equilibrato sviluppo economico-sociale del paese.

Credo che sia ben difficile per il Governo difendersi da queste critiche di fondo dell'opposizione, anche se gli sarà possibile, in nome dell'anticomunismo, riottenere fra qualche giorno la compiacente copertura, alla sua sinistra, dei socialdemocratici e dei repubblicani.

Ma vi è un problema, su cui già mi sono soffermato in Commissione, che costituisce una specie di discriminazione politica chiara e inequivocabile per stabilire da che parte stanno le forze politiche democratiche e antimonopolistiche e da quale parte, invece, le altre forze che si distinguono per la loro remissività, per la loro tolleranza, per il loro compiacente appoggio alle grandi concentrazioni monopolistiche.

Questa discriminazione è rappresentata dall'atteggiamento che si assume dinanzi ai monopoli elettrici, all'azione di rapina che essi fanno delle risorse idriche della montagna, con le conseguenze drammatiche che questa azione provoca ai fini della sicurezza delle vite umane e dei beni dei cittadini di numerose zone del nostro paese, al rifiuto del monopolio elettrico di pagare quell'inadeguato e insufficiente prezzo che le leggi n. 959 del 1953 e n. 1377 del 1956 avevano fissato a compenso dei danni subiti dai comuni e dalle province delle zone montane.

Di fronte a tale stato di cose è proprio il caso di ricordare l'antico detto latino: *hic*

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Rhodus, hic salta! A questo proposito la costernazione e lo scoramento dei governanti che si dichiarano impossibilitati a trovare mezzi finanziari per risolvere i gravi problemi economici e sociali del paese dovrebbe lasciare il posto alla soddisfazione di chi riesce ad avere a disposizione, pur che lo voglia, i miliardi tanto invocati e necessari.

I monopoli elettrici vanno continuamente aumentando i loro profitti; nel 1959, 24 società hanno realizzato utili per 130 miliardi. In base alle leggi citate esse dovrebbero pagare per il sovraccanone circa dieci miliardi all'anno, che figurano ogni anno regolarmente in uscita nei bilanci della società. Le leggi dunque vi sono: non manca la possibilità di far pagare; il Governo possiede i necessari mezzi politici ed amministrativi... Eppure, di fronte alla Rodi rappresentata dai monopoli elettrici i nostri governanti non hanno il coraggio di « saltare », ma arretrano con scuse confuse e contorte, dimostrando in modo chiaro il carattere di classe, di appoggio ai gruppi dominanti, della loro politica.

E questa scelta classista della politica governativa che ha portato alla situazione attuale dei sovraccanoni. In base alla legge n. 959, i comuni della montagna sono creditori di quasi undici miliardi; con la legge n. 1377, i comuni e le province rivierasche dei corsi d'acqua utilizzati per la produzione di energia elettrica avrebbero inoltre potuto incassare altri otto miliardi dal 1957 ad oggi, mentre risulta che solo la decima parte di questa somma i comuni sono riusciti a riscuotere. Il danno è ancor più rilevante quando si tiene presente che con la legge n. 959 i comuni montani hanno diritto, in sostituzione del sovraccanone e fino alla concorrenza di esso, alla fornitura diretta e gratuita di energia elettrica, calcolata a prezzo di costo, che potrebbe essere distribuita a bassa tariffa per l'irrigazione, per l'artigianato, per la piccola industria, promuovendo lo sviluppo produttivo delle zone montane.

La cosa è assurda quando si pone mente alla situazione di crisi profonda che attraversa l'economia montana, alla fuga tumultuosa e disordinata delle sue popolazioni, al processo di disgregazione in atto ed allo sconvolgimento provocato nelle piccole aziende contadine delle zone montane dalla crescente penetrazione del capitale monopolistico e dalla volontà espressa dai gruppi dominanti di considerare le piccole aziende contadine « marginali » e quindi destinate a scomparire.

Ma prima ancora di precipitare in questo stato di disgregazione economica e sociale i territori montani hanno avuto la possibilità di conoscere la legge spietata del monopolio elettrico allorché si sono cominciate a costruire le prime centrali elettriche, quando è cominciata con esse l'azione di rapina che i più potenti monopoli hanno esercitato nei confronti della montagna. È una realtà, questa, che fu riconosciuta persino nell'ultimo congresso dell'U. N. C. E. M. da parte del relatore sul problema della disciplina delle acque montane. Si afferma ad un certo punto della relazione: « Non possiamo tacere le gravi inquietudini che da più parti vengono sul piano scientifico e naturalistico avanzate con la prospettiva di danni e pericoli oggi forse non apprezzabili e non esattamente valutabili, ma che potrebbero impoverire sino all'essiccazione ed all'inaridimento molti territori montani oggi produttivi con misteriose recisioni e deviazioni di vene idriche ». E più oltre si afferma: « Le acque dei fiumi da millenni sono strumenti di abbondanza e di benessere in ogni parte del mondo e sono tali quando integrano la natura o laddove le alterazioni dell'equilibrio della natura imposte dall'uomo sono state contenute in cauta misura, in modo che si compensino, dando vita ad un equilibrio artificiale, ma sempre rispettoso del fondamentale ordine naturale. Troppo spesso succede però che questo equilibrio manchi ed allora l'acqua dei fiumi e dei torrenti, anziché apportatrice di bene, diventa causa di lutti o di sventure o di gravissimi danni ». Sarebbe facile ricorrere alla lunga serie di prove, di atti, di manifestazioni che condannano l'azione di sopraffazione e di rapina dei monopoli elettrici verso la montagna. Essi si sono impossessati delle sue risorse idriche e le utilizzano secondo la legge del massimo profitto, senza preoccuparsi affatto dei dissesti idrogeografici che ne derivano, né dell'uso dell'acqua ai fini dell'agricoltura montana e di un equilibrato sviluppo economico.

Basterà guardare quanto ha fatto la S. A. D. E. nei confronti della popolazione di Vallesella di Cadore. Non solo furono sommerse dalle acque fertili terre di quella vallata, ma nel dicembre 1952 i lavori di costruzione degli impianti provocarono danni notevoli a molte abitazioni che furono dichiarate inabitabili. La stessa chiesa dovette essere demolita. Tutta l'economia venne sconvolta per effetto delle voragini che si aprirono qua e là e che facevano temere agli abitanti lo sprofondamento del sottosuolo.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Un'inchiesta ministeriale che ne seguita accertò la causale diretta tra il lago artificiale e i fenomeni avvertiti e dichiarò la responsabilità della S. A. D. E. per il risarcimento dei danni che ammontano a parecchie centinaia di milioni. Da allora sono passati mesi ed anni; alla fine dello scorso anno il Ministero ha inviato un'ennesima commissione di inchiesta: sarebbe interessante conoscere dai rappresentanti del Governo le risultanze dell'inchiesta e soprattutto i provvedimenti concreti che hanno fatto seguito ad essa.

Oggi si dice che le aziende agricole di montagna devono attuare le conversioni culturali; che esiste una possibilità di sicurezza per esse nell'incremento della zootecnia. Per far ciò occorre evidentemente indirizzarsi verso le foraggere, vale a dire occorre l'irrigazione, occorre l'acqua. Ma come possono i contadini operare in questo senso se tutti i fiumi, tutti i torrenti, tutti i piccoli ruscelli sono vincolati dal monopolio elettrico? E la cosa più scandalosa è che questo vincolo serve spesso al monopolio elettrico non tanto per la confluenza di tutte le acque negli invasi, ma per impedire ad altre società elettriche di mettere piede nella zona dove esso agisce. Chi ci rimette in questa lotta fra grandi e piccole società è proprio e sempre il contadino.

Anche a questo proposito un esempio. Alcuni anni fa la Società medio Piave è riuscita, contro le aspirazioni di centinaia di contadini e di produttori agricoli che reclamavano un vasto piano di irrigazione, ad ottenere la concessione delle acque del Piave da Belluno fino alla chiusa di Cesa di Limana. Ebbene, ai contadini fu negata la possibilità di irrigare le loro terre. Il progetto di irrigazione, spedito da Belluno, non giunse mai a Roma, e nel frattempo la Società medio Piave, dopo essere venuta in possesso della concessione, non fece altro che passarla alla S. A. D. E., intascando naturalmente parecchi milioni.

Il risultato ora è questo: mentre i contadini non hanno l'irrigazione, la S. A. D. E. non sfrutta la concessione! L'agricoltura del Veneto è frenata nel suo sviluppo produttivo dalla mancata utilizzazione a scopo irriguo delle acque di cui dispone così largamente quella regione. Si calcola che la mancata irrigazione di diverse centinaia di migliaia di ettari e le ricorrenti siccità provocano in queste zone danni immensi, pari ad oltre il decimo della produzione totale agricola regionale, che è di circa 300 miliardi l'anno. Questo avviene perché le acque pubbliche

sono tutte, o quasi, sotto l'ipoteca della S. A. D. E.; e se nei decenni scorsi la questione dell'irrigazione delle terre venete si poneva solo negli anni di siccità, oggi, di fronte all'esigenza di attuare rapidamente conversioni colturali, è divenuta decisiva per la sopravvivenza delle piccole aziende contadine.

Quando le cose vanno bene per i produttori agricoli, essi devono pagare l'acqua a prezzi favolosi alla S. A. D. E.; così la S. A. D. E. riceve in concessione dallo Stato l'acqua per produrre energia e vende la stessa acqua pubblica a prezzi iugulatori ai consorzi agricoli. Ed ogni regione o gruppo di regioni deve fare i conti con il rispettivo monopolio: si chiami esso S. A. D. E. nel Veneto, Edison in Lombardia, U. N. E. S. nelle Marche, S. M. E. e «Terni» in Abruzzo e così via.

Anche sul conto della «Terni» e della S. M. E. potrebbe raccogliersi un'antologia di una serie di soprusi e di malefatte compiute ai danni della montagna abruzzese. Citerò il caso di Campotosto: a seguito dell'invasamento delle acque del bacino idroelettrico, vennero sommersi dalla «Terni» numerosi fertili terreni, con la conseguente cacciata di centinaia di contadini, con la distruzione completa dell'economia agro-silvo-pastorale della zona. Gli espropri forzosi dei terreni sommersi sono stati pagati a prezzo irrisorio, anche per l'avvenuta svalutazione della lira. Per far accedere contadini ai terreni rimasti non sommersi della montagna Campellino, nella quale si producono grano, legna e foraggio, la «Terni» avrebbe dovuto costruire un ponte, a termini del disciplinare di concessione. Ebbene, la società si è rifiutata di costruire anche quel ponte, nonostante le proteste della popolazione e gli interventi dei deputati abruzzesi. Per anni la «Terni» ha eluso e continua ad eludere in gran parte a tutt'oggi il pagamento dei sovraccanoni, mentre il Governo si è guardato bene dal costringerla al rispetto degli obblighi legali e regolamentari. Non meno prepotente è l'atteggiamento della S. M. E. nei confronti delle popolazioni dell'alto Sangro. Proprio in questi giorni la S. M. E., insieme con l'Acquedotto pugliese, viene additata come la principale responsabile della mancanza di acqua che ha colpito le Puglie e la Lucania e i due enti sono chiamati in causa insieme col Governo. Infatti, l'acquedotto pugliese soggiace all'accaparramento da parte della S. M. E. delle acque del Biferno e del Calore. Più volte ed inutilmente (sin dal marzo 1954) è stato sollecitato il Governo a realizzare un piano organico unitario per la sistemazione idraulica che consentisse

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

una razionale utilizzazione delle fonti e la distribuzione delle acque in modo da assicurare permanentemente un quantitativo sufficiente al fabbisogno delle popolazioni. È rimasto inattuato il progetto dell'ingegner Passerella che prevedeva la costruzione di un acquedotto sussidiario per attingere alle fonti del Biferno e del Calore come soluzione unitaria dei bisogni non solo delle popolazioni pugliesi ma anche di quelle del Sangro e del Molise, poiché le acque del Biferno sono sfruttate esclusivamente dal monopolio elettrico della S. M. E.

Onorevole rappresentante del Governo, abbiamo voluto indicare soltanto alcuni episodi per dimostrare che i monopoli elettrici perseguono una politica dell'energia in contrasto con l'esigenza di ammodernamento e di sviluppo produttivo della nostra agricoltura, impediscono la soluzione del grave problema dell'approvvigionamento idrico di alcune regioni, determinano in gran parte il dissesto idrogeologico del nostro paese, costituiscono forze politiche oltretutto economiche i cui poteri sono al di là dello Stato, delle leggi che vengono sistematicamente violate ai danni dei contadini e delle popolazioni. Sarebbe interessante conoscere quante volte — e lo chiediamo all'onorevole sottosegretario di Stato — ed in quali casi di fronte alle violazioni delle leggi, dei regolamenti delle autorizzazioni di concessioni, il Governo ed i vari ministri dei lavori pubblici si sono valse dei poteri di legge loro conferiti promovendo la revoca delle concessioni. Eppure, il testo unico delle leggi sulle acque prevede in modo preciso la revoca delle concessioni, l'incameramento dei relativi impianti da parte dello Stato. Lo prevede quando si verifica il cattivo uso delle concessioni per tre anni, quando si verificano casi di negligenza e di mancato rispetto dei diritti altrui, quando si verifica la mancata realizzazione dell'utilizzazione delle acque o il ritardo nell'esecuzione delle opere. Gli esempi che abbiamo prima citato avrebbero dovuto portare a soluzioni di questo genere nei confronti della S. M. E. e della S. A. D. E. Eppure non solo il Governo non ha revocato una sola, diciamo una sola concessione, ma, addirittura, ha premiato le inadempienti con il rilascio della proroga delle concessioni stesse. Gli è che anche questo Governo, come del resto tutti quelli che l'hanno preceduto dal 1947 ad oggi, nulla può o vuole fare di fronte allo strapotere dei monopoli elettrici. Al di là delle velleità riformistiche, della politica di dinamismo settoriale e frammentario dell'onorevole Fanfani e dei

«convergenti», v'è la volontà di assecondare il rafforzamento delle posizioni economiche e politiche dei gruppi monopolistici. La stessa constatazione abbiamo dovuto fare quando si è discusso, in sede di Commissione, il cosiddetto piano dei fiumi. L'esigenza da noi posta ancora una volta in quella sede, di un'organica politica per l'utilizzazione delle acque è stata freddamente respinta. Un piano di regolazione dei corsi d'acqua che si basi su una visione coordinata, su scala nazionale della utilizzazione delle acque ai fini energetici, irrigui e dell'approvvigionamento idrico, un piano che sia attuato con l'intervento delle regioni e degli enti locali, risponde alle necessità impellenti delle popolazioni, continuamente danneggiate o minacciate dalle alluvioni; dei contadini, per lo sviluppo ed il progresso tecnico e produttivo delle loro aziende; degli abitanti del Mezzogiorno e delle altre regioni d'Italia, drammaticamente colpiti dalla mancanza di acque e dallo scoppio di malattie infettive. Ma un piano così concepito e realizzato cozza con la linea dei monopoli elettrici e con i loro interessi costituiti. La più eloquente denuncia dell'atteggiamento del Governo è data dall'ormai annosa questione dei sovraccanoni elettrici.

E vediamo subito la situazione dei sovraccanoni da versare in base alla legge n. 959. Qui le cose sono peggiorate. Sembrava che, attraverso difficoltà di ogni genere, fossero migliorate grazie alle pressioni dei comuni montani, delle popolazioni, dei parlamentari comunisti che in modo continuo hanno martellato in Parlamento il Governo con la loro denuncia e lo hanno stimolato ad agire. Oggi però siamo tornati all'anno zero. Si ripeterà che il Governo non c'entra perchè la magistratura è indipendente e di fronte a decine di sentenze del tribunale regionale delle acque di Roma avverse ai comuni non vi è da far altro che attendere il verdetto di appello del tribunale superiore delle acque presso il quale sono state impugnate tutte le sentenze. Se il Governo ritiene di cavarcela in questo modo diciamo subito che esso viene meno, ancora una volta, ai suoi doveri verso le popolazioni della montagna. Con quelle sentenze e con altre che inevitabilmente seguiranno, i comuni della montagna verranno a perdere diversi miliardi, di cui una parte sono stati pagati. Anche se in sede di appello la magistratura darà ragione ai comuni, le società concessionarie ricorreranno poi in Cassazione; passeranno altri lunghissimi anni, i comuni resteranno privi di risarcimento dei danni subiti.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Se siamo giunti a questo punto la colpa è del Governo ed in modo specifico del Ministero dei lavori pubblici. Oggi il tribunale regionale delle acque di Roma afferma che i decreti relativi alla delimitazione dei bacini imbriferi sono illegittimi perché fondati su criteri non strettamente tecnici. A suo parere, il criterio a cui avrebbero dovuto essere informati è quello altimetrico, per cui solo gli impianti situati sopra i 700 metri dovrebbero essere soggetti al pagamento del sovraccanone.

Non è nostro intendimento interferire nell'operato della magistratura né addentrarci nel ginepraio di sottili e cavillose questioni giuridiche. A noi, ripetiamo, preme mettere in evidenza la responsabilità e gli aspetti politici della questione. Non vi è da meravigliarsi se le società idroelettriche sono riuscite ad ottenere certe sentenze, quando fu proprio il ministro dei lavori pubblici, nel 1954, nel determinare il perimetro dei bacini imbriferi, ad applicare l'assurdo criterio altimetrico contro la volontà e le richieste dei comuni della montagna.

In quell'anno l'U.N.C.E.M. formulò un ordine del giorno in cui chiedeva al ministro che per tale delimitazione « non si adottassero inammissibili criteri altimetrici, ma si seguissero criteri oroidrografici, e più precisamente che per bacino imbrifero montano si intendesse tutta una zona defluente verso un determinato corso d'acqua, dalle origini sino al definitivo suo sbocco in mare ». Il ministro di allora stabilì invece per decreto che doversero essere soggetti ai sovraccanoni solo gli impianti sopra i 500 metri in gran parte dell'arco alpino e a 300 metri per il resto d'Italia. Automaticamente i monopoli elettrici beneficiarono a danno dei comuni montani di un esonero di circa due miliardi di lire all'anno di sovraccanoni. Ebbero origine da quella infausta decisione ministeriale le opposizioni, i ricorsi, le manovre delle società concessionarie contro la legge n. 959; esse impugnarono di incostituzionalità la legge, ricorsero contro la illegittimità dei decreti, si opposero alle ingiunzioni di pagamento, sostennero che la legge non si applicava alle concessioni rilasciate prima del 1933. Insomma, nulla i monopoli elettrici hanno trascurato per farsi beffa del Parlamento, del potere esecutivo, delle leggi dello Stato. Sembrò che si volesse superare lo scoglio delle opposizioni alla legge n. 959 con una legge interpretativa; e venne la n. 1254 del dicembre 1959. Anche in questo caso si ebbe una formulazione che ha lasciato le cose al pun-

to di prima. Si è ancora una volta ignorato o voluto ignorare la formulazione suggerita dai comuni montani, per accettare quella probabilmente escogitata da qualche organo tecnico in modo così insidioso da favorire i ricorsi delle società e la messa in mora dell'applicazione della legge n. 959.

Credo che sia veramente illuminante l'iter dell'applicazione di questa legge per confermare un giudizio formulato dal professore Ernesto Rossi: « Difficile è trovare pubblici funzionari capaci di fare seriamente rispettare i capitolati e le leggi da società che hanno a loro disposizione centinaia di milioni da spendere senza dare rendiconto e possono agevolare od ostacolare la carriera dei controllori, assicurare prebende ai loro figlioli, ai loro generi e ad altri loro affezionati parenti ».

Se così non fosse e se tale stato di cose non fosse tollerato e incoraggiato dal potere esecutivo, non si comprende perché sino ad oggi non si sia fatto ricorso da parte del Governo ai numerosi mezzi che sono in suo potere e che ancora una volta noi chiediamo che vengano usati.

Nulla, se non la mancanza di una precisa volontà politica, poteva e può impedire l'applicazione nei confronti delle società inadempienti del disposto della lettera d) dell'articolo 55 del testo unico del 1933, provocando quindi la revoca delle concessioni e il trasferimento degli impianti allo Stato per provata negligenza e violazione delle norme giuridiche e regolamentari vigenti.

Il Governo aveva la possibilità di condizionare nuove concessioni al pagamento dei sovraccanoni; poteva, se lo avesse voluto, rifiutare i lauti contributi concessi per la costruzione di nuovi impianti. La remissività del Governo di fronte all'inadempienza dei monopoli elettrici suona tanto più grave se si considera che questi nei loro bilanci includono tra le uscite la voce « sovraccanoni », per cui le relative somme non sono soggette ad imposizione fiscale. Così eludono due volte i loro obblighi verso la società nazionale e verso le leggi dello Stato.

Addirittura inconcepibile appare l'atteggiamento del Governo e più ancora quello dell'onorevole Zaccagnini — come abbiamo sentito in Commissione — per quel che riguarda le società e le aziende di Stato. Qui, come è stato giustamente rilevato, ci troviamo di fronte all'assurdo nell'assurdo. Dai dati che sono stati recentemente forniti al congresso dell'U. N. C. E. M., risulta che il 35 per cento circa dei sovraccanoni in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

base alla legge n. 959 sono dovuti da queste società, per un importo di 4 miliardi. L'onorevole Zaccagnini in Commissione ha respinto quella parte del nostro ordine del giorno che impegna il Governo a fare pagare le aziende di Stato. Qui non vi sono preoccupazioni di interferenza nell'operato della magistratura o cavilli di natura giuridica a scusante della colpevole tolleranza del Governo.

Tutti ricordiamo che vari Presidenti del Consiglio, dall'onorevole Segni all'onorevole Pella e all'onorevole Fanfani, assicurarono in passato che le società e le aziende dello Stato dovevano pagare, e si impegnarono essi stessi a farle pagare. Evidentemente, non sfuggiva ad essi, come non può sfuggire all'attuale ministro dei lavori pubblici, che nella vita, nell'attività, nel funzionamento di queste aziende sono determinanti l'intervento e la responsabilità del Governo. Non può sfuggire a nessuno la funzione di rottura che devono avere queste aziende nei confronti delle società private, che anche in questo campo le aziende di Stato devono assolvere ad un compito di guida, di stimolo, di lotta e di esempio nei confronti dei monopoli elettrici.

Ebbene, è avvenuto esattamente l'opposto. Le società dello Stato non pagano e spesso sono le prime a ricorrere, per cui assistiamo a questo edificante spettacolo, che lo Stato viola le proprie leggi, che vi sono giudizi nei quali lo Stato è attore e convenuto. Che dire poi delle ferrovie dello Stato, debentrici verso i comuni di circa un miliardo di sovraccanoni? Il disposto dell'articolo 4 della legge n. 959 è di una chiarezza estrema: «Le disposizioni della presente legge non si applicano agli enti di diritto pubblico in quanto concessionari di grandi derivazioni d'acqua a scopo potabile o irriguo e per i quali la produzione di energia elettrica sia di natura esclusivamente stagionale». Eppure la direzione generale delle ferrovie dello Stato, avvalendosi tra l'altro di un parere dell'avvocatura dello Stato, che è solo un parere, e pertanto nient'affatto vincolante, insiste nel rifiutare il pagamento dei sovraccanoni.

Non ci possono tranquillizzare inoltre gli impegni che l'onorevole Zaccagnini ha assunto circa la presentazione di un nuovo disegno di legge sostitutivo della legge n. 959. A noi pare che il carattere di sostitutività della nuova legge possa prestare il fianco ad impugnativa di incostituzionalità, come si è verificato in passato.

La nuova legge dovrà imporre il pagamento dei sovraccanoni a tutti gli impianti, ovunque essi siano situati. Come tale dovrà avere un carattere modificativo e por fine per l'avvenire a queste tormentate vicende della legge n. 959.

Non meno tormentate sono la storia e le vicissitudini della legge 4 dicembre 1956, n. 1377, la quale, come è noto, stabilisce che il ministro delle finanze, sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici, può stabilire con proprio decreto a favore dei comuni rivieraschi e delle rispettive province un ulteriore canone annuo a carico del concessionario fino a lire 436 per chilowattora nominale concesso.

Quando venne discussa questa legge al Senato, il senatore Spezzano ebbe a presentare due emendamenti tendenti a specificare che la legge sarebbe stata modificativa dell'articolo 53 del testo unico sulle acque e che sarebbe stata applicata a tutte le concessioni, anche a quelle anteriori al 1933. L'allora sottosegretario ai lavori pubblici, onorevole Caron, poiché il disegno di legge era stato già approvato dall'altro ramo del Parlamento e allo scopo quindi di non ritardarne l'approvazione, pregò il senatore Spezzano di ritirare i due emendamenti, come di fatto avvenne. «È chiaro — sostenne l'onorevole Caron — che non faccio difficoltà, parlando sul merito di questi emendamenti, di dichiarare che si tratta di una modifica dell'articolo 53, e spero che questa affermazione sia sufficientemente chiara ed idonea ad evitare qualsiasi dubbio». E più oltre: «Resta chiaro quindi che dal 1° gennaio 1957 tutte le società elettriche per ogni chilowattora concessa devono pagare questo canone. Concludendo, spero che questi miei chiarimenti siano sufficienti alla interpretazione della legge, oggi alla Commissione e domani a chi dovrà applicarla».

Ogni commento quindi sarebbe superfluo. Ma i commenti diventano necessari ed amari quando si considera il modo come la legge venne interpretata ed applicata da parte degli organi dello Stato. La direzione generale del demanio, ignorando la chiara formulazione della legge e volendo ignorare le esplicite dichiarazioni dell'onorevole Caron, si ostinò per alcuni anni ad interpretare in modo del tutto arbitrario la legge, considerandola sostitutiva e comunque applicabile ai soli casi in cui era stato applicato l'articolo 53, con il risultato che a tutt'oggi circa due miliardi all'anno sono stati sottratti ai comuni ed alle province rivierasche.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

In questa azione di remora all'applicazione della legge si sono distinti gli uffici del genio civile, tenuti a fornire nel corso dell'istruttoria per l'emanazione dei decreti i dati relativi ai danni subiti dai comuni e dalle province rivierasche a causa della installazione degli impianti.

Il ministro delle finanze, onorevole Trubucchi, ha assicurato che è suo intendimento di proporre un congruo aumento del canone: si parla addirittura, come sarebbe logico, di triplicarlo. Più volte da parte nostra è stato sollecitato un provvedimento del genere, in relazione alle aumentate difficoltà degli enti locali ed in relazione all'aumento dei profitti delle società elettriche. Pare però a noi necessario, per evitare il ripetersi degli infortuni verificatisi per la legge n. 1377, che il canone debba essere stabilito in maniera rigida e tassativa, in modo che la sua applicazione debba essere obbligatoria per tutti gli impianti e indipendentemente dalla applicazione o meno del canone previsto dalla n. 1377.

Tuttavia, in attesa che si provveda alla elaborazione e presentazione dei nuovi disegni modificativi della n. 959 e della n. 1377 — elaborazione per la quale rinnoviamo l'invito al ministro di avvalersi della collaborazione tecnica dell'A. N. C. I., della Lega dei comuni democratici, dell'U.N.C.E.M. e dell'U. P. I., poiché, ripetiamo, il problema è di natura squisitamente politica prima ancora che giuridica — avanziamo ancora la richiesta di far pagare al più presto i sovraccanoni alle società e alle aziende di Stato. Chiediamo pure di usare nei confronti delle società concessionarie private i mezzi di cui dispone il Ministero, dalla revoca delle concessioni al rifiuto di rinnovare quelle scadute o di prossima scadenza, o di rilasciarne di nuove; ad evitare quello che è accaduto nei confronti della S. M. E. la quale, nonostante si sapesse che essa aveva presentato ricorso contro il pagamento dei sovraccanoni, ha ottenuto nuove concessioni.

Non ci facciamo illusioni sulla possibilità che le nostre richieste siano accolte. Sappiamo che dal Governo delle convergenze non può derivare alcun atto, anche il più modesto, che significhi una limitazione allo strapotere dei monopoli. Lo abbiamo toccato con mano in Commissione quando si è trattato questo problema; lo abbiamo constatato quando si è discusso il cosiddetto « piano dei fiumi », allorché sono state respinte le nostre proposte per una nuova politica delle acque che le trasformi da strumento di devasta-

zione e di rovina in elemento di sviluppo economico per una più razionale produzione energetica, per la valorizzazione delle nostre risorse agricole, per portare salute e civiltà alle popolazioni sprovviste anche di acqua potabile, e per facilitare, attraverso le vie navigabili interne, lo scambio delle merci e dei prodotti.

La ripulsa a queste nostre proposte è avvenuta per volontà di tutta la democrazia cristiana, anche degli esponenti cosiddetti di sinistra, ai quali, insieme con i « convergenti » di centro-sinistra, compete il ruolo di coprire, con la vernice di una pretesa quanto sterile socialità, una politica che nelle linee fondamentali tende a rafforzare, sul piano economico e politico, il potere dei gruppi monopolistici.

Se anche non nutriamo alcuna fiducia che l'attuale maggioranza aderisca alle nostre richieste, pur tuttavia continueremo ad operare perché intorno alle istanze da noi poste si sviluppino e si consolidi l'unità delle popolazioni e soprattutto delle genti della montagna. Noi siamo certi di riuscire in quest'opera, nonostante la forza del nemico che ci sta di fronte, il monopolio elettrico, nonostante gli ostacoli che saranno seminati sul nostro cammino. E siamo certi di riuscire perché le nostre posizioni sono state confermate al recente congresso dell'U.N.C.E.M., sono quelle sostenute con passione dagli amministratori e dalle popolazioni delle zone montane, che non si rassegnano a vedere condannata all'abbandono ed alla morte la montagna; sono le nostre posizioni, quelle stesse della maggioranza del popolo italiano, il quale si rende conto che diventa sempre più urgente e indilazionabile l'esigenza da noi posta di procedere alla nazionalizzazione dei monopoli elettrici, come richiede la Costituzione repubblicana e come esige la necessità di uno sviluppo democratico, economico e sociale del nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

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

LA PENNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, al capo VII delle conclusioni della pregevole relazione dell'onorevole Lombardi si afferma, che « la spesa per l'edilizia manifesta un certo interessamento per quanto riguarda il settore dell'edilizia scolastica, e ciò sarà più evidente con l'approvazione del « piano della scuola ». Per l'intero settore dell'edilizia abitativa statale e sovvenzionata siamo ad una battuta di arresto ». Questo è un saggio della franchezza e del rigore con cui è stata stesa la relazione che accompagna

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

il bilancio dei lavori pubblici, la quale, pur non nascondendo le ombre esistenti, fondatamente riconosce gli aspetti positivi e coglie iniziative tempestive ed organiche che danno speranze o certezze di superare difetti e di potenziare o allargare impostazioni sperimentate.

L'interesse che si porta al problema dell'edilizia scolastica è l'indice della consapevolezza della complessa problematica della scuola italiana, che si vuole rinnovare e potenziare secondo le moderne necessità della ricerca scientifica e delle professioni, al fine di diffondere la cultura fra tutti i cittadini e non fra pochi eletti.

La grave sproporzione fra aule a disposizione e aule occorrenti è riconducibile ai seguenti motivi: 1°) l'incremento della popolazione studentesca calcolata, nell'ultimo ventennio, di oltre 900 mila alunni; 2°) l'avvento agli studi, da incoraggiare e agevolare sempre più, di nuove classi sociali, con il conseguente apporto alla scuola di una maggiore ricchezza di sensibilità, di esperienze e di aspirazioni; 3°) l'attuazione di principi costituzionali relativi al dovere dei genitori di assicurare ai figli l'istruzione fino al 14° anno di età e del diritto corrispondente di ricevere dallo Stato l'assistenza affinché tutti i capaci e meritevoli, anche se privi di mezzi, arrivino all'istruzione; 4°) lo sviluppo e la trasformazione dell'economia nazionale con il conseguente aumento del tenore di vita generale ed il rapido progredire della scienza, fattori che hanno suscitato nuove esigenze di cultura sia per il lavoro sia per l'educazione in genere. Tutto ciò ha avuto tali influenze sulla scuola da rendere necessaria una profonda riconsiderazione dei motivi di riforma per porla in condizioni di saper accompagnare la vita nel suo continuo mutare, di non farla passare al ruolo di museo, di renderla sempre meglio strumento efficace di formazione professionale, intellettuale, morale, fondamento insostituibile per il retto funzionamento dello Stato democratico, mezzo basilare per la valorizzazione piena della società.

In effetti, al 1° gennaio 1958 il ruolo organico del personale insegnante della scuola elementare comprendeva 172.929 maestri a cui sarebbero dovute corrispondere altrettante aule. Senonché, il servizio centrale per l'edilizia scolastica del Ministero della pubblica istruzione indicava esistenti solo 111.467 aule idonee con una differenza, quindi, di 61.462 aule, corrispondente a più del 35 per cento del fabbisogno.

Se si tien presente che al giugno 1959 risulta finanziata la costruzione di 16.580

nuove aule contro un aumento di maestri di sole 2.271 unità, la carenza rispetto al fabbisogno diventa di 47.143 aule, corrispondente al 26,90 per cento del fabbisogno.

In questi dati, ovviamente, non entra la considerazione dell'evasione dall'obbligo scolastico. Se si tien conto degli evasori attuali, che si calcola ascendano a 27.500 ragazzi per ciascuna leva scolastica, e cioè complessivamente 137.500 scolari per i cinque anni elementari, nonché i ragazzi della stessa età che restano semianalfabeti, cioè di coloro che si perdono lungo il cammino dalla prima alla quinta classe, si perviene ad una cifra che è stata valutata in circa 300 mila ragazzi, che, distribuiti secondo la media nazionale, 24 per aula, richiedono la costruzione di 12.500 aule, che l'onorevole Ermini ritiene di dover portare a 15.000 onde assicurare una maggiore capillarità dell'istruzione elementare, per la quale, pertanto, risultano necessarie ancora 62.143 aule. E questo è un dato che non subisce sostanziali spostamenti neanche nella prospettiva di un decennio, dato che le indagini statistiche fatte in merito non concludono con apprezzabili indici di cambiamento sul piano dell'incremento della popolazione scolastica elementare. È più giusto, invece, rilevare che, considerando un decennio, occorrerà tener conto del numero di aule da riparare per l'usura, che si è calcolato intorno a 20 mila.

Per quanto concerne la scuola di completamento dell'obbligo, comprese le scuole d'arte, la rilevazione statistica compiuta dal servizio centrale per l'edilizia scolastica dava al 1° gennaio 1958 le seguenti indicazioni: classi organizzate 33.119 di fronte ad aule esistenti 22.101, con una carenza quindi di 11.018 aule, pari al 33 per cento del fabbisogno. Però, nel periodo tra il gennaio 1958 e il giugno 1959, le classi aumentavano a 36.200 e venivano finanziate 5.984 aule, per cui il fabbisogno di aule si abbassava a 8.115 pari al 23 per cento delle aule necessarie.

Anche per quest'ordine d'istruzione vale la considerazione dei ragazzi tra gli 11 e i 14 anni che non frequentano la scuola dopo le elementari, pur ricorrendo il disposto di legge ed il dettato costituzionale. Un indice che può far cogliere la gravità del fenomeno è il seguente: ragazzi nel 1960 in età 11-14 anni, ossia obbligati alla scuola, 2.605.200; ragazzi frequentanti la scuola di secondo grado, meno di 1.200.000. È vero che bisognerebbe detrarre da questa cifra coloro che si attardano nella scuola elementare oltre l'undicesimo anno di età; ma bisognerebbe

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

anche aggiungere il numero dei ragazzi che si attardano nella scuola dell'obbligo oltre il quattordicesimo anno di età, e che è stato valutato intorno al 14 per cento dei frequentanti. Distribuendo pertanto questo numero di alunni che complessivamente è stato valutato in 725 mila, detratto anche un buon 14 per cento degli alunni del completamento dell'obbligo, accolti nella scuola non di Stato, si rende necessaria, con una media di 26 ragazzi per aula, la costruzione di 27.900 nuove aule, da aggiungere alle 8.115 oggi carenti rispetto alle classi già funzionanti.

Passando agli istituti professionali, l'*Annuario statistico italiano* ci dà i seguenti risultati: istituti professionali esistenti nel 1958-59, n. 132, dei quali 102 statali, frequentati da 36.648 alunni ad indirizzo industriale, agrario, commerciale e femminile; aule disponibili circa mille; carenza registrata circa 700. Ma, tenendo presente che questa scuola è quella su cui si punta per l'avvenire, date le esigenze dell'economia e del mercato del lavoro, si è calcolato che occorre istituire tante centinaia di scuole quante occorrono per accogliere circa un milione di alunni, ossia circa 36 mila aule nuove.

Per quanto riguarda le scuole secondarie superiori di tipo classico, tecnico ed artistico, abbiamo i seguenti dati: classi esistenti 19.880, aule disponibili 14.811, con una carenza di 5.069 aule, pari al 25,5 per cento del fabbisogno. Tenendo conto che dal 1° gennaio 1958 al giugno 1959 si è finanziata la costruzione di 2.956 nuove aule, risultano carenti 2.113 aule. Non si può però non sottolineare che nel 1958-59 la scuola secondaria superiore, ossia la scuola superiore di tipo classico, tecnico ed artistico, ad eccezione degli istituti professionali, è stata frequentata dal 16,5 per cento dei giovani di età dai 14 ai 19 anni, ossia da 650.432 alunni. Anche se in quest'anno si è registrato un aumento notevole del 9,1 per cento rispetto al 1946-47, si deve riconoscere che si tratta sempre d'una percentuale bassissima di frequentanti, che rivela la ingiusta ed ingiustificabile esclusione di troppi giovani dalla scuola superiore e la inutilizzazione di troppi talenti negli studi superiori ed universitari.

Nel novembre del 1959 l'onorevole Moro affermava: « Tra gli impegni fondamentali della democrazia cristiana, un impegno che tocca ad un tempo la difesa della libertà, la concreta attuazione della dignità umana, la soddisfazione degli interessi di sviluppo e di

ordinata crescita della società, è quello attinente alla scuola. Ad esso si è rivolta sempre l'attenzione della democrazia cristiana nel suo grande lavoro per lo sviluppo della vita democratica in Italia, o che si trattasse di assicurare, colmando grado a grado enormi dislivelli, la necessaria espansione della scuola nei confronti di tutti gli ambienti, o che si trattasse di affrontare i problemi del rinnovamento strutturale e dell'adeguamento tecnico e didattico della scuola italiana, sempre nel rispetto della libera iniziativa scolastica come fondamentale espressione essa pure della libertà umana ».

Occorre superare al più presto le percentuali dianzi riportate e, ricordando quanto è difficile e lento operare in settori del genere, si è posto il traguardo di far salire in un decennio la percentuale dei giovani frequentanti le scuole superiori dal 16,5 al 40 per cento ossia a un milione 500 mila scolari che, diminuiti del numero dei frequentanti attuali e dei frequentanti delle scuole non statali e degli istituti professionali già esistenti richiedono, sulla media di 25 alunni per aula, 18.188 nuove aule. In definitiva, se a questa cifra si aggiunge il numero delle aule oggi mancanti rispetto a quello delle classi funzionanti, ossia 2.113, si ha che per le scuole secondarie superiori occorrono complessivamente 20.301 aule.

Né può mancare un accenno alla scuola materna. L'onorevole Ermini, relatore per il piano della scuola, così giudica: « La necessità del sorgere di più numerose scuole materne è sentita dalla società di oggi, come forse non in passato, quale esigenza di collaborazione sociale alle famiglie nella custodia in genere e nell'educazione dei bambini di più tenera età, secondo è dimostrato anche dal moltiplicarsi delle scuole materne negli ultimi anni e dall'intensificarsi delle richieste che pervengono da ogni località del paese: rispondono le forze locali e spesso l'abnegazione e il sacrificio di associazioni e di privati ben più che non la comunità nazionale con l'aiuto offerto dallo Stato, che rimane tuttora così tenue, nei confronti dell'ampiezza dei bisogni, da apparire poco più che simbolico ».

Le scuole materne esistenti nel 1946-47 in numero di 10.875 salivano rapidamente nel 1958-59 a 17.092, con 29.217 direttrici e insegnanti e 1 milione 88.428 alunni, con una media di 64 per ogni scuola e con una distribuzione territoriale molto differenziata. Difatti nell'Italia settentrionale si aveva una frequenza di 59,4 bambini su 100 in età 3-6

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

anni, nell'Italia centrale di 42,4 bambini; nell'Italia meridionale di 37,5; nell'Italia insulare di 34,1.

Il servizio centrale per l'edilizia scolastica nel 1954 accertava che in circa 17 mila sedi mancava la scuola materna e in circa 7 mila ricorrevano le condizioni favorevoli per la sua immediata istituzione. Tutti questi dati danno sinteticamente la percezione della gravità del problema dell'edilizia scolastica. Il Governo ne ha perfetta coscienza tanto che ha predisposto il disegno di legge del piano per la scuola, il cui primo motivo è quello di dare una casa sufficiente ed efficiente alla scuola. Non è con il problema dell'edilizia che si risolvono tutti i problemi della scuola; ma è anche vero che senza di esso nessuno dei problemi della scuola può trovare idonea soluzione.

Il giudizio conclusivo che il relatore esprime in merito all'edilizia abitativa è sommamente prudente. Il Governo ha preso, da qualche tempo, la decisione di fare il punto della situazione intorno alle realizzazioni e ai programmi di edilizia abitativa. « La cosa è da ritenersi saggia ed opportuna » afferma l'onorevole Lombardi. E dopo aver riconosciuto che per la parte che riguarda il settore degli investimenti pubblici i modi di intervento non sono stati, nel passato, effettivamente ben coordinati, il relatore si augura che gli orientamenti definitivi del Governo costituiscano un sufficiente impulso alla formazione di un piano organico e coordinato per l'edilizia popolare e di opportuni incentivi anche per il settore dell'edilizia economica.

In effetti, ci troviamo al limite di esaurimento degli stanziamenti per la parte che spetta all'iniziativa dello Stato. L'esercizio finanziario 1961-62 chiude un periodo. Si deve aprire un nuovo ciclo: quello di un vero rilancio dell'edilizia economica e popolare. Ormai è da tutti riconosciuta l'esigenza del coordinamento del settore; è importante adottare con sollecitudine un'idonea soluzione, considerate le attese e le evidenti necessità.

A questo punto, vorrei richiamare l'attenzione del Governo sulle necessità dei comuni minori. Secondo il censimento del 1951, su 47 milioni e 515.537 abitanti, venti milioni e 511.690 dimoravano in centri al di sotto dei 5 mila abitanti, 15 milioni e 322.179 in centri tra i 5 mila e i 50 mila abitanti, 11 milioni e 670.668 nelle città al di sopra dei 50 mila abitanti.

Questa classificazione tende ad evidenziare un gruppo, il primo, ed a significare che solo gli ultimi due gruppi di centri godono della

vigile attenzione dello Stato. Il 43 per cento della popolazione italiana abita in centri al di sotto dei 5 mila abitanti ed attende, signor ministro, maggiore attenzione e simpatia da parte dei pubblici poteri. Questi piccoli comuni, specie dell'Italia meridionale, versano in condizioni di grave carenza dei servizi igienici.

In quest'aula sono stati più volte ricordati i dati del censimento del 1951. Secondo questo censimento, su 11 milioni e 662.765 abitazioni, se ne riscontravano un milione e 825.683 totalmente sfornite di acqua potabile e di fognature; è pacifico che la situazione di oggi è diversa da quella di dieci anni fa e che enormi passi avanti si sono fatti: ma rimangono molte situazioni ancora gravi, specie nelle regioni in cui più si notava la carenza di tali opere.

Quel censimento accertava in Calabria, su 496.592 abitazioni, 258.561 sfornite di acqua potabile e gabinetti; i dati erano rispettivamente di 92.634 su 156.426 in Lucania, 134.680 su 751.363 in Puglia, 189.851 su 400.665 in Abruzzo e Molise. Le zone del nord sono tutte in una situazione di netto vantaggio: la percentuale, che supera il 50 per cento in Calabria e che si avvicina a questa percentuale nel Molise, è inferiore al 3 per cento in Piemonte e in Lombardia.

Accanto agli indici delle opere igieniche, sono sintomatici i dati sulle attrezzature ospedaliere. La media nazionale di posti letto per ogni mille abitanti è di 4,8. Ora, tale indice è in Calabria e in Lucania di 1,6, in Abruzzo e Molise di 2,4, in Puglia e in Sardegna di 2,7, in Campania di 3, in Sicilia di 3,1, in Umbria di 4,7, nel Lazio di 4,9.

Si potrebbero citare ancora gli indici relativi alle case sfornite di energia elettrica con i dati comparativi tra nord, centro e sud; ma non faremmo che confermare questa triste diversità di situazione.

La nazione è una società di uomini liberi ed uguali. Un grande ha detto che la nazione è « il plebiscito di ogni giorno »; ma il plebiscito è un atto positivo quando promani dalla consapevolezza della propria posizione di uguaglianza rispetto a tutti gli altri.

Ed ora mi si permetta di richiamare all'attenzione del ministro dei lavori pubblici alcuni problemi della mia regione, il Molise. Innanzitutto desidero associarmi alle richieste avanzate dai colleghi molisani che sono intervenuti in questo dibattito circa la costruzione dell'autostrada Roma-Molise-Puglie e l'istituzione del provveditorato alle opere pubbliche per il Molise.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Nell'ambito delle strade di grande comunicazione non va trascurata la strada fondo valle del Biferno, che è certamente il più breve collegamento tra l'Adriatico e il Tirreno ed i cui lavori potrebbero essere ripresi, almeno nei tratti non interessati al progetto di utilizzazione delle acque del fiume e che diventerebbero immediatamente funzionali, collegando meglio e più rapidamente importanti centri abitati, adesso mal collegati e peggio serviti. È superfluo porre in risalto l'importanza della strada. Ella stessa, onorevole ministro, inaugurando di recente la galleria della Nunziata Lunga, ha usato la efficace espressione che le strade rompono l'isolamento, abbattano i diaframmi, spezzano le catene, collegando al mondo del progresso, attivando gli scambi, immettendo sempre più rapidamente nell'alveo della civiltà. Regioni rimaste per secoli nel chiuso dei loro confini, hanno coltivato ideali, tradizioni e valori nobilissimi e di alta ispirazione ed hanno il merito di custodire autentiche ricchezze spirituali che sono vanto e fierezza di gruppi sociali; ma di converso tale chiusura, mentre non ha fatto entrare i soffi di aria nuova che tempi nuovi e progresso determinarono, ha impedito anche che l'economia crescesse sui parametri delle dimensioni dei mercati moderni.

Occorre aiutare il Molise ad uscire da questo isolamento, a rompere le catene della sua depressione, per vincere la spirale della miseria e porre il suo moto nel divenire della spirale dello sviluppo. Le due strade indicate e lo strumento operativo del provveditorato alle opere pubbliche molisane possono essere condizioni utili per determinare un cambiamento di rotta nella vita delle genti molisane.

Il ministro Zaccagnini ha inaugurato di recente anche il compartimento dell'«Anas» del Molise ed ha piena consapevolezza che questo ufficio non è stato istituito per soddisfare un malinteso prestigio regionalistico o blandire una deteriore retorica demagogica, ma per il preciso scopo di porre al servizio dello sviluppo economico-sociale di una regione un efficace strumento di previsione e di coordinamento.

Con lo stesso spirito si avanza la richiesta della istituzione del provveditorato alle opere pubbliche. D'altra parte, non sarebbe che innestare gradualmente (e, ciò che è meglio, non in conseguenza di atti formali amministrativi, ma in funzione di concrete ed organiche scelte politiche) gli strumenti tipici dell'organizzazione regionale in un ambiente

che sarà tra poco regione, dato che la legge costituzionale per la istituzione della regione Molise ha già ottenuto il parere favorevole in Commissione al Senato.

Questa richiesta di istituire, in anticipo sulla regione, gli uffici regionali o compartimentali solo a chi è in mala fede può far sorgere il dubbio sulla precisa volontà di pervenire all'istituto regionale per il Molise o di immiserire il significato politico e di crescita di vita democratica nel complesso amministrativo dei nuovi uffici da creare. La spinta a conseguire l'autonomia regionale con il distacco dagli Abruzzi, alle cui nobilissime popolazioni tante tradizioni spirituali ci legano, ma con cui non ricorrono condizioni di comunanza di interessi economici, viene dal profondo dell'anima popolare e Governo e Parlamento non potranno deludere tale secolare aspirazione, riconosciuta altresì dai costituenti che per il Molise apprestarono l'XI delle norme transitorie e finali della Costituzione.

Nell'ambito di questo programma di sviluppo amministrativo, economico, sociale e civile si inquadra, come una delle componenti essenziali, la *vexata quaestio* del piano regolatore generale del fiume Biferno.

Ella, signor ministro, se ne è già interessato nella replica alla discussione del bilancio del suo ministero nell'ottobre dell'anno scorso ed ha reso anche delle soddisfacenti dichiarazioni l'11 giugno scorso in occasione della celebrazione del 150° anniversario della provincia di Campobasso; ma mi permetta di rifare delle brevissime riflessioni. Il Molise è nato come provincia nel 1811, per decreto di Gioacchino Murat, in seguito ad una famosa relazione di Vincenzo Cuoco che alla natia terra, insieme con il prezioso libretto *Viaggio nel Molise*, donò la giustificazione migliore per farla diventare autonoma circoscrizione amministrativa del regno di Napoli. Allora Napoli era capitale politica; oggi noi la riconosciamo ancora capitale morale del Mezzogiorno; ma nella necessaria e sincera solidarietà che affratella tutte le genti del sud, i problemi della redenzione del Mezzogiorno devono essere risolti obbedendo alla logica dello sviluppo economico-sociale armonico e generale, senza colpi di potere o impostazioni campanilistiche, unilaterali o faziose.

I molisani si appellano alla forza del loro buon diritto, che proviene dalla consapevolezza di favorire soluzioni di sviluppo nazionale, dalla moderna visione dei problemi di progresso regionale, dai pareri espressi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dalle

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

assicurazioni di ministri di governi democratici, secondo le quali le esigenze molisane sono definite prevalenti.

Non vi è tecnico serio che oggi possa disconoscere come ogni possibilità di rinascita molisiana sia collegata alla utilizzazione delle acque del Biferno. Nella misura in cui tali acque saranno poste al servizio delle esigenze potabili, irrigue ed elettriche del Molise, si può cogliere la dimensione di un futuro di miseria o di un avvenire in cui, sconfitta la depressione, si elabori un programma organico e coordinato di sviluppo.

Il Biferno è l'unico corso d'acqua che è rimasto al Molise; esso nasce, scorre e muore in territorio molisano. Gli altri — il Trigno, il Fortore e il Sangro — si trovano al confine con le province limitrofe e sono stati già impegnati. Il Volturno, che nasce e scorre per un lungo tratto nel Molise, con legge del 1904 venne concesso in perpetuità e gratuitamente al comune di Napoli per la derivazione di tutte le sorgenti, allo scopo di ricavarne forza motrice.

Successivamente, le stesse acque del Volturno furono utilizzate per la irrigazione della piana di Venafro e delle zone ricadenti in provincia di Caserta e di Napoli.

Al fine di contribuire alla rinascita delle genti molisane, che occupano uno degli ultimi posti nell'elenco dei redditi *pro capite* delle province d'Italia, l'amministrazione provinciale del Molise ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici la concessione di tutte le acque del Biferno per utilizzarle a scopo potabile, irriguo ed industriale, allegando un elaborato progetto, il quale prevede l'irrigazione di circa 40 mila ettari, prevalentemente nel basso Molise, e la produzione di circa 230 milioni di chilowattore. Né si può trascurare che occorre ancora trovare una soluzione idonea all'approvvigionamento idrico dei comuni del consorzio del basso larinese, alimentati dall'acquedotto pugliese. Sono di questi giorni le numerose denunce della penuria d'acqua dell'acquedotto pugliese. Io sono stato costretto a presentare un'interrogazione, insieme con i colleghi molisani, per chiedere la più sollecita decisione di collegare alcuni di tali comuni all'acquedotto molisano di destra e predisporre le opere per collegare gli altri comuni all'acquedotto molisano di sinistra. Si tenga conto che si tratta di diversi comuni che attualmente (e non è un caso raro, ma la quasi normalità) non possono erogare più di due ore d'acqua al giorno.

La realizzazione delle opere previste dal progetto dell'amministrazione provinciale del Molise richiede un finanziamento di circa 38 miliardi.

Questo progetto è stato contrapposto ad un altro della Cassa per il mezzogiorno, che prevede in via principale di deviare tutte le acque delle sorgenti del Biferno, anche in morbida, per una portata massima di metri cubi 6 al secondo, con una galleria di circa 17 chilometri di lunghezza attraverso il massiccio del Matese, per condurle nella Campania ed utilizzarle prima per un salto idroelettrico di circa 300 metri a Piedimonte d'Alife e poi unitamente alle altre acque sorgenti ed utilizzabili del Torano, del Maretto e del Serino, per l'alimentazione dell'acquedotto campano e per l'irrigazione dei terreni del Sannio Alifano.

Per irrigare i terreni del Molise, la Cassa ha progettato la costruzione di un solo invaso, a quota 70 sul mare, utilizzando le sole acque di piena del Biferno (che sole rimarrebbero nel Molise) ed irrigando quindi a gravità i terreni situati da quota 70 al mare, più pochi terreni con la sopraelevazione meccanica di 100 metri.

La superficie totale irrigabile è di 17 mila ettari, che sembra ancora lievemente aumentabile.

Questo progetto della Cassa prevede una spesa superiore a quella richiesta dal progetto dell'amministrazione provinciale del Molise, che utilizza, senza alcuna distrazione a favore di altre regioni, congiuntamente per gli impianti idroelettrici e per l'irrigazione, tutte le acque sorgenti e quelle meteoriche dell'intero corso del Biferno e dei suoi affluenti.

Questi, signor ministro, sono i termini della questione. Ella li conosce; non li ho riepilogati per rammentarglieli, ma per indicare alla Camera la situazione di una regione che deve essere aiutata a trovare la via del progresso. Il popolo molisano ha un reddito medio annuo *pro capite* di circa 100 mila lire; la sua popolazione attiva è dedita per più del 65 per cento all'agricoltura; con mestizia debbo osservare che nell'ultimo decennio il suo divenire è stato più lento delle altre province, tanto che anno per anno perde sempre più posti nella graduatoria dei redditi, avviandosi verso il triste primato dell'ultimo posto.

Bisogna arrestare questo moto all'indietro e far partecipare il Molise al generale progresso del paese. Senza energia non vi è oggi sviluppo, senza irrigazione non vi è agri-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

coltura moderna e progredita, senza acqua non vi è civiltà. Ella, onorevole Zaccagnini, prima di imboccare la galleria della Nunziata Lunga per ritornare a Roma, ha sciolto un inno alla fede ed alla spiritualità dei molisani. È fede in una religione che esalta la dignità umana; è spiritualità che custodisce come sacra la libertà. La democrazia, con la sua spinta al progressivo incivilimento, trova i migliori interpreti in questo popolo, che sa che ogni giorno ha la sua pena, ma crede anche che la solidarietà nazionale non possa non spingere verso una generale uguaglianza civile. (*Applausi al centro*).

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

CURTI IVANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, non vorrei che quanto vado dicendo potesse essere interpretato polemicamente. Io devo esprimere il mio rammarico — e non è certamente un appunto che rivolgo all'onorevole sottosegretario — che si concluda la discussione sul bilancio dei lavori pubblici con l'assenza dell'onorevole ministro. Noi dobbiamo rilevarlo perché abbiamo anche accettato che in Commissione quasi tutta la discussione preliminare sul bilancio si svolgesse quasi sempre alla presenza dell'onorevole sottosegretario. Nell'esprimere il mio rammarico, io sono certo di interpretare il pensiero di tutti i colleghi del mio gruppo:

MAGRÌ, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il ministro, all'ultimo momento, si è trovato nella impossibilità di essere presente alla discussione.

CURTI IVANO. Ho già avuto occasione di intervenire in Commissione ed è già qui intervenuto un collega del mio gruppo, l'onorevole Renato Colombo. Mi limiterò, pertanto, all'esame di alcuni particolari aspetti del bilancio, soprattutto per quanto riguarda due problemi fondamentali: quello delle opere igienico-sanitarie e quello dell'edilizia popolare sovvenzionata.

Ebbi già occasione di dire in un altro intervento quali attese crei sempre la presentazione del bilancio dei lavori pubblici. Perché si creano queste attese? Perché per un anno intero alla più gran parte dei parlamentari si risponde che le opere che vengono da loro segnalate sono veramente indispensabili ma che, data la penuria dei mezzi del corrente esercizio, vi è molta probabilità che tali giuste richieste, provenienti da comuni, province e da altri enti, possano essere accolte nel successivo.

Questo continua a verificarsi da molti anni, in modo particolare per quanto riguarda le opere igienico-sanitarie che ancora devono essere realizzate nel nostro paese.

Ebbi già occasione di fare osservare il contrasto che esiste fra queste attese, le segnalazioni che provengono sempre più numerose dai comuni, dalle province, dagli istituti ospedalieri, dagli enti di diritto pubblico e la nostra impostazione del bilancio. Noi continuiamo a formulare un bilancio che ha imparato la strada dei gamberi: continua ad andare indietro invece che avanti. Nell'esercizio 1955-56 il bilancio dei lavori pubblici rappresentava il 7,25 per cento del bilancio dello Stato; sette anni dopo, nell'esercizio 1961-62, esso rappresenta il 6,82 per cento con una aggravante che è stata posta in rilievo anche da parte di colleghi della maggioranza: il bilancio dello Stato ha avuto un'espansione, con riferimento a 100, di 282; il bilancio dei lavori pubblici ha avuto una espansione, sempre partendo da cento, di 249. Bisogna aggiungere però un altro fatto molto grave, cioè che sull'indice 249 del bilancio dei lavori pubblici grava un'altra quota di somme per opere già realizzate; si tratta di pagamenti trentennali. Guai a noi se ciò dovesse verificarsi ancora in queste proporzioni, perché ci sarebbe da domandarsi fra alcuni anni come si farebbe a pagare lo stipendio ai funzionari.

Questo è un aspetto grave del nostro bilancio, sul quale desidero intrattenermi per denunciare lacune e la quasi impossibilità di affrontare alcuni dei problemi fondamentali.

Per noi, per quanto riguarda le opere igienico-sanitarie, i problemi urgentissimi, indifferibili da affrontare, che d'altra parte voi tutti conoscete, sono quelli della situazione degli ospedali. Non è più tollerabile, come ebbi ad osservare in Commissione, che vi siano delle regioni nel nostro paese, come la Basilicata, che non hanno neanche un letto, un settimo di letto ogni mille abitanti. Questa è una cosa molto grave. Non si può continuare ad andare avanti in questo modo. Per quanto riguarda l'adduzione di acque nei grandi centri, nei piccoli e medi centri del nostro paese, vi sono ancora numerosi comuni che non hanno acquedotti corrispondenti all'incremento della popolazione e in grado di soddisfare le esigenze della popolazione! Noi udiamo parlare dei comuni dell'Italia meridionale e naturalmente possiamo dire che siamo a conoscenza della tragedia che in quelle zone provoca la mancanza di acqua.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Ma, onorevoli colleghi, stiamo attenti, perché vi sono ancora città del nord d'Italia che non hanno acqua a sufficienza e quella che hanno non possono sempre utilizzarla, perché non è classificabile tra le acque potabili da consigliare specialmente per usi alimentari.

Ma noi non vogliamo fare distinzioni di sorta. Noi sappiamo che questo problema esiste e che è generale nel nostro paese, come è generale quello degli ospedali.

Andate un po' nei comuni con popolazione al di sopra dei 10 mila abitanti, anche in quelli che hanno avuto un certo sviluppo edilizio, andate un po' a vedere in quali condizioni si trovano le fognature, specie per quanto concerne i canali, le adduzioni, lo scarico. Posso citare un esempio molto significativo, che è a conoscenza anche dell'onorevole Giovanni Lombardi. Il comune di Milano da dieci anni costruisce fognature che nessuno ha voluto autorizzare ed approvare, perché non ci si è messi d'accordo. In condizioni press'a poco analoghe si trovano quasi tutti i comuni più importanti. Questo è un problema veramente serio, onorevole sottosegretario. D'altra parte non può trattarsi che di questioni importanti e serie quando si discute degli ospedali e dell'approvvigionamento idrico, specie se si considera che l'acqua manca nella quantità e nella qualità sufficiente a soddisfare le esigenze più elementari della popolazione e specie se si pensa alle condizioni sanitarie e igieniche in cui versano alcuni comuni, nei quali spesso si assiste al fenomeno dell'inquinamento.

Ebbene, è possibile pensare di potere affrontare problemi di questa entità con le somme che sono stanziare in bilancio? Noi abbiamo avuto più volte occasione di fare cenno a questi problemi e ci si è risposto bruscamente che non si può ipotecare il bilancio dello Stato con ulteriori somme per il pagamento di contributi a carico dello Stato, per cui questi problemi potranno essere risolti soltanto con provvedimenti straordinari. Il grave è che quest'anno alle insufficienze della legge n. 589, della quale tutti conosciamo i limiti, si aggiunge anche l'esaurimento dei fondi della legge n. 635 e della legge n. 643.

Badate bene, la legge n. 589 ha i limiti che ognuno di noi conosce, che non può superare, impegni di contributo per 400 milioni; le leggi nn. 643 e 645 vanno esaurendosi, essendo leggi di carattere straordinario. All'inizio dell'esercizio e a metà dell'anno, non

conosciamo ancora che cosa intenda fare il Governo di fronte a questo gioco legislativo, che ci farà trovare, se le cose dovessero continuare a questo modo, l'anno prossimo di fronte ad un arresto completo di opere di vitale importanza.

Nel dibattito in sede di Commissione abbiamo cercato di porre questo quesito, ma né allora né ora siamo riusciti ad avere qualche assicurazione in proposito.

Mi preme anzi qui rilevare una significativa mancanza di coerenza da parte dei colleghi della maggioranza che sono intervenuti in questo dibattito. Essi hanno chiesto un lungo elenco di opere, la cui esecuzione richiederebbe un bilancio cinque volte superiore; gli stessi colleghi, quando noi proponiamo dei provvedimenti attuabili sul piano della concretezza, votano contro.

Badate ancora che i colleghi della maggioranza sollecitano l'esecuzione di opere del loro collegio o addirittura della loro parrocchia; noi, salvo qualche rara e giustificata eccezione, patrociniamo la soluzione di problemi che riguardano l'intera collettività nazionale. È lontana comunque da noi l'idea di prospettare questioni personali, come ha fatto il collega che ha parlato oggi per primo.

Le nostre richieste sono limitate e chiare: si deve trovare il modo di aumentare i fondi per la legge n. 589, per il settore delle opere igienico-sanitarie. Bisogna poter contare per un periodo di almeno dieci anni su un miliardo e 200 milioni di contributi per dare esecuzione alle opere la cui necessità è maggiormente sentita. Non parlo naturalmente del problema degli ospedali, a proposito del quale da tanto tempo noi chiediamo, e da altrettanto tempo voi ci promettete, una legge adeguata, ma con la n. 589, dal momento che gli ospedali possono essere ammessi a contributo fino a 250-300 milioni, noi pensiamo si possano soddisfare le esigenze di un certo numero di comuni che oggi hanno l'ospedale. Per altro, al riguardo desidero fare un rilievo: più il Governo tarderà a presentare il suo progetto di legge per gli ospedali, più denaro si spenderà malamente nel nostro paese. Perché questo sia ben chiaro: oggi il problema non è solo di mettere a disposizione fondi per costruire ospedali; oggi si pone il problema di emanare una legge che stabilisca anche in quale modo debba essere organizzato il servizio ospedaliero. Non si può continuare a lasciare questo settore in mano all'arbitrio e all'iniziativa di certi gruppi politici, costruendo l'ospedale in un

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

dato comune o in una data città. Oggi il problema si pone in modo ben diverso da come si poneva una volta. Dieci anni fa nessuno avrebbe trovato da ridire se un ospedale veniva costruito a 70 chilometri da un capoluogo di provincia; ma oggi far sorgere un ospedale a 25, 30, 40 chilometri da un capoluogo di provincia, a mio avviso, è errato, perché con i mezzi di trasferimento di cui disponiamo oggi qualunque ammalato può essere trasportato nel capoluogo senza che per questo la sua vita sia posta in pericolo. Continuiamo invece come ai tempi delle diligenze o del procaccia, il quale si spostava sempre a piedi. Un comune di periferia, ed esempio, costruisce il suo ospedale a 10 chilometri dal capoluogo di provincia, e nessuno glielo può impedire, perché non abbiamo una legge che affronti il problema della distribuzione dei servizi ospedalieri. Senza parlare, poi, del problema finanziario, perché mantenere gli ospedali, come avviene in parecchi capoluoghi di provincia e in parecchi comuni del nostro paese, in ambienti inadatti, significa peggiorare la situazione già grave per la carenza dei posti-letto a disposizione dei cittadini.

Vi è poi il grande problema degli acquedotti. Vi rendete conto, onorevole sottosegretario e onorevoli colleghi della maggioranza, che con il 1962-63 si esauriranno i fondi stanziati con la legge riguardante la Cassa per il mezzogiorno e con quella relativa alla Cassa del centro-nord? Almeno il 90 per cento delle opere iniziate con questi fondi sono solo parzialmente funzionanti. Se veramente questi problemi stessero a cuore, se veramente ci si preoccupasse del modo in cui si spendono i denari dello Stato, i denari della collettività, a quest'ora si sarebbe almeno dovuto assicurare che erano già pronte altre leggi da far entrare in funzione alla scadenza di quelle che ho ricordato, che permettessero di portare a compimento le opere iniziate. Abbiamo, ad esempio, opere di presa, condotte principali che arrivano fino ad un certo punto, ma poi l'acqua non potrà giungere nelle case perché non sarà stata fatta o comunque non sarà stata completata la rete di distribuzione. Sono molti i casi di questo genere; potremmo fare un elenco molto lungo e interessante, ma certo voi lo conoscete già. Queste sono le lacune più gravi della n. 589, della legge che dovrebbe appunto affrontare i problemi igienico-sanitari del nostro paese.

Altra questione non meno importante per noi è quella della casa. Paesi come la

Germania, il Belgio, l'Olanda, la Danimarca, la Grecia, hanno costruito nel dopoguerra (e, badate bene, in condizioni cento volte più avanzate delle nostre, se faccio riferimento alla situazione di Matera, di Palermo, dell'Aquila e di altri centri dell'Italia meridionale) dieci appartamenti ogni 100 abitanti. Noi ne abbiamo costruiti due e mezzo e dobbiamo guadagnare per lo meno i cinquant'anni di arretratezza che abbiamo nei confronti dei paesi citati.

Ma in quale maniera abbiamo costruito questi due appartamenti e mezzo? Con una serie di provvedimenti legislativi veramente molto interessanti: la legge per la costruzione delle case per i senza tetto e per i danneggiati dalla guerra e la legge n. 408, che ha dato un discreto contributo alla costruzione di case, anche se in parte frustrata per troppi anni dalla incontrollata attività svolta dagli istituti finanziari del nostro paese. Questa infatti è stata una delle cose notevoli: finché lo Stato ha erogato contributi trentacinquennali al 4 per cento per la costruzione di case popolari, salvo l'ultimo e penultimo anno, i mutui sono stati contratti presso istituti finanziari controllati dallo Stato, esclusa la Cassa depositi e prestiti, ad un tasso di interesse superiore al 7-7,50 per cento; quando lo Stato non ha più avuto contributi, questi istituti sono stati tutti disposti a concedere mutui al 6,50 per cento. Questo punto e mezzo di differenza vuol dire aumentare di un terzo il costo finanziario della costruzione.

Comunque, questa legge si è esaurita e non se n'è approntata un'altra.

Si è affrontato il problema delle case malsane e dei tuguri con la legge n. 640. Però quest'anno stiamo spendendo i residui. Il bilancio di quest'anno prevede 15 miliardi, che sono i residui della legge n. 640. Dopo questo esercizio non vi sarà più nulla e le uniche somme che potranno essere spese sono i residui delle somme impegnate dalla gestione I.N.A.-Casa sull'ultimo anno del suo secondo settennio.

Qual è il fabbisogno di case nel nostro paese? Io non voglio usare i dati forniti in diverse occasioni dai rappresentanti del Governo e dagli stessi ministri; desidero essere molto prudente. L'onorevole Togni disse un giorno che in Italia mancavano 16 milioni di vani. Io voglio riferirmi a dati che sono forse molto più seri e responsabili. Noi vogliamo raggiungere in Italia la possibilità di avere un vano ogni 1-3 cittadini o 1-2 cittadini. Questa è una media che abbiamo già per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

alcune regioni dell'Italia settentrionale. Però queste medie sono come la storia dei polli: se ne mangia mezzo per uno al giorno, se v'è chi ne mangia uno al giorno, mentre altri non ne mangiano mai. Qui è la stessa cosa: la media dei vani è determinata da un calcolo erratissimo, quello relativo ai vani esistenti nelle grandi città, dove normalmente sono a disposizione 5 o 6 vani per una o per due sole persone. Abbiamo infatti in quelle zone i grandi palazzi residenziali, le ville e le case in campagna che magari vengono aperte una sola volta durante l'anno. Non si possono dunque utilizzare questi dati per indicare la media dei vani a disposizione di tutti i cittadini del paese.

Ma una cosa ancor più grave e che contribuisce a peggiorare ulteriormente la situazione la troviamo certamente nel Lazio, in Abruzzo, in Campania, nelle Puglie, in Basilicata, in Sicilia e in Sardegna. Qui le cose vanno ancor peggio: qui effettivamente ogni tre cittadini vi è a disposizione un vano. Questa è la media secondo i dati statistici!

Per giungere effettivamente alla possibilità che ogni cittadino abbia un vano, bisogna incominciare immediatamente a costruire in Italia non meno di 10 milioni di vani. Ora, noi desidereremmo sapere dal rappresentante del Governo come s'intenda affrontare questo problema e con quali mezzi. Noi li abbiamo già elencati: la legge n. 408, non essendo legge organica, ha cessato di funzionare; la n. 640 esaurisce quest'anno la sua possibilità di finanziare le case per gli abitanti dei tuguri e delle case malsane. Altre leggi non conosco. L'I.N.A.-Casa finirà l'anno prossimo le sue gestioni.

Ma credete voi che noi possiamo accettare (secondo quanto abbiamo appreso dalle indiscrezioni e anche dalle pubblicazioni che sono state fatte) che il problema della casa possa essere risolto nel modo in cui voi ne prospettate la soluzione? Io ebbi occasione di affermare in Commissione lavori pubblici che voi avete voluto affrontare un problema. Il collega Biaggi è contento che questo problema sia stato affrontato così, ma noi non siamo contenti. Voi avete voluto affrontare soltanto il problema delle autostrade, e ci siete riusciti, tanto è vero che credo sia stato anche di cattivo gusto porre all'ordine del giorno della Commissione in sede legislativa un provvedimento che impegna 1.500 miliardi. Credo sia stato anche un segno di poco rispetto nei confronti dei colleghi della minoranza il deferire un problema così grosso alla sede legislativa, quando invece si assegna

alla sede referente un disegno di legge il quale comporta una spesa di un miliardo e 500 milioni o una legge, come quella per lo sviluppo e l'incremento della piccola industria, che è così irrisoria come stanziamento.

Comunque, il problema l'avete risolto. Quali interessi abbiate voluto tutelare o favorire è cosa che riguarda voi. Ma noi non siamo d'accordo sul modo d'impostare e risolvere gli altri problemi. In fondo, vi erano i mezzi che ho citati prima per risolvere il problema. Nessuno vi avrebbe detto nulla. Ma voi l'avete voluto risolvere a modo vostro e a tutti i costi. Siete della strana gente: avete troppi legami con il passato, avete troppi ricordi del passato, quando bisognava fare a qualunque costo. I monopoli l'hanno detto, i padroni l'hanno detto, e allora bisogna fare le autostrade. E invece — non mi stanco di ripeterlo — una legge che impegna lo Stato a spendere 1.500 miliardi non si assegna alla Commissione, come fosse piccola cosa da passar sottobanco: si riuniscono una trentina di persone, dicono che sta bene spendere tutto quel denaro e si manda avanti la legge senza che l'aula venga neppure informata, con l'aggravante che i resoconti delle Commissioni, data la loro scarsa diffusione, sono conosciuti da un limitato numero di persone.

Il problema della casa non è forse importante come quello delle autostrade? Perché non lo affrontate seriamente? Eppure i lavoratori italiani hanno dimostrato di voler dare un serio contributo alla sua soluzione. L'onorevole Biaggi mi dirà che anche i datori di lavoro hanno dato il loro; rispondo che i datori di lavoro sono come i medici, i quali ordinano medicine che vengono sempre pagate dagli ammalati.

BIAGGI FRANCANTONIO. Perché lo dice a me?

CURTI IVANO. Perché ella fa parte di quei gruppi.

I datori di lavoro, in realtà, non pagano nulla. I lavoratori, invece, hanno dimostrato di voler dare un contributo importante. In due settenni di vita dell'I.N.A.-Casa hanno dato allo Stato italiano un patrimonio che si aggira sui 1.300 miliardi di costruzioni. Per questi 1.300 miliardi lo Stato ha pagato 105 miliardi per il primo settennio come contributo annuo di 15 miliardi e ha pagato un contributo *una tantum* del 4 per cento su un importo di 400 mila lire a vano. Nel secondo settennio, invece, non ha neanche voluto pagare i 15 miliardi. Ha pagato solo 10 miliardi all'anno. E ha continuato a dare il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

suo contributo del 4 per cento sebbene il costo-vano da 400 mila sia passato a 670 mila lire. Cosicché lo Stato, a 14 anni di distanza, sarà proprietario di 1.300 miliardi, mentre ne avrà spesi 300. Mille miliardi sono stati pagati dai lavoratori con le trattenute sul salario.

Dal contributo che i lavoratori italiani hanno dimostrato di voler dare emerge il loro desiderio di avere una casa, di uscire dal tugurio.

Da indiscrezioni e da pubblicazioni più o meno ufficiali risulta che si spera di poter trovare 1000 miliardi per costruire nuove case alienando un patrimonio già dello Stato. È un gravissimo errore. Quei mille miliardi non si potranno mai reperire in quel modo. Dopo aver alienato anche il patrimonio dell'I.N.A.-Casa, lo Stato conta di poter dare a riscatto la metà del patrimonio dell'I.N.A.-Casa che era stato concesso in locazione. Io capisco che l'I.N.A.-Casa doveva servire a un piano settennale, ma lo Stato, durante il primo settennio, avrebbe dovuto creare un istituto per la gestione delle somme che rientravano nelle casse dello Stato a titolo di locazione e di riscatto. Tali somme avrebbero dovuto essere utilizzate per la costruzione diretta di altri immobili, utilizzando a tale scopo anche un cospicuo e diretto intervento dello Stato. In effetti, come ho detto, lo Stato ha contribuito in minima parte alla realizzazione dell'I.N.A.-Casa; si è servito dei contributi dei lavoratori per fare le inaugurazioni in occasione delle campagne elettorali (tagliare i nastri, fare discorsi, far impartire benedizioni, insomma per fare propaganda) contribuendo il meno possibile di tasca propria. Si noti, fra l'altro, che lo Stato è l'unico datore di lavoro che non faccia pagare e non paghi per proprio conto il contributo dell'1,37 per cento sui salari.

Per risolvere il problema della casa, si è fatto ricorso alla demagogica alienazione di beni dei quali nessuno aveva fatto una giusta valutazione; ora, poi, si vorrebbero addirittura alienare anche le case costruite col contributo diretto o indiretto dei lavoratori. Di questo secondo progetto si parla insistentemente in numerose pubblicazioni e già si afferma che i lavoratori che hanno in locazione l'appartamento potranno far valere, ai fini del riscatto, le somme già pagate a titolo di affitto.

Ora non è concepibile che debba ricorrere a questi mezzucci, per risolvere un problema così importante come quello della casa, uno Stato che trova i miliardi per accelerare la

costruzione del piano autostradale. Tanto più ove si pensi che, come risulta dalla relazione del governatore della Banca d'Italia, il solo gruppo industriale delle società per azioni quotate in borsa ha prelevato, per nuovi investimenti e nel solo ultimo esercizio, ben 730 miliardi. Si consideri poi che vi è stata un'indubbia espansione del reddito e che presso le grandi banche, gli altri istituti di credito e le compagnie di assicurazione esistono notevoli disponibilità finanziarie inutilizzate.

In questa situazione è davvero inconcepibile come non si pensi all'unificazione dei diversi provvedimenti legislativi e alla formulazione di un piano decennale per la costruzione di case a favore dei lavoratori italiani.

Si afferma che non vi sono i mezzi e che il bilancio non può ulteriormente espandersi. Questo limite all'espansione non viene posto però ai bilanci dei grandi monopoli, che possono liberamente incrementare le loro spese e i loro profitti. Per il Governo, insomma, esistono ostacoli insormontabili solo quando si tratta di togliere gli operai e i braccianti dai tuguri malsani in cui vivono, in condizioni di arretratezza veramente spaventose!

Sono, queste, constatazioni dolorose, che non fanno piacere né a coloro che ascoltano queste mie parole né a noi che le diciamo. Noi saremmo veramente lieti di poter constatare che vengono veramente risolti i problemi della casa, delle opere igieniche, degli acquedotti, degli ospedali; ma così non è e noi dobbiamo prendere atto di questa realtà.

Non invocate, signori del Governo, l'esiguità del bilancio, che pure prevede una spesa di ben quattromila miliardi. In quel bilancio voi prevedete una spesa di 800 miliardi e oltre per la difesa, di circa 400 miliardi per la pubblica istruzione (e sono poca cosa) e 273 miliardi per il bilancio dei lavori pubblici, di cui 80 miliardi già spesi in opere.

Questi sono i contrasti che esistono tra voi e noi. Non contrasti ideologici, ma contrasti che nel paese nascono su questi bisogni fondamentali per la vita di un popolo civile, per il suo progresso ed il suo sviluppo. Sono anni che denunciamo questi fatti e che non otteniamo la risposta che desideriamo ottenere.

A questo si aggiunga un fatto di per se stesso inspiegabile. Con la situazione che ho denunciato, sei mesi fa abbiamo approvato una legge per la costruzione di case ai cittadini più bisognosi del paese, cioè i braccianti agricoli. Mi si dice che ancora non è

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

stato approvato il regolamento: è una cosa non seria. Per nominare il presidente del comitato occorrono otto giorni, perché se le organizzazioni sindacali o padronali non fossero d'accordo nella designazione, nessuno reclamerebbe se provvisoriamente lo designasse il Governo. Ora, io credo che su questa scelta non vi sia l'accordo nel partito di maggioranza. Le organizzazioni sindacali hanno già designato il loro rappresentante; i lavoratori aspettano le case.

Il fatto è che occorreva annunciare il provvedimento in un clima elettorale; mentre poi, inspiegabilmente, si ha un voto legislativo in materia di edilizia popolare e il provvedimento rimane fermo per sei mesi perché non si vuole nominare il comitato. Ed è un po' difficile sapere quando lo nominerete, giacché non si sa quel che voglia fare il Governo in questo campo. Noi dovremmo augurarci che si mettano d'accordo le correnti interessate a questo problema che esistono nel partito di maggioranza, affinché si abbia il presidente che possa dar vita al comitato che deve formulare il regolamento di attuazione.

Comunque, noi non ci dimenticheremo di questo fatto e denunceremo ai braccianti ed ai lavoratori quanto è accaduto che non fa veramente onore a nessuno.

Per la costruzione di una casa, dalla data di assegnazione dei fondi (specialmente quando si tratta di grandi centri, ma non è detto che le difficoltà siano inferiori nei piccoli centri) occorre almeno un anno e mezzo, quando non ne occorrono addirittura due.

Non bisogna dimenticare che l'unico strumento per l'esproprio di terreni a fini di opere pubbliche, è dato allo Stato dalla legge del 1865. Ciò che fa ritardare l'attuazione del piano dell'I. N. A.-Casa nell'Italia meridionale è proprio la difficoltà di reperimento delle aree.

MAGRÌ, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Abbiamo predisposto un disegno di legge a questo fine.

CURTI IVANO. Poi ne parleremo. Voi sapete che non vi è alcuno strumento legislativo in materia di reperimento di aree. Infatti quello che fu approvato alla Camera nel corso della seconda legislatura si è insabbiato al Senato. Siamo, dunque, troppo scettici per credere che giungerà in porto ora. Anche ammesso che sarà portato all'esame del Parlamento quel provvedimento decennale relativo al problema della casa (per il quale noi ci batteremo) ed anche volendo ammettere che esso possa essere approvato, occorreranno

almeno due anni prima che si cominci a fare qualche cosa. Per bene che vadano, comunque, le cose vi è un vuoto minimo di tre anni tra le ultime costruzioni dovute alle leggi in vigore e le nuove, se vi saranno.

MAGRÌ, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ella dimentica la legge dell'ottobre scorso che sta operando: per quest'anno sono stanziati 75 miliardi. Inoltre, vi è l'ordine del giorno Ripamonti.

CURTI IVANO. Si figuri se me ne sono dimenticato. A meno che non vogliate ricorrere ad un altro decreto straordinario come avete fatto l'anno scorso, siamo di fronte ad un vuoto di tre anni.

Vi sono due proposte di legge sulle aree fabbricabili, una di carattere finanziario ed una di carattere tecnico, ma anche a questo proposito abbiamo molti dubbi che le stesse possano essere migliorate ed approvate.

Questo è il quadro della situazione che volevo sottoporre alla vostra attenzione. Occorre affrontarla con la maggiore serietà. I due problemi cui ho accennato vanno poi inquadrati in una visione d'insieme, e non risolti con iniziative frammentarie prese ora dal Ministero dei lavori pubblici, ora da quello del lavoro, ora dalla Cassa per il mezzogiorno o dalla «cassetta» per il centro-nord. La risoluzione di questi problemi deve essere il risultato di una legge organica sia per quanto riguarda le opere igienico-sanitarie, sia per quanto riguarda il problema della casa. Il problema va inquadrato in una visione nuova, che pareva esistesse ad un certo punto, ma che poi è stata abbandonata. Occorre partire, per intervenire in questo settore, da un coordinamento che voi avevate iniziato ma che poi avete abbandonato: mi riferisco all'iniziativa presa nel 1952 di redigere, attraverso i provveditori alle opere pubbliche, i piani di sviluppo regionale. Perché non si continua sulla strada intrapresa? Perché non si utilizzano quegli strumenti per fare il punto della situazione e per avere una esatta conoscenza dei problemi che devono essere risolti? Come si giustifica questo arresto? Si sa che in trenta province d'Italia il comitato per l'edilizia popolare ha iniziato delle costruzioni con contributi dell'« Incis », dell'Istituto delle case popolari, dell'U. N. R. R. A.-Casas ed altresì con la partecipazione dello Stato, attraverso gli stanziamenti previsti dalla legge n. 640. Ma il valore di questi interventi, il loro utilizzo, il loro incremento nelle varie zone da chi viene deciso, dal centro o dai diversi enti secondo le loro iniziative, i loro studi così frammentari? In realtà, in questo modo non si corri-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

sponde alle esigenze ed agli interessi dell'intera regione. Si vuole forse andare avanti sulla strada che si è seguita fino ad ora per avere la possibilità di erogare i fondi sulla base di interessi non sempre collimanti con quelli dello Stato?

Questi sono gli aspetti del problema che noi abbiamo voluto denunciare e sui quali attendiamo una risposta. Non ci si venga a dire cose che noi già sappiamo. Io ho già avuto occasione di fare le stesse denunce, ma le cose continuano come prima e peggio di prima, malgrado ogni sforzo, malgrado che la nostra azione trovi il consenso delle masse operaie del nostro paese che sperano che finalmente sia avviato a soluzione uno dei grossi problemi che affliggono la classe lavoratrice. Invece, ci si arresta inspiegabilmente, né riusciamo a dare una spiegazione a questo arresto dell'attività dell'edilizia popolare sovvenzionata, non di quella speculativa, che, anzi ha investito 873 miliardi. Noi non siamo capaci di mettere in esecuzione un piano decennale durante il quale si possano spendere dai 100 ai 150 miliardi. Non è questo incredibile? Non è assurdo che lo Stato italiano non sia in grado di affrontare una volta per tutte questo problema importante con mezzi adeguati? Ora non si può nemmeno accampare la ragione rappresentata dal malcontento per il blocco degli affitti, perché ormai questo esiste solo sulla carta ed il fitto di una casa pesa assai sul salario dei lavoratori. Le case, infatti, costano care anche nei piccoli centri, anche se sono brutte e poco confortevoli. Non vi è alloggio oggi di due vani senza servizi in molti comuni del nostro paese, in molte frazioni (non parlo dei dintorni di una città) che non costi meno di 10-12 mila lire al mese. Badate che questo è il fitto minimo richiesto e che il lavoratore medio deve sopportare sul suo salario.

Non è necessario che io vi ricordi quello che ha scritto *La Stampa* di Torino 8-10 giorni or sono proprio a questo riguardo e ciò che più volte abbiamo affermato noi e cioè che vi sono in Italia oltre un milione di pensionati molti dei quali hanno una pensione media di appena 12-13 mila lire al mese. Come possono costoro attingere al mercato libero delle case di abitazione?

L'arresto ingiustificato dell'edilizia popolare nel nostro paese non può essere spiegato, secondo noi, se non col tentativo di favorire sfacciatamente gli speculatori. Su questo punto desideriamo avere una risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Non

mancano i mezzi materiali né quelli finanziari né quelli tecnici per accelerare le costruzioni. Che cosa si vuol fare? Agevolare ancora gli speculatori delle aree fabbricabili, quelli che hanno investito miliardi nella costruzione di case da vendere o da affittare ad alto prezzo? I lavoratori italiani non possono né pagare un affitto per una casa di lusso, né possono comperarla, dato il loro salario medio. Quando dico lavoratori italiani intendo non soltanto gli operai dei cantieri, delle fonderie, delle officine meccaniche, ma anche i professori, i maestri, gli impiegati dello Stato, che per il 90 per cento non sono in condizione, a meno che non sacrificino per la casa molte altre cose indispensabili alla loro famiglia, di pagare un affitto medio di 30 o 35 mila lire al mese, come è richiesto per le abitazioni costruite nei grossi comuni e nelle immediate periferie delle città.

MAGRÌ, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In atto non vi è un arresto né un rallentamento. Quello che ella prospetta è un timore per l'avvenire. Ed io mi unisco a lei nel manifestare la speranza che questo timore risulti del tutto infondato.

CURTI IVANO. Va bene. Speriamo che nella sua risposta l'onorevole ministro documenti questa sua affermazione con dati e impegni molto precisi. Io mi auguro di essermi sbagliato, ma non credo. Infatti, 75 miliardi li avete impegnati per la legge n. 408; sulla n. 640, contrariamente alle somme che vi erano negli anni precedenti, ora avete solo 15 miliardi. Non c'è più niente altro. L'I. N. A.-Casa sta esaurendo i fondi. Comunque, se sarete in grado di darci delle assicurazioni, ben vengano: noi ne prenderemo atto. Queste sono le cose che volevamo dire su due particolari aspetti dei lavori pubblici. Ancora una volta sottolineiamo il fatto che quello dei lavori pubblici non deve essere considerato come un bilancio strumentale. Non misconosco quanto è stato fatto di importante nel passato; però si è continuato per troppi anni a creare nella mente di certa gente che ha anche posti di responsabilità la convinzione che il Ministero dei lavori pubblici sia utile soltanto quando bisogna trovare lavoro per i disoccupati. Non è questa la funzione del Ministero dei lavori pubblici, al quale, invece, deve essere data la possibilità di sviluppare e coordinare i suoi piani per portare a soluzione i problemi concernenti le sovrastrutture necessarie alla vita del paese.

Se voi avete ritenuto indispensabile la soluzione del problema delle autostrade, eb-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

bene noi riteniamo che sia indispensabile affrontare e risolvere quei problemi ai quali abbiamo fatto cenno. Il piano Fanfani dell'I. N. A.-Casa sorse, sì, sotto la spinta dell'agitazione delle masse operaie, ma quando sorse non venne chiamato « piano per la casa ai lavoratori » bensì « piano per l'incremento dell'edilizia a sollievo della disoccupazione ». Questa è la mentalità che caratterizza le vostre decisioni.

Noi diciamo che il Ministero dei lavori pubblici, in un paese arretrato come il nostro, che non solo ha dovuto ricostruire quanto è stato distrutto in una guerra non voluta dal popolo ma deve guadagnare i vent'anni perduti dal fascismo, deve svolgere una preminente funzione in questa direzione. Se continuerete a presentarci un bilancio dei lavori pubblici che non segue le linee dell'espansione del bilancio generale dello Stato, non potremo mai risolvere questi problemi.

Noi non siamo affatto contenti del modo come questo bilancio ci è stato presentato, perché esso non tiene alcun conto delle giuste e reali aspirazioni delle masse operaie del nostro paese. Finché le cose continueranno per questo verso, noi esprimeremo sempre il nostro malcontento, auspicando una impostazione del bilancio dei lavori pubblici aderente alle necessità e alle esigenze del popolo italiano.

Ho già detto in Commissione che questo nostro modo di discutere i bilanci è davvero inconcepibile. Ci troviamo di fronte ad un bilancio del quale non abbiamo alcuna possibilità di chiedere una modifica, pur trattandosi di una impostazione finanziaria sbagliata. Praticamente il bilancio è già approvato. Ma, anche se è per noi difficile fare qualche spostamento in seno al bilancio, abbiamo almeno la convinzione che quanto abbiamo detto serva per la impostazione dei futuri bilanci, soprattutto per approntare quei provvedimenti legislativi che consentano la soluzione degli importanti problemi che sono sul tappeto.

Dicevo all'inizio che noi socialisti saremmo stati più contenti se ci fossimo trovati di fronte ad un bilancio meglio impostato. Questo non lo diciamo per demagogia, ma perché siamo convinti che i problemi che travagliano il nostro paese non possono essere visti solo nel modo in cui sono considerati in questo momento. Essi vanno affrontati più coraggiosamente, più seriamente e con maggiore impegno, perché si tratta di questioni di vitale importanza che non possono essere proiettate nel tempo e rinviate, ma devono

essere affrontate nel quadro del rinnovamento della vita economica e sociale del nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

Presentazione di disegni di legge.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 7 luglio 1961, n. 539, concernente proroga di termine in materia di tasse sulle concessioni governative pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 158 del 10 luglio 1961 ».

Presento altresì, a nome del ministro della pubblica istruzione, il disegno di legge:

« Proroga delle disposizioni sui concorsi speciali per l'accesso alle cattedre disponibili negli istituti di istruzione secondaria di Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino, contenute nel decreto del Capo provvisorio dello Stato 21 aprile 1947, n. 629 ».

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

Si riprende la discussione.

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

BARONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'esame del bilancio dei lavori pubblici è reso agevole dalla relazione dell'onorevole Lombardi, al quale si deve esprimere il più vivo compiacimento per l'ampiezza del lavoro svolto, per la chiara impostazione dei problemi nei loro termini generali e nella loro descrizione analitica, per la vasta documentazione, la quale consente a sua volta ulteriori approfondimenti ed ulteriori utili considerazioni.

Certo il termine abbreviato « bilancio dei lavori pubblici », se può essere comodo, è però assai improprio e non corrispondente alla realtà giuridico-amministrativa del nostro ordinamento e pertanto può prestarsi a numerosi equivoci, anche nella valutazione dei dati finanziari in esso contenuti.

Se la competenza dei ministeri, in particolare quella del ministero dei lavori pubbli-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

ci, fosse determinata per materia, il bilancio del ministero verrebbe a coincidere col bilancio dei lavori pubblici. In realtà così non è. La competenza del Ministero è notevolmente più ristretta della materia che gli dà il nome. Come rileva il relatore, questa restrizione è venuta verificandosi e accentuandosi nel tempo attraverso un processo di divisione di compiti ed il passaggio di questi ad altri organi statali come l'« Anas », l'I. N. A.-Casa, la Cassa per il mezzogiorno, per motivi che possono essere stati e possono essere tuttora apprezzabilissimi, ma che tuttavia non bastano ad eliminare gli inconvenienti della mancanza di una direzione unitaria della politica dei lavori pubblici, soprattutto quando si consideri che per taluni degli organi i quali hanno in un certo senso sequestrato una parte della competenza per materia del Ministero dei lavori pubblici manca la possibilità di una qualsiasi ingerenza da parte del Ministero medesimo.

Una prima conseguenza pratica delle considerazioni svolte riguarda appunto la valutazione dei dati del bilancio. Uno dei primi quesiti che si pone il lettore del bilancio riguarda il confronto con la spesa complessiva statale. Da essa risulta che sulla previsione di spesa iscritta nel bilancio dello Stato per lire 4315 miliardi, le lire 284 miliardi del Ministero dei lavori pubblici rappresentano una percentuale del 6,60 per cento, percentuale che si riduce ulteriormente, sia pure di poco, se si considera che il Parlamento in sede di discussione dei bilanci finanziari ha elevato la previsione di spesa del bilancio dello Stato a lire 4335 miliardi. Ma la percentuale indicata non considera appunto le previsioni di spesa che, pure riguardando la materia dei lavori pubblici, non sono iscritte nel bilancio del Ministero. Le stesse spese dell'« Anas », che pure ha un collegamento sostanziale col Ministero, solo in parte sono iscritte nel bilancio che stiamo esaminando sotto la veste di contributi al bilancio dell'azienda autonoma. Ma il più rilevante contributo dello Stato all'« Anas » è iscritto nel bilancio del Tesoro, per un importo tra l'altro, previsto a titolo d'acconto, di oltre 48 miliardi.

Per una corretta valutazione dell'impegno finanziario dello Stato nel settore dei lavori pubblici ovviamente si dovrebbero considerare numerose altre previsioni di spesa, in particolare sul bilancio del Tesoro. Mi limito a ricordare le più rilevanti, come le somme da corrispondere alla Cassa per il mezzogiorno per la esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale. l'an-

nualità dovuta alla gestione I.N.A.-Casa in applicazione della legge 26 novembre 1955, n. 1148, le quote interessi e capitale comprese nella rata di ammortamento dei mutui contratti dallo Stato col Consorzio di credito delle opere pubbliche per l'esecuzione dei programmi di costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli.

Anche qui, per altro, sorgono non facili problemi di valutazione, essendo noto, ad esempio, che le somme corrisposte alla Cassa per il mezzogiorno solo in parte vengono destinate ad interventi nel settore dei lavori pubblici (in particolare acquedotti e fognature, edilizia scolastica, viabilità).

In conclusione, l'impegno finanziario dello Stato nel settore dei lavori pubblici appare senz'altro notevolmente superiore a quello che risulta dal solo bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Una sua valutazione abbastanza precisa è resa però assai difficile dalla distribuzione delle competenze e dei corrispondenti stanziamenti fra una pluralità di organi, alcuni dei quali a competenza promiscua. Si prescinde qui, inoltre, dagli accantonamenti sul bilancio del Tesoro per i provvedimenti legislativi in corso, che comprendono, per quanto attiene alla specifica competenza del Ministero dei lavori pubblici, somme per oltre 32 miliardi, con particolare riferimento al piano per la regolazione dei corsi d'acqua e al piano della scuola.

Un secondo ordine di considerazioni riguarda la produzione legislativa e le iniziative legislative che si sono venute attuando nel corso dell'ultimo anno, dall'approvazione del precedente bilancio. A me pare che su questo punto il giudizio debba essere largamente favorevole.

È stata pubblicata la legge 16 settembre 1960, n. 1014, contenente norme per contribuire alla sistemazione dei bilanci comunali e provinciali. In primo luogo tale legge va considerata sotto il profilo del contributo notevole al risanamento finanziario degli enti locali. È noto che una considerevole parte dell'attività del Ministero dei lavori pubblici si svolge attraverso la concessione di contributi per l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali. Ma tale attività incontra gravissime limitazioni di fatto, laddove la situazione finanziaria degli enti locali pone questi in condizione di quasi paralisi. Per una efficace politica di lavori pubblici è necessario che gli enti locali siano finanziariamente validi e tecnicamente efficienti.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

La legge n. 1014 ha portato anche un notevole contributo per la soluzione dei problemi della viabilità minore (sia pure in misura probabilmente non ancora sufficientemente adeguata e attraverso la posizione di norme forse non sufficientemente meditate), sia istituendo un contributo annuo chilometrico di lire 300 mila a favore delle province per le strade provincializzate, sia stabilendo il termine entro il quale i programmi di provincializzazione devono trovare concreta attuazione giuridica.

È stata approvata e pubblicata la legge 30 dicembre 1960, n. 1676, contenente norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli dipendenti. Si tratta di un piano decennale per un importo di lire 200 miliardi, finanziato attraverso mutui annuali di lire 20 miliardi che il Ministero del tesoro è autorizzato a contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche. È motivo di compiacimento che, pur essendosi voluto dare una particolare autonomia giuridico-finanziaria a questo piano, il comitato di attuazione sia stato istituito presso il Ministero dei lavori pubblici, conservandosi così, almeno sotto questo profilo, l'unità di indirizzo nell'ambito dell'amministrazione dei lavori pubblici. È ora da auspicare che la legge, dovuta per tanta parte all'opera appassionata dell'onorevole Zanibelli, possa trovare al più presto la sua concreta attuazione.

È stata approvata e pubblicata la legge 7 febbraio 1961, n. 59, per il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'« Anas ». Essa costituisce un vero e proprio testo unico per la disciplina giuridica dell'« Anas », e d'altra parte pone nuovi problemi per l'attribuzione all'azienda di tutti i compiti attualmente disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le strade non statali di uso pubblico; principio affermato in astratto, ma subordinato nella sua pratica attuazione all'adozione di un separato provvedimento legislativo.

Inoltre la nuova legge organica dell'« Anas » riveste un particolare interesse in quanto ha notevolmente incrementato le disponibilità finanziarie dell'azienda, agganciando il contributo annuo del tesoro dello Stato al gettito dell'imposta di fabbricazione della benzina, degli oli da gas e degli oli minerali lubrificanti e al gettito delle tasse di circolazione, e prevedendo un aumento annuo del contributo del tesoro, per gli esercizi successivi al 1961-62, in misura pari al 2 per cento del complesso delle imposizioni se-

pracitate, accertato nell'esercizio precedente a quello di competenza.

Già per l'esercizio finanziario 1961-62 tali norme hanno permesso di aumentare il contributo del tesoro all'« Anas » da circa 28 a circa 48 miliardi a titolo di primo acconto, mentre la legge di approvazione del bilancio del tesoro ha previsto che entro tre mesi dall'approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici vengano stanziati a favore dell'« Anas » le ulteriori somme necessarie per il congruaglio del contributo previsto dalla legge n. 59. Indicazioni attendibili farebbero ammontare tale congruaglio a circa 13 miliardi. È da ritenere che i nuovi mezzi messi a disposizione dell'« Anas », dopo aver sopperito alle primarie esigenze per il personale e per la manutenzione del patrimonio costituito dalle strade statali, debbano essere impiegati in primo luogo per la sistemazione delle strade in corso di statizzazione a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126: ancora circa 15 mila chilometri. In particolare è da auspicare che il prevedibile congruaglio di circa lire 13 miliardi che il Ministero del tesoro dovrà corrispondere all'« Anas » nel corso dell'esercizio 1961-62 venga destinato almeno in assoluta prevalenza alla statizzazione di una congrua parte di quei 15 mila chilometri di strade tuttora provinciali di cui ho fatto menzione. In tal senso l'onorevole Alessandrini e chi vi parla hanno proposto in Commissione un ordine del giorno, che l'onorevole ministro ha accolto come impegno formale.

È altresì da rilevare che la legge n. 59 ha previsto ulteriori stanziamenti, sia pure differiti agli esercizi fra il 1965-66 e il 1968-1969, per un importo complessivo di lire 176 miliardi, al fine di rendere possibile la concessione di ulteriori contributi alle amministrazioni provinciali per la sistemazione delle strade classificate provinciali.

Tali nuove disposizioni finanziarie per altro pongono alcuni delicati problemi, perché gli stanziamenti sono previsti sul bilancio dell'« Anas », ma l'« Anas » non potrebbe probabilmente disporre, a prescindere anche dal loro differimento nel tempo, poiché la nuova legge ha attribuito in via di principio all'azienda i compiti attualmente disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici, per quanto riguarda la viabilità non statale, ma ha subordinato la pratica attuazione della riforma all'adozione di un nuovo separato provvedimento legislativo. D'altra parte, sembrerebbe opportuno che le amministrazioni provinciali fin d'ora conoscessero la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

ripartizione di tali ulteriori contributi, anche in relazione al fatto che la legge n. 1014 per la sistemazione dei bilanci comunali e provinciali prevede che i programmi di formale classificazione delle strade provinciali vengano attuati dal Ministero entro il 30 giugno 1964.

Per quanto concerne le iniziative legislative del Governo in quest'ultimo periodo, particolare rilievo assumono i disegni di legge per un piano di nuove costruzioni autostradali e per un piano di regolazione dei corsi d'acqua.

Non mi soffermerò a lungo su tali provvedimenti, in quanto è da ritenere che essi potranno essere specificamente discussi a breve scadenza. Mi pare però opportuno rilevare, a proposito di certi capovolgimenti di impostazione che secondo l'opposizione si sarebbero verificati da parte del Governo e della maggioranza, che il piano delle autostrade era stato specificamente enunciato fra gli impegni programmatici di questo Governo dall'onorevole Fanfani nel suo discorso del 2 agosto dello scorso anno. Diceva in quella circostanza il Presidente del Consiglio: « Persuaso che nello stadio storico presente le autostrade nel paese possono giocare il ruolo di volano e di incentivo che hanno svolto per tutta la economia nazionale le ferrovie nel secolo scorso e l'edilizia in questo dopoguerra, il Governo ha preso già in attenta considerazione un piano di sviluppo della rete autostradale italiana e si propone di metterlo a punto sotto l'aspetto tecnico e finanziario in modo di presentarlo all'attenzione del Parlamento per fare di esso un nuovo essenziale strumento di accelerazione dello sviluppo economico della penisola tutta e delle isole ».

D'altra parte, non si tratta di una novità. In fondo, viene sviluppato il piano già enunciato con la legge 21 maggio 1955, n. 463, dovuta all'iniziativa del compianto ministro onorevole Romita, che tante benemeritenze ha acquistato con la sua opera in particolare nel campo della viabilità.

Come giustamente è stato rilevato, il piano autostradale di recente presentazione integra e completa il programma di radicale sistemazione di tutta la nostra rete stradale, che trova i suoi pilastri nella testé citata legge 21 maggio 1955, n. 463, nella legge 12 marzo 1958, n. 126, pure dovuta all'iniziativa del compianto ministro Romita, nella legge 13 agosto 1959, n. 904, per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari

internazionali e le arterie di grande circolazione e, da ultimo, nella legge per il riordinamento strutturale dell'« Anas »: un complesso legislativo e programmatico imponente, certo non scevro da mende, su talune delle quali mi sono soffermato e mi soffermerò ulteriormente, ma che rappresenta un titolo d'onore per i governi che si sono succeduti in questi ultimi anni ed in particolare per i ministri che si sono susseguiti ai Lavori pubblici, dall'onorevole Romita all'onorevole Togni e all'onorevole Zaccagnini.

Anche il disegno di legge per la regolazione dei corsi d'acqua rappresenta uno sviluppo della politica precedentemente svolta, un ulteriore passo avanti nell'attuazione del piano orientativo per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali, previsto dalla legge 19 marzo 1952, n. 184, e presentato al Parlamento nel 1954.

In particolare, la legge 9 agosto 1954, n. 638, aveva previsto una spesa di 120 miliardi in ragione di 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1965-1966. A tacere degli altri stanziamenti anteriori e successivi, il nuovo disegno di legge consente un'ulteriore spesa negli esercizi dal 1961-62 al 1965-66 per 127 miliardi di lire. Certo, ancora poco rispetto ai bisogni: ma già molto di più di quello che era stato possibile prevedere e stanziare nel 1954 e fino al 1966. Certo, più attraente avrebbe potuto presentarsi il disegno di legge se, invece di impostare un piano quinquennale, come è sembrato in base a nuovi orientamenti di carattere generale, se ne fosse impostato uno di durata decennale. Ma non cambia la sostanza, per cui negli anni dal 1961-62 al 1965-66 il disegno di legge viene a sovrapporsi e ad aggiungersi agli stanziamenti previsti per un dodicennio dalla legge 9 agosto 1954, n. 638.

Né molto utile può riuscire un confronto fra gli stanziamenti previsti dal disegno di legge sulle autostrade e da quello sui corsi d'acqua, perché si tratta di sistemi di finanziamento assai diversi, per periodi diversi e, quindi, tali da non consentire di mettere a raffronto ordini di grandezza omogenei.

Se vogliamo trarre qualche conclusione circa l'attività legislativa e governativa svolta in questo ultimo anno nel settore dei lavori pubblici, non pare dubbio che il giudizio non sia da ritenersi largamente positivo. Certo non vogliamo indulgere ad una valutazione ottimistica precostituita, della quale il ministro dei lavori pubblici sarebbe il primo a dolersi, consapevole come egli è,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

prima e più di ogni altro, della gravità e dell'imponenza dei problemi che attendono una soluzione.

Ma non si possono per questo trascurare i molti elementi che inducono, come dicevo, ad una valutazione largamente favorevole dell'opera svolta o messa in cantiere.

Vorrei ora dedicare qualche più specifica considerazione ai problemi della viabilità ordinaria, con esclusione quindi delle strade di bonifica, consorziali, vicinali e mulattiere. È noto che la fondamentale classificazione delle strade è impostata sulla loro appartenenza al demanio statale, provinciale e comunale. Si tratta d'una rete stradale che alla fine del 1959 comprendeva 181.582 chilometri di strade, così ripartite: chilometri 25.457 di strade statali, chilometri 47.582 di strade provinciali, chilometri 108.582 di strade comunali. Tale la situazione in un momento (fine del 1959) in cui non aveva ancora cominciato a trovar pratica attuazione la legge 12 febbraio 1958, n. 126. Questa ultima legge, una volta pienamente attuata, è destinata a sconvolgere radicalmente i rapporti chilometrici fra i tre gruppi di strade. La legge n. 126 prevede infatti che le strade aventi determinati requisiti passino dal novero delle provinciali (e in qualche caso delle comunali) alle statali, e che le strade aventi determinati altri requisiti passino dal novero delle comunali alle provinciali.

L'inventario delle strade da statizzare e da provincializzare è già stato fatto: con decreto ministeriale 27 marzo 1959 per le statizzazioni e con delibere dei consigli provinciali per le provincializzazioni. In base a tale inventario, circa 20 mila chilometri di strade in precedenza provinciali e in qualche caso comunali devono passare all'« Anas »; circa 50 mila chilometri di strade in precedenza comunali devono passare alle province.

È evidente che, quando l'operazione sarà stata completata, la lunghezza delle strade statali sarà di circa chilometri 45 mila; la lunghezza delle strade provinciali salirà a circa chilometri 77 mila; la lunghezza delle strade comunali scenderà a circa chilometri 58 mila. Ne risulterà quindi un notevole appesantimento per l'« Anas » e per le province, e un notevole alleggerimento per i comuni. E quest'ultimo era indubbiamente uno degli scopi che il legislatore si era prefisso. Ma il legislatore non si è proposto soltanto una riclassificazione generale delle strade sotto il profilo giuridico-amministrativo; si è proposto

anche di conseguire, in particolare tramite l'« Anas » e le amministrazioni provinciali, un radicale miglioramento della viabilità cosiddetta minore, attraverso un vasto complesso di lavori di sistemazione delle strade trasferite dai comuni alle province e dalle province allo Stato.

Per quanto riguarda i 20 mila chilometri circa di strade da statizzare, la legge n. 127 non prevedeva alcun limite di tempo per la effettiva statizzazione e non prevedeva alcuno stanziamento per rendere possibile all'« Anas » la loro assunzione. Un primo finanziamento di lire 20 miliardi all'uopo disposto con la legge n. 622 del 1959 ha reso possibile la statizzazione di un complesso di circa 5 mila chilometri di strade. Restano da statizzare ancora circa 15 mila chilometri di strade, ossia circa tre quarti del programma generale.

Come ho già rilevato in precedenza, può ritenersi che la nuova legge organica dell'« Anas » consente di affrontare il problema del completamento del programma di statizzazioni in termini ragionevoli. Sulla necessità che ciò avvenga nel minor tempo possibile, non sarà mai abbastanza richiamata l'attenzione del Governo. Le province, per parte loro, come vedremo, alla data del 30 giugno 1961, si sono già assunte a proprio carico oltre 30 mila chilometri di strade comunali sui 50 mila chilometri da provincializzare: ossia hanno attuato i tre quinti del programma. Nei confronti del solo quarto attuato dall'« Anas ». Non solo, ma le province, in base alla legge n. 1014, devono completare la provincializzazione dei 50 mila chilometri di strade comunali entro il 30 giugno 1964. Non vi è molto tempo a disposizione, e la situazione attuale configura già uno sproporzionato appesantimento delle province. Infine, si può ragionevolmente temere che le strade statizzande, in attesa della effettiva statizzazione (come d'altra parte le rimanenti strade provincializzande, in attesa della effettiva provincializzazione) vengano trascurate dagli enti attualmente titolari, sia per quanto riguarda i lavori di sistemazione anche più urgenti, sia per quanto riguarda la stessa ordinaria manutenzione: con il grave pericolo di un progressivo deterioramento delle strade, per le quali poi dovrebbero farsi spese largamente superiori a quelle che oggi potrebbero considerarsi sufficienti.

Abbiamo già rilevato che le strade comunali da provincializzare sono circa chilometri 50 mila e che oltre 30 mila chilometri sono già stati provincializzati al 30 giugno 1961. Qui si è corso al di là della legge, in particolare

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

della legge n. 1014, la quale avrebbe previsto, all'articolo 11, che il ministro dei lavori pubblici provvedesse alla classificazione, per ognuno dei cinque esercizi dal 1959-60 al 1963-64, per una percorrenza pari in ciascuna provincia alla quinta parte del chilometraggio totale delle strade provincializzande. Pertanto, al 30 giugno 1961, si sarebbero dovute provincializzare circa chilometri 20 mila di strade comunali; se ne sono provincializzate per oltre chilometri 30 mila. Mentre non abbiamo dati circa la somma occorrente per la sistemazione delle strade statizzande, sappiamo che per la sistemazione delle strade da provincializzare occorrono circa 550 miliardi. Le leggi n. 126 e n. 622 hanno previsto l'erogazione a favore delle province di contributi per lire 200 miliardi dall'esercizio 1957-58 all'esercizio 1964-65. Tale somma è stata pressoché totalmente impegnata per contributi alle province in relazione alle spese occorrenti per la sistemazione di chilometri 30 mila circa di strade già provincializzate e per le quali è prevista una spesa di circa 284 miliardi, di cui quindi, in media, circa il 70 per cento a carico dello Stato e circa il 30 per cento a carico delle province.

Per il completamento del piano di provincializzazioni occorrono altri 271 miliardi, a fronte dei quali risulta uno stanziamento a carico dell'« Anas » di 176 miliardi negli esercizi dal 1965-66 al 1968-69. Abbiamo già accennato ai problemi che sorgono in relazione a tale stanziamento differito ad esercizi futuri, mentre la legge impone il completamento delle provincializzazioni entro il 30 giugno 1964. Problemi certamente non facili, ma non insolubili e che devono essere raccomandati alla particolarissima attenzione dell'onorevole ministro.

Un altro delicato problema riguarda l'interpretazione che si voglia o si possa dare al concetto di sistemazione delle strade per cui viene erogato il contributo dello Stato alle province. Che cosa si deve intendere per sistemazione? Si deve limitare il concetto all'allargamento delle carreggiate, al consolidamento dei sottofondi, alla copertura dei vecchi tracciati mediante manti bituminosi? O si può e si deve estendere anche alla correzione e alla rettifica di tracciati troppo tortuosi, come sono assai spesso quelli che i comuni lasciano in eredità alle province? Per me non vi ha dubbio che la seconda interpretazione sia quella esatta. Se le amministrazioni provinciali fossero vincolate, nell'esecuzione delle opere di sistemazione, al rispetto più o meno integrale di vecchi e talora vetustis-

simi tracciati, indubbiamente la legge n. 126 avrebbe in buona parte fallito il suo scopo. Su questo punto saremmo lieti di avere qualche assicurazione da parte dell'onorevole ministro.

Va infine rilevato che la legge n. 1014 ha previsto a favore delle province, a decorrere dall'esercizio 1960-61, un contributo statale annuo sulle spese di ordinaria manutenzione pari a lire 300 mila per ciascun chilometro di strada provincializzata anteriormente all'inizio di ciascun esercizio finanziario statale, previa deduzione delle strade già provinciali e passate effettivamente all'« Anas ».

Considerato che le strade provincializzate al 30 giugno 1961 assommavano a circa 30 mila chilometri e tenuto conto che i tronchi passati in consegna all'« Anas » hanno finora una percorrenza di circa 5 mila chilometri, ne risulta che il contributo statale dovrebbe essere erogato nell'esercizio 1961-62 per circa 25 mila chilometri, per un importo approssimativo di 7 miliardi e mezzo. Il bilancio, invece, prevede all'articolo 130 una spesa di tre miliardi e 600 milioni, corrispondente ad una percorrenza di dodici mila chilometri. Anche su questo punto è stato presentato in Commissione un ordine del giorno che reca le firme del collega Alessandrini e di chi vi parla e che impegna il Governo ad integrare lo stanziamento di cui trattasi. L'ordine del giorno è stato accolto dall'onorevole ministro come impegno formale. Si tratta di una questione di grave importanza, perché le amministrazioni provinciali, assumendosi queste strade e per giunta senza che fossero contemporaneamente sgravate in misura adeguata di quelle passate all'« Anas », si sono accollate un forte onere finanziario.

Non si può certo disconoscere che il rodaggio della legge n. 126 è piuttosto lento e faticoso. D'altra parte, a quanto risulta, le stesse amministrazioni provinciali sono piuttosto in ritardo nell'elaborazione e nell'approvazione dei progetti esecutivi. Si tratta pertanto di un settore che ci permettiamo di sottoporre alla particolarissima attenzione del ministro.

In complesso gli strumenti legislativi ed i mezzi finanziari all'uopo predisposti ci sembrano idonei e sufficienti; si tratta di utilizzarli razionalmente e tempestivamente.

Mi sia consentito, a questo punto, intrattenermi su un problema particolare strettamente connesso con quello della viabilità.

Nuove voci si sono aggiunte quest'anno a quelle pressoché solitarie che negli anni scorsi si erano levate per porre il problema

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

della sostituzione con ponti stabili dei ponti su barche ancora esistenti sul Po. Si è detto, anzi si è ripetuto che tali ponti rappresentano un grave ostacolo per la sempre più intensa navigazione fluviale da Cremona al mare e che, d'altra parte, in base alle norme di legge disciplinanti la navigazione interna, le esigenze di questa hanno la prevalenza su ogni altra, compresa quella della circolazione stradale su tali ponti, i quali pertanto possono e debbono essere interrotti ogni qualvolta debba verificarsi il passaggio di natanti di qualsiasi dimensione; che anche le piene ordinarie (e a maggior ragione e per più lungo e talora lunghissimo tempo, le piene straordinarie) rendono necessaria l'interruzione dei ponti e, quindi, del traffico tra le due sponde per decine di chilometri; che per contro il traffico su questi ponti, ed in particolare il traffico motorizzato, ha avuto negli ultimi anni uno sviluppo grandissimo fino a quadruplicarsi (con le ovvie conseguenze circa i disagi e, in più, i veri e propri danni ad attività di ogni genere nei frequenti e talora prolungati casi di interruzione).

Vorrei aggiungere qui qualche ulteriore considerazione circa la particolare situazione economico-sociale delle province interessate al problema. Sono le province rivierasche del Po che da Piacenza e da Cremona al mare accusano quasi tutte un forte esodo di popolazione; sono quasi tutte le province dell'Italia settentrionale che nell'ultimo decennio hanno avuto una diminuzione di popolazione: dalla provatissima Rovigo, con una diminuzione di ben 66 mila unità, a Mantova (28 mila), a Cremona (23 mila), a Ferrara (9 mila), a Reggio Emilia (9 mila), a Piacenza (4 mila).

Questi vecchi ponti, per giunta troppo stretti, tali da imporre il senso unico con interminabili file agli imbocchi, con portata limitata, per cui i mezzi più pesanti sono costretti a fare lunghissimi percorsi per passare da una riva all'altra, sono veramente simbolo di un ambiente economico-sociale che non riesce a tenere il passo con il progresso economico-sociale delle vicine zone altamente industrializzate.

Certo, allo stato attuale della legislazione, il problema della sostituzione di questi ponti non può essere affrontato che dagli enti titolari delle strade nelle quali i ponti medesimi sono compresi. Oggi, i comuni e le province: per i quali non sappiamo se e fino a qual punto possa farsi ricorso alla più volte citata legge n. 126 oppure alla legge n. 589 contenente norme per agevolare l'esecuzione

di opere pubbliche di interesse degli enti locali.

Allo stato attuale delle cose, sembra per altro giustificato un certo scetticismo circa l'idoneità di tali strumenti legislativi a risolvere concretamente il problema. Ma vi è altresì da rilevare che taluni dei ponti di cui trattasi sono compresi in strade da statizzare a norma della legge n. 126: è ovvio che le province attualmente titolari, in attesa della statizzazione, auspicata o comunque sperata prossima, non prendano iniziative al riguardo. Mi permetto di fare vivo appello perché la statizzazione si faccia al più presto, in modo da rendere possibile un inizio di risoluzione del problema da parte dell'« Anas ».

Si tratta, per quanto mi risulta, di due soli ponti, quello di Viadana e quello di San Benedetto che, tra l'altro, sono quelli più intensamente utilizzati, e si trovano nel tratto Cremona-foce Po, che è quello veramente interessante ai fini della navigazione interna. Veda poi l'onorevole ministro se si potrà fare di più e meglio: intanto, quello da me accennato potrebbe essere un programma minimo, concretamente realizzabile con un po' di buona volontà e con i mezzi legislativi e finanziari a disposizione.

Questo problema dei ponti ci ricollega al problema della navigazione interna: fino a due anni fa, ogni discussione al riguardo veniva impostata in termini di alternativa, con il ristretto criterio che si dovesse o potesse realizzare una certa soluzione ad esclusione di un'altra. I soggetti, o meglio gli oggetti della disputa, erano i canali Milano-Cremona-Po e Ticino-Mincio. Ora è venuto prevalendo il concetto che il problema idroviario padano, in particolare quello lombardo, non sia il problema dell'una o dell'altra linea navigabile, ma il problema di un organico sistema idroviario, idoneo a mettere in condizione sia le regioni industrializzate, sia quelle sottosviluppate, di disporre di uno strumento che assicuri le migliori condizioni del sistema dei trasporti alle esigenze della C. E. E.

In questi termini si concludeva il 4 luglio 1960 un importante convegno presso la camera di commercio di Milano con la partecipazione di tutti gli antichi « belligeranti », se così vogliamo chiamarli, come potrebbe farsi, se consideriamo che l'onorevole Zaccagnini ebbe a parlare di quel convegno come della « pace di Milano ». E naturalmente siccome aspra, sia pure nelle parole e negli scritti, era stata la contesa, lo spirito della

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

pace di Milano ha faticato e forse fatica ancora a prevalere fra gli antichi contendenti.

Sono però convinto che quello spirito finirà con il prevalere, perché imposto da una moderna visione dei problemi idroviali. Ricordo quanto è stato autorevolmente detto ancora a Milano, il giorno 8 aprile 1961, in occasione della presentazione ufficiale del piano territoriale per la Lombardia. «La sistemazione delle acque influirà molto sulle comunicazioni, quali utilissimo completamento degli altri mezzi di trasporto. Si tratta di portare Milano, la Lombardia ed anzi tutta l'alta Italia sul mare, con collegamento al centro-Europa attraverso la Svizzera, dopo troppi anni di incertezze e di discussioni. Non si può parlare di una grande regione industriale e commerciale se il suo centro e le sue terre non sono su una comoda idrostrada che ne faciliti gli scambi, come è per tutte le metropoli europee; e questo ancor più oggi, affinché la nostra nazione possa autorevolmente continuare il suo inserimento nel mercato comune attraverso i più utili trasporti idroviali di massa. È a tutti noto che i bassi costi di produzione discendono dai bassi costi di trasporto...».

Più recentemente il consiglio generale dell'Unione navigazione interna alta Italia, il 5 giugno 1961 a Venezia, affermava la necessità dell'attuazione di una rete idroviale dell'alta Italia fondata sul criterio dell'unitarietà della rete medesima con le trasversali complementari.

Molti progressi si sono fatti in questi anni sul piano delle idee; molto meno si è fatto sul piano delle realizzazioni. La stessa navigazione sul corso inferiore del Po, da foce Mincio al mare, che pure ha consentito lo straordinario sviluppo della navigazione per Mantova, incontra difficoltà per l'abbassamento dei ponti per bradisismo negativo, con continua riduzione del tirante d'aria; si lamenta il progressivo insabbiamento del Po di levante.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto del 15 dicembre 1960, n. 1632, ha espresso il parere che possano riconoscersi i caratteri delle linee navigabili di seconda classe per il canale Milano nord-Mincio; ma il disegno di legge per la classificazione stenta a venire si da far sorgere il sospetto che vi sia la bacchetta di qualche oscura fata che non ha ancora avuto notizia della «pace di Milano».

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Sarebbe se mai il ministro del bilancio.

BARONI. Una fata molto importante, quindi.

Comune e provincia di Cremona hanno intrapreso, con spirito pionieristico, la costruzione del porto di Cremona, ma finora non hanno conseguito il finanziamento per la parte a carico dello Stato.

Il testo unico per la navigazione interna, nato in tempi in cui non erano prevedibili le prospettive che si sono venute poi aprendo, sembra per tanta parte superato.

La tabella degli enti tenuti a contribuire alla costruzione del canale Milano-Cremona-Po è ferma al 1917, sia pure con gli aggiornamenti successivi: comprende ben 18 province e 662 comuni, la maggior parte dei quali non più interessata a quella particolare opera. È, insomma, tutta una materia ricca di affascinanti prospettive, ma ancora avarissima di concrete realizzazioni.

Non mi soffermo su tanti altri problemi, sui quali, d'altra parte, altri e più valorosi colleghi si sono intrattenuti con maggiore specifica competenza. La vastissima ed esauriente relazione dell'onorevole Lombardi veramente stimolerebbe ad ulteriori considerazioni su tanti altri aspetti del bilancio e della politica dei lavori pubblici. Questa sua spiccata virtù stimolatrice di pensiero non è certamente uno dei suoi minori meriti, e di questo credo che dobbiamo essergli particolarmente grati.

Questa discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici viene dopo un anno di attività intensa e di fervide iniziative. Altre sappiamo che sono in cantiere. All'onorevole ministro, agli onorevoli sottosegretari, al personale tutto dell'amministrazione dei lavori pubblici, va il nostro ringraziamento e il nostro compiacimento, con il più fervido augurio per il loro difficile e appassionato lavoro. (*Applausi al centro*).

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

BIAGGI FRANCAANTONIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nel corso della discussione ampia e profonda della relazione Lombardi, svoltasi presso la IX Commissione, ho già avuto occasione di prendere la parola su alcuni argomenti specifici dichiarando che mi sarei riservato in aula di parlare, a nome del mio gruppo, portando il mio commento sull'impostazione generale del bilancio, e di aggiungere a quella che era la documentazione a mia disposizione allora altri documenti su particolari argomenti. Ed è ciò che mi accingo a fare con la maggiore concisione possi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

bile, come è mio costume e come credo doveroso verso i colleghi e verso i membri del Governo.

Nellu sua relazione il collega Giovanni Lombardi nota che il Ministero dei lavori pubblici è tipico organo dello Stato produttore di beni; da ciò la importanza notevole del suo bilancio, da ciò spiegabili le critiche numerose che provengono sia dai banchi dell'opposizione sia da quelli della stessa maggioranza circa i criteri di impostazione del bilancio, circa certi atteggiamenti del Ministero nell'adottare soluzioni ai problemi dei lavori pubblici, non sempre comprensibili.

Il bilancio, quindi, si presta alle sollecitazioni più svariate, probabilmente perché per questa nostra discussione manca la preventiva conoscenza di quelli che sono i criteri d'impostazione di bilancio, criteri d'impostazione che vengono sì determinati dall'aula in linea generale, ma che poi nella loro applicazione pratica seguono le tortuose vie dell'esecuzione da parte degli organi burocratici. E, se è vero che l'esecuzione dei lavori e delle opere risponde in linea di massima all'indicazione del Parlamento, è altrettanto vero che ci si trova nel corso dell'esercizio a domandarsi come mai in un determinato settore si sia data la precedenza a certe opere e non ad altre.

L'onorevole Lombardi, nella sua relazione, dice giustamente che il commento al bilancio dei lavori pubblici dovrebbe essere un commento sulle priorità. Noi abbiamo sentito dai banchi delle opposizioni critiche di ogni genere e queste critiche sono in generale basate sulla non conoscenza o la non persuasione che le priorità stabilite siano quelle necessarie. Quindi il criterio delle scelte è criterio essenziale che dovrebbe essere discusso preventivamente in Parlamento; viceversa, noi ci troviamo di fronte ad un bilancio che, contenuto nella cornice delle disponibilità, fissa le appostazioni sui singoli capitoli secondo criteri che non sempre — me lo consenta l'onorevole ministro — sono persuasivi. Se si passa poi all'applicazione pratica dei dispositivi del bilancio aumentano le perplessità anche in coloro che, come chi vi parla, cercano di capire le cose che avvengono dietro le quinte, e di rendersi conto della logica seguita nelle determinazioni. Ma sorge il dubbio che tante volte questa logica non ci sia e che le priorità fissate dal Ministero non siano sempre frutto di conoscenza profonda dei problemi, ma piuttosto di sollecitazioni o di intuizioni ignote degli uffici periferici o centrali.

ANGELINO PAOLO. E delle raccomandazioni.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Anche le raccomandazioni hanno il loro valore e di esse bisogna tener conto, quando il Ministero giudichi che corrispondono all'interesse generale.

La critica delle opposizioni e anche quelle che vengono da questi banchi, sono dovute al fatto che nel Ministero dei lavori pubblici vi devono essere misteriose vie che non conosciamo. Confesso, signor Presidente, che se ho avuto la tentazione di fare il ministro, l'ho avuta proprio per il Ministero dei lavori pubblici. Vorrei sedere per quindici giorni, un mese al più, al tavolo del ministro dei lavori pubblici, per capire quali sono le misteriose vie attraverso le quali passano le decisioni dei compilatori delle liste dei lavori da compiersi. Naturalmente questa battuta, detta da me, è come se non fosse detta: resta però la mia curiosità.

Ma scendiamo ai problemi particolari: quali criteri di precedenza sono stati fissati, ad esempio, per le sistemazioni idrauliche? Non li conosciamo. Il collega Lombardi, per quanto si sia sforzato di trovarli, non li ha potuti indicare. Lo stesso potrebbe dirsi per le sistemazioni stradali. Con quale criterio si dà la precedenza ad un lavoro piuttosto che ad un altro? Perché in questa direzione piuttosto che in quest'altra?

Dato che i mezzi a disposizione sono quelli che sono, sarebbe opportuno che fosse più esplicita la spiegazione delle scelte. Questa osservazione vale per le strade, per le sistemazioni idrauliche, per l'edilizia sovvenzionata e per l'edilizia statale, vale in una parola per tutti i settori di attività del Ministero. Credo che spiegazioni sarebbero particolarmente utili quando si scende al dettaglio delle opere che si compiono con le leggi speciali. Capita spesso, per esempio, che opere iniziate con i contributi dello Stato o con leggi speciali rimangano ad un certo momento incompiute.

Ecco, ad esempio, un criterio generale di priorità: stabilire che le opere iniziate, e per le quali manchi poco alla ultimazione, siano compiute. Si potrebbero dare alla periferia istruzioni precise, disponendo, cioè, che prima di dar corso a nuove opere vengano portate a termine quelle che sono state già giudicate importanti, in quanto hanno beneficiato di precedenti finanziamenti.

Ora, questo non avviene, almeno per casi a mia conoscenza. Nella mia provincia esistono strade di montagna la cui costruzione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

è stata iniziata e non compiuta, perché mancano gli ultimi pochi milioni. Perché e con quale criterio gli ispettorati escludono questi lavori dal beneficio delle sovvenzioni?

Un'altro criterio, che forse il ministro potrebbe adottare (ed in questo caso il Parlamento dovrebbe esserne informato), è quello di dare la precedenza alle opere igieniche rispetto ad altre. Una recente legge fa carico infatti al Ministero dei lavori pubblici di provvedere alla esecuzione, a completo carico dello Stato, di determinate opere igieniche, come le fognature e gli impianti di acqua potabile. Se così si facesse saremmo in grado (noi e la pubblica opinione) di accertare, presso i provveditorati per le opere pubbliche o gli uffici del genio civile, i criteri di precedenza fissati, senza dover ricevere le risposte generiche, che suonano press'a poco: quando non ce n'è, *quare conturbas me?*

Questa non è una risposta che possa soddisfare chi ha la preoccupazione di tutelare gli interessi pubblici di cui si occupa.

Ripeto, la mia persuasione è che, in occasione dell'intervento del ministro, sarebbe utile fosse data notizia al Parlamento dei criteri obiettivi che presiedono alle scelte nelle impostazioni di bilancio; ciò eviterebbe molte critiche proprio da parte della opposizione, perché, all'accusa di avere eseguito un lavoro piuttosto di un altro, il ministro potrà sempre replicare di averlo fatto in ottemperanza ai criteri di precedenza di interesse generale, senza tener conto di pressioni o di raccomandazioni, che mettono in sospetto l'onorevole Angelino.

Ecco perché, dicevo, nonostante io abbia bazzicato parecchio per gli ambulatori del Ministero, dei provveditorati e del genio civile, non sono riuscito (forse siedo da troppo poco tempo su questi banchi) a capire quelli che chiamavo i misteri del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Non sarebbero più misteri allora.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Dubito poi (non sono malizioso come l'onorevole Angelino) che qualche volta le decisioni vengano prese senza perfetta conoscenza delle cose; perché ci si trova di fronte a decisioni che sembrano così stridenti con la logica da legittimare la domanda in base a quali criteri sia stato deciso di fare quest'opera piuttosto che quest'altra.

Ci sono poi alcuni oggetti dell'attività del Ministero che meritano forse un commento più adeguato di quanto non sia stato fatto

finora. Uno riguarda i problemi posti dalla piena dell'autunno scorso dell'Oglio; un altro riguarda il dibattuto problema della sistemazione idraulica Adige-Garda-Mincio-Po. Di questi argomenti ho già avuto occasione di intrattenere il ministro ed i sottosegretari, ma oggi, dopo i miei interventi e dopo gli ordini del giorno presentati da me e da altri colleghi, in particolare dall'onorevole Ferioli, mi sono pervenute lettere e documentazioni che mi inducono ad entrare più a fondo in essi. Ho sottomano, fra le altre, una lunga relazione del consorzio fra i danneggiati ed aventi interessi alla difesa del Garda. Ormai, signor ministro, qui siamo al litisconsorzio.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Hanno fatto la causa.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Qui non si tratta di fare una causa; la questione è diversa: è questione di etica di Governo.

Ho ricevuto anche una lunga relazione, con dati statistici esaurienti, stesa da enti pubblici e da esponenti della provincia di Mantova; ho anche davanti a me una lettera ed i dati inviati da un'altra associazione; quella degli alluvionati di Cedegolo, in val Camonica. Tutte queste carte dimostrano la insoddisfazione per il comportamento del Ministero — ed a me corre l'obbligo di segnalare questo stato d'animo affinché il Ministero ne prenda nota. Questi due eventi, la piena dell'Oglio e la piena del Garda, sono assai diversi da un punto di vista formale.

Per quanto riguarda la piena dell'Oglio, abbiamo presentato interrogazioni ed abbiamo sollecitato il ministro ad intervenire per porre riparo ai danni provocati da un evento straordinario; ed eventi straordinari si verificano anche nelle nostre vallate alpine. I danni provocati dalla piena del fiume sono documentati; io stesso ho avuto occasione di portare al ministro pochi giorni dopo il disastro, una documentazione fotografica; si sono avuti numerosi sopralluoghi da parte di responsabili del Ministero; sono state fatte promesse. Ma come sempre succede, finché il ferro è caldo si largheggia in promesse; ma poi, passata la festa gabbato lo santo: ci si dimentica di quella povera gente che aspetta ancora oggi che le promesse siano mantenute. Ricordo che qui vi è stato un impegno preciso da parte dello Stato; e si tratta di danni gravissimi. Basterà ricordare che ancora oggi la strada statale n. 41 del Tonale è interrotta appunto in corrispondenza di Cedegolo né v'è parvenza di lavori per ripristinarla. Credo del resto che il sottosegretario Magri si sia recato sul posto; saprà che proprio in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

corrispondenza del comune di Cedegolo vi sono case crollate; gli amici che mi scrivono parlano, per quanto riguarda solo la popolazione di Cedegolo, di danni per un centinaio di milioni. In questo tratto, il fiume non è stato sistemato, così come non è stato sistemato verso il lago d'Iseo dove l'esondazione ha cambiato completamente il corso del fiume, tanto che oggi il nuovo corso d'acqua minaccia stabilimenti, abitati e campagne. La val Camonica è una valle povera, senza risorse, la quale si trova geograficamente isolata sia da Brescia sia da Bergamo a causa delle barriere naturali costituite dalle montagne che rendono difficile il collegamento con la pianura; questa valle è stata spesso dimenticata dalle autorità provinciali e dalle autorità di Governo, per cui io mi sento impegnato a portare qui la protesta di questa gente, e richiamare l'attenzione del ministro sul problema pregandolo di dirci quali sono le sue intenzioni al riguardo. Il ministro a suo tempo aveva dato precise disposizioni perché fosse fatto, a caldo, un elenco dei danni, cioè subito dopo l'evento calamitoso. Avevo rilevato che fare un elenco dei danni in quelle condizioni e con il personale a disposizione del Ministero dei lavori pubblici era cosa superiore alle forze umane, e che si sarebbe dovuto dare l'incarico delle perizie ad un gruppo di tecnici *ad hoc*. Non so se questo sia stato fatto, comunque il Ministero oggi dovrebbe avere a disposizione tutti gli elementi per la valutazione dei danni alle popolazioni che non hanno altra risorsa che la casa o il campo.

Qui entriamo proprio in un settore dove l'intervento dello Stato è giustificato perché diretto a soccorrere cittadini che hanno praticamente perso ogni loro avere per calamità straordinaria.

Si potrà obiettare: non esiste responsabilità dello Stato. Ma indirettamente può raffigurarsi una certa responsabilità nella insufficienza delle opere di protezione dell'alveo tempestivamente predisposte.

Prego il ministro perché nella sua replica dia assicurazioni su quanto si intende fare.

Vi è un altro tema che mi offre lo spunto per intervenire oggi: il guaio grosso della galleria Mori-Torbole.

Ne ho parlato in Commissione, ne ho parlato con il ministro, con i sottosegretari, con vari funzionari del genio civile. Qui, onorevole ministro, non si vuole riconoscere (il che è umano) che si è fatto un grosso errore. Ve lo dice un tecnico e ve lo ripetono tutti i tecnici del ramo con i quali sono venuto a contatto.

Non è affatto vergognoso riconoscere un errore; e ciò può capitare anche ai funzionari del Ministero dei lavori pubblici. L'errore c'è, e, ripeto, è stato grave. In sostanza, si è messa in servizio la galleria Mori-Torbole (costruita con quale criterio di priorità?), quando anche gli sprovveduti sanno che non serve scaricare l'Adige in Garda se non si è contemporaneamente sistemato lo scarico del Garda in Po. Sono due cose che vanno insieme; sono opere che devono essere sistemate contemporaneamente.

MAGRI', *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Credo che il criterio della priorità sia stato quello del maggior pericolo e del minor danno.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Onorevole sottosegretario, è pericolosa questa tesi!

MAGRI', *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono stato sul posto e ho parlato con i funzionari.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Qui siamo in sede politica. Lasciamo stare i funzionari, perché è umano che questi ultimi cerchino di scaricarsi di responsabilità. Ho qui dati eloquenti. Vi è una commissione del Garda che non rileva che la capienza residua del lago è insufficiente a raccogliere la portata dello scarico Mori-Torbole e lo apre lo stesso. Lo apre, si dice, per risparmiare i danni sull'Adige, ma se ne provocano altrettanti sul Garda.

MAGRI', *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La questione si impenna su quell'aggettivo «altrettanti».

BIAGGI FRANCAANTONIO. Onorevole sottosegretario, vada a dire agli agricoltori e ai rivieraschi del Garda o del Mincio che ha preferito provocare danni a loro per risparmiarne ai rivieraschi dell'Adige. Torno a dire che questa è una tesi pericolosa. Qui, ripeto, si è fatto un errore. La lunga relazione che ho sott'occhio dice quel che è successo giorno per giorno e come la commissione ministeriale per il regolamento del Garda si è comportata in occasione della piena. (*Interruzione del ministro Trabucchi*). Onorevole ministro, parlando dell'Adige parlo anche del Garda; è noto che quando c'è piena nell'Adige c'è piena anche nel Garda.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Non dunque la piena del Po! La piena del Po è sfasata di dieci giorni rispetto al Garda.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Ma se non ha capienza il Garda, ho un bel scaricarvi l'acqua dell'Adige! Succede poi che a Mantova l'acqua va a finire nelle cantine e allaga i campi. E quali sono i danni di Mantova?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Ho una lista che probabilmente non ha nemmeno il Ministero! Il Ministero dell'agricoltura rispondendo ad un'interrogazione dell'onorevole Ferioli afferma che era stata ordinata una rilevazione, ma che comunque i danni si limitavano ad un mese. Non è così! In provincia di Mantova l'inondazione comincia il 18 settembre 1960 e termina il 7 febbraio 1961. Sono dunque 4 mesi e 16 giorni. Questo per l'ovvio motivo che, avendo pieno il serbatoio del Garda e avendo inondate le rive e i vari paesi rivieraschi, si è cercato di abbassare il livello del Garda, scaricando il più possibile in Mincio. La portata massima del Mincio dovrebbe essere di 120 metri cubi; si è detto che venne aumentata a 130; ci si è accorti troppo tardi che la scala dei deflussi era sbagliata talché la portata effettiva massima fu di 156 metri cubi. Il risultato fu l'inondazione di tutte le campagne a monte e a valle di Mantova. Insisto nel far rilevare questo fatto: si è sbagliata la scala dei deflussi, anche questa una causa che si aggiunge alle altre. Ella, onorevole ministro, che è veronese...

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Io sono quasi più competente del ministro dei lavori pubblici...

BIAGGI FRANCAANTONIO. In questa materia non si può decidere a maggioranza, come si è fatto, nella commissione di regolazione del Garda; si tratta di stabilire quali siano le opere da eseguire perché non si verifichino danni né nel bresciano, né nel mantovano, né nel veronese.

Ecco perché parlavo delle precedenze. Qualè qui il criterio delle precedenze? Ho l'impressione che di precedenze non si sia parlato e che si sia andati avanti così, a naso, come succede anche nelle migliori famiglie. Non faccio un appunto al ministro, ma constato che questo può succedere.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Per dieci anni ho continuato anch'io a fare il suo stesso discorso.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Ora riprendo io la sua parola, onorevole ministro.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Ma in realtà ha ragione il sottosegretario Magri. Le ragioni per le quali sono stati fatti i lavori dello scolmatore sono, in primo luogo, la paura dell'Adige, perché si aveva paura che l'Adige portasse danni enormi e in secondo luogo il calcolo sulla normalità dei casi dello sfasamento della piena dell'Adige sulla piena del Po. Quest'anno, disgraziatamente, abbiamo avuto le due piene molto vicine: non mai nello stesso tempo, ma abbiamo

avuto la piena del Po prima che potesse essere completamente svasato il Garda, perché continuava a piovere sul Garda mentre continuava a piovere anche sull'alta valle del Po. È stata una coincidenza completamente indipendente dalla questione del regolatore. Ho vissuto la vicenda minuto per minuto.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Vedo che l'onorevole ministro delle finanze è perfettamente in grado di interloquire sul bilancio dei lavori pubblici. Peccato che è di Verona ed io di Brescia; forse c'è fra di noi una certa incomprendione dei reciproci punti di vista. Comunque, ritengo che questo argomento debba essere affrontato con spirito di obiettività.

MAGRÌ, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Siamo d'accordo.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Si è trattato, secondo me, e secondo tutti i tecnici del bresciano, del veronese e del mantovano, di un errore di valutazione, piaccia o non piaccia ai funzionari del genio civile e del Ministero dei lavori pubblici. Prego pertanto il ministro di promuovere un'inchiesta obiettiva, chiamando tecnici di fuori, perché il controllore-controllato non serve allo scopo. Se si potrà dimostrare che non vi sono responsabilità dello Stato, tanto meglio. Né si può sostenere, come faceva il ministro, che per evitare danni da una parte se ne sono fatti dall'altra. In questo caso, i cittadini del bresciano e del mantovano possono chiedersi allora perché proprio essi devono far le spese.

Occorre, ripeto, un'inchiesta fatta da uomini al di sopra della mischia, che riferiscano al ministro come stanno effettivamente le cose, ovviamente con la partecipazione di funzionari che possano difendere l'amministrazione.

Indipendentemente dall'applicazione delle leggi sulle calamità naturali, se errore c'è, esso è errore dell'uomo, anzi errore del « principe », alla cui autorità il cittadino non si può sottrarre. Perché errore del « principe »? Perché i rivieraschi avevano messo in guardia la commissione ministeriale sulla reale situazione. Ma il « principe » si pronunciò: questo si ha da fare e come volle fu fatto. Allora, signor ministro, bisogna pagare!

Ho i dati dei tecnici del luogo che riguardano le portate e la regimazione data al Mincio durante lo svaso e i danni alle campagne. Per i danni vi è una documentazione fotografica, che potrò passare al ministro; vi sono infine le relazioni dei comuni di Volta Mantovana, Marmirolo, Porto Mantovano, Goito, Curtatone, Mantova. Né i

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

danni sono stati così limitati come ritiene il ministro dell'agricoltura nella sua risposta all'interrogazione del collega Ferioli; si tratta di danni cospicui, per i quali purtroppo sono stati fatti solo accertamenti preliminari e in via riservata da parte di alcuni tecnici, senza che ancora vi sia stata una precisa valutazione ufficiale; comunque centinaia di milioni.

E lo Stato ha il dovere di risarcire questi danni; lo Stato si fa rispettare proprio quando si fa giustizia da sé; qui si tratta appunto di fare giustizia, applicando la legge n. 739 e accordando agli agricoltori danneggiati gli indennizzi da essa previsti.

Il Governo non può nascondere le sue responsabilità rifugiandosi dietro questo o quel funzionario. Per quanto è avvenuto nel Mantovano esistono precise responsabilità dello Stato e questo, dunque, deve riparare all'errore commesso pagando, anche per un motivo di etica di governo.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Si tratta di vedere se vi sia nesso di causalità fra i provvedimenti disposti dagli organi dello Stato e quanto è avvenuto nel mantovano.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Non so quale sarebbe la reazione dei contadini e degli albergatori delle province danneggiate di fronte a simili affermazioni.

BUSETTO, *Relatore di minoranza*. Già nel convegno di Mantova del 1951 fu data una precisa definizione a tutto il problema.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Quelli che ho citati non sono gli unici casi in cui il comportamento dell'amministrazione periferica dei lavori pubblici ha lasciato a desiderare. Un piccolo esempio: recentemente, è stato indetto un appalto per la costruzione di opere di difesa in val Camonica. Ebbene, l'appalto è andato deserto perché i prezzi non erano sufficientemente remunerativi; come si sa nemmeno il cane muove la coda per nulla...

Analoghi inconvenienti si registrano anche in occasione di appalti banditi dalle amministrazioni comunali e provinciali: troppo spesso vengono fissati prezzi antieconomici, col risultato che le gare vanno deserte oppure vengono aggiudicate ad appaltatori poco corretti o incapaci. Mi è capitato ripetutamente di dover sospendere l'esecuzione di lavori affidati a ditte che avevano vinto la gara, a prezzi antieconomici, o che non erano adeguatamente attrezzate. Oggi, in val Camonica, si rifarà la gara a licitazione privata probabilmente a prezzi remunerativi; ma nel frattempo si è perso tempo prezioso e le popolazioni attendono con ansia le prossime piene.

Anche per quanto riguarda i criteri di aggiudicazione degli appalti ritengo dunque opportuno richiamare l'attenzione del Ministero sulla necessità di aggiornarsi con le tecniche e con i prezzi, pensando che le paghe aumentano, che determinati materiali costano di più, che costano i trasporti e che le mercuriali a cui riferirsi non sono quelle del Ministero ma quelle vere che usano i privati.

Dopo le, per altro, benevole critiche che ho ritenuto doveroso rivolgere al Ministero, critiche che non toccano invero la sostanza del bilancio (le somme a disposizione sono quelle che sono), desidero fare qualche considerazione finale.

Veniamo agli impianti idroelettrici. Con tutta obiettività e serenità vorrei richiamare l'attenzione del Ministero sullo stato degli atti, come si suol dire. È noto che gli impianti idroelettrici che si possono ancora costruire sono pochi e costosi. Insistere perché vengano inaspriti certi adempimenti imposti ai concessionari è controproducente, poiché le leggi economiche impongono certi limiti di convenienza. Oggi, il problema delle punte si risolve con le centrali termiche anziché con le centrali idroelettriche; oltre i limiti di convenienza economica conviene abbandonare le domande di concessione. Da qui, occorre usare una certa larghezza nelle disposizioni da dare agli uffici che compilano i disciplinari di concessione. (*Interruzione del relatore di minoranza Busetto*). Si tratta spesso di rosciare sui margini; chi fa questi impianti, sostiene spese notevoli e corre rischi, poiché è noto che l'impianto idroelettrico ha più rischi e costi più alti che non quello termoelettrico.

Una parola sui vecchi impianti: i più vecchi impianti idroelettrici erano costruiti con criteri di economicità e tecnici completamente diversi da quelli che si usano oggi. Si captavano portate continue o quasi e si utilizzavano le macchine con diagrammi quasi costanti di produzione. Specialmente sui fiumi delle Alpi vi sono molti impianti di questo tipo; ho avuto occasione, quando mi occupavo di questi problemi, di studiare diversi schemi di radicali trasformazioni di questi impianti. Da tre o quattro impianti se ne fa uno solo; di un impianto ad acqua fluente si fa un impianto a serbatoio. Sono trasformazioni che valorizzano la medesima portata, con una tecnica progredita, e l'impianto nuovo si fa con perfetta conoscenza dei dati di portata raccolti attraverso l'esercizio di molti decenni.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Ora, è necessario non ostacolare queste iniziative dove sorgano, anzi, conviene incoraggiarle poiché chi oggi sia disposto ancora a spendere del denaro in impianti idroelettrici è un benemerito della nazione. *(Interruzione del relatore di minoranza Busetto).*

È un'osservazione che faccio con obiettività, preoccupato soltanto del pubblico interesse.

L'onorevole Baroni ha toccato un argomento sul quale non volevo soffermarmi, ma il suo intervento mi costringe ad accennarne: è il problema della navigazione interna.

L'onorevole Baroni sta, si può dire, a cavallo delle due soluzioni: un po' si affianca all'onorevole Lombardi, e un po' si affianca all'onorevole Biaggi. In altre parole, risiedendo egli a Mantova, che si navighi per acque chiare o lungo il Po, per lui va sempre bene. Oggi ha spezzato una lancia per il canale navigabile del Po. Non intendo certo entrare in polemica. Voglio solo dire che ha ragione l'onorevole Baroni: il problema della navigazione interna, che passi per il Po o che passi per acque chiare (e qui la questione si ricollega a quella dello scarico del Garda nel Po) va sempre bene: sono vie di trasporto che devono essere realizzate.

Pertanto mi associo sia all'onorevole Lombardi sia all'onorevole Baroni per sollecitare il ministro a voler prendere una decisione circa un programma di sistemazione delle vie d'acqua: sarà il ministro a giudicare anche qui circa la priorità. Giudicherà o fornirà la sua giustificazione, trovando anche la mia approvazione se le cose saranno fatte bene e presto.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Il problema tocca sempre una materia mia. Bisogna concepirla come tutta una rete: è uno sbaglio concepire un canale a se stante.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Con questo concludo, ringraziando per l'attenzione che mi è stata dedicata.

PRESIDENTE. Suspendo la seduta fino alle 21,30.

(La seduta, sospesa alle 20,55, è ripresa alle 21,30).

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

DELFINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il bilancio sottoposto al nostro esame prevede uno stanziamento di 284 miliardi, con un aumento di

oltre 15 miliardi rispetto a quello dello scorso esercizio. Tale aumento però si annulla nel rapporto percentuale tra gli stanziamenti del bilancio generale dello Stato e quello particolare dei lavori pubblici, tanto che si registra addirittura una diminuzione, precisamente dal 6,82 per cento del bilancio 1960-61 al 6,60 per cento del bilancio attuale.

Se poi si osserva che anche il bilancio dello scorso anno, nonostante l'aumento di circa 31 miliardi, era percentualmente diminuito rispetto all'esercizio 1959-60 (6,86 per cento), noi dobbiamo chiederci se questa diminuzione della spesa per i lavori pubblici risponda effettivamente ad una diminuzione di esigenze, in quanto in gran parte soddisfatte, o se tale diminuzione sia ingiustificata e, conseguentemente, idonea ad aggravare la situazione e a ritardare la soluzione di tanti problemi e di tante necessità della nazione e particolarmente del Mezzogiorno.

Se si ricorda che ancora lo scorso anno la relazione di maggioranza al bilancio dei lavori pubblici richiedeva un aumento degli stanziamenti, si può affermare che la diminuzione degli stanziamenti non è giustificata affatto da una diminuzione delle necessità.

A questo fattore negativo occorre aggiungere gli altri causati dalla frammentarietà delle competenze venutesi a creare tra i vari ministeri e dell'attività troppo spesso sostitutiva, e non aggiuntiva, della Cassa per il mezzogiorno; fattori negativi che impediscono fatalmente la realizzazione e la migliore utilizzazione della spesa.

Per eliminare questi fattori negativi occorre ringiovanire il vecchio organismo del Ministero, aggiornando la sua legislazione fondamentale che risale al 1865, riformando gli ordinamenti e snellendo le procedure.

Se il Ministero dei lavori pubblici, valutando anche l'opera eccezionale della ricostruzione e della rinascita del Mezzogiorno, fosse stato tempestivamente trasformato nel dopoguerra in un organismo più funzionale, più moderno, più rispondente alle esigenze nazionali, si sarebbe potuto evitare il sorgere della Cassa per il mezzogiorno, che fu giustificato dalla necessità di assicurare rapide procedure agli interventi straordinari per il meridione. Si sarebbe in tal modo risparmiata una notevole spesa, si sarebbe modernizzato il Ministero dei lavori pubblici con vantaggio di tutta la nazione e, soprattutto, il Ministero non avrebbe avuto quello svuotamento territoriale che in pratica oggi si registra, mentre il Mezzogiorno avrebbe avuto più iniziative e più opere utili e certamente un minore nu-

mero di scelte dettate da motivi elettoralistici e clientelistici.

Noi non condividiamo l'affermazione della relazione di minoranza secondo cui « una determinata politica delle infrastrutture, lungi dal contribuire ad eliminare i contrasti e gli squilibri, finisce per accentuarli ». Infatti, se nel decennio 1950-60 il dislivello economico tra nord e sud, invece di diminuire, è aumentato, ciò è dovuto non al fatto che si sia seguita una politica delle infrastrutture, bensì al fatto che tale politica si è condotta male, senza accompagnarla con una adeguata politica di industrializzazione.

Si è fatta male la politica delle infrastrutture nel Mezzogiorno, non solo perché in massima parte è rimasta avulsa delle competenze dirette del Ministero, ma anche perché in alcuni grandi settori di diretta responsabilità del Ministero dei lavori pubblici il Mezzogiorno è rimasto sacrificato in alcune sue fondamentali esigenze. A nostro avviso, è accaduto che il Ministero dei lavori pubblici, dopo aver praticamente ritenuto sostitutiva e non integrativa l'attività della Cassa, decurtando i fondi dei provveditorati del Mezzogiorno, anche per i settori non di competenza della Cassa, ha ritenuto meno importante e necessaria la sua iniziativa.

Esaminiamo per esempio quanto è accaduto e rischia di accadere per la costruzione delle autostrade. La legge del 1955 riservava al Mezzogiorno il 25 per cento dei contributi statali per le autostrade: ma la sola Napoli-Roma, e con ritardo, sarà la realizzazione autostradale del Mezzogiorno. Eppure, la legge stanziava specificamente i fondi per la progettazione della Napoli-Bari. La legge del 1959 stabiliva 25 miliardi per la Bologna-Pescara e la società tra gli enti locali era pronta: sono passati due anni invano.

E vediamo quello che rischia di accadere con la nuova legge. È evidente che sul problema in generale si dovrà discutere dettagliatamente in sede di esame del disegno di legge; ma anche in sede di bilancio riteniamo di dover contestare al Governo di non aver tenuto in alcuna considerazione l'ordine del giorno che la Commissione dei lavori pubblici approvò nel 1959 e nel quale si invitava il Governo a formulare « un piano generale coordinato di tutti i mezzi di trasporto ».

Rileviamo, inoltre, che il Governo, prima attraverso il C.I.R. e poi con una rapida seduta del Consiglio dei ministri, ha solo messo l'etichetta ad un piano elaborato dell'Italstrade.

Con l'attuale crisi delle ferrovie italiane bisognava, almeno, coordinare lo sviluppo e l'indirizzo futuro dei trasporti stradali, autostradali e ferroviari. Manca un coordinamento ed un equilibrio con le altre leggi anche recentemente varate per migliorare la viabilità. Oltre i problemi della viabilità minore che non si risolvono con gli ordini del giorno, e dei quali, per altro, gli ordini del giorno denunciano l'esistenza, oltre la necessità di provvedere alla statizzazione di 15 mila chilometri di strade in applicazione della legge n. 126 del 1958 e di aumentare il contributo alle amministrazioni provinciali, per concorrere alle spese di manutenzione, vi è che l'applicazione della legge del 1959, che stanziava 200 miliardi per migliorare le strade statali, non ha trovato, nell'ambito del nuovo piano autostradale, un adeguato e necessario coordinamento. Si rischia di avere, con la vantata elasticità del piano, alcune zone con autostrade e strade statali migliorate e altre zone senza autostrade e con le vecchie strade consolari.

Esaminiamo brevemente questo nuovo piano autostradale. Nella relazione che lo accompagna si afferma che esso vuole essere « il completamento e lo sviluppo del precedente piano del 1955 » e che l'intervento dell'I.R.I. servirà « ad assicurare l'attuazione della parte fondamentale del programma ».

Da questa premessa sarebbe dovuto scaturire un programma dell'I.R.I. che, in primo luogo, avrebbe dovuto costruire i tracciati previsti dalla legge del 1955. Invece l'I.R.I. ha escluso dal suo programma il tracciato Adriatico-Roma (previsto, anche se con percorso da definire, dalla legge del 1955) ed ha incluso la Roma-Civitavecchia e la Padova-Bologna non previste dalla legge del 1955.

Quando poi l'articolo 1 del disegno di legge afferma che il 40 per cento delle nuove autostrade dovrà essere costruito nel Mezzogiorno, è chiaro che occorre affidare per intero all'I. R. I. questo 40 per cento, in quanto la ricordata esperienza della legge del 1955 dimostra che le società private non hanno alcun particolare interesse ad operare nel Mezzogiorno, ove la motorizzazione è meno sviluppata e il reddito autostradale dei pedaggi è quindi molto inferiore a quello del nord.

La recente costituzione di una società che afferma di voler costruire un'autostrada Adriatico-Roma sembrerebbe smentire questa mia sfiducia nell'iniziativa dei privati nel Mezzogiorno, ma è sufficiente leggere la conven-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

zione che questa società sta stipulando con gli enti locali dell'Abruzzo per rendersi conto che quello che veramente sta ad essa a cuore è la costruzione del molto redditizio tronco Roma-Civitavecchia. Il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe sorvegliare quanto si sta svolgendo e soprattutto dovrebbe operare per fare costruire l'Adriatico-Roma dall'I. R. I., anche in considerazione che dal programma dell'ente di Stato il Senato ha stralciato la Verona-Brennero: in sua vece l'I. R. I. potrebbe costruire l'Adriatico-Roma. Così il ministro dei lavori pubblici dovrebbe operare per la costruzione di un'autostrada o superstrada che colleghi Napoli a Pescara.

Per il tracciato dell'Adriatico-Roma, la parola dovrebbe essere riservata ai tecnici; adeguati raccordi dovrebbero collegare tutti i maggiori centri della regione.

Nella precedente seduta, l'onorevole Fracassi ha lamentato il permanere nella Marsica delle baracche del terremoto del 1915. Parlando due anni fa sul bilancio dei lavori pubblici, noi denunciavamo l'insostenibilità di tale situazione. Poi venne la legge per l'utilizzazione del prestito nazionale che stanziò alcuni miliardi per risolvere integralmente il problema dei baraccati del terremoto di Reggio Calabria. Noi chiedemmo che fossero contemporaneamente stanziati i fondi necessari a risolvere anche la drammatica ed inumana situazione dei baraccati della Marsica. Il Governo non ritenne di dover accettare questo principio di giustizia che noi tempestivamente avevamo avanzato con una interrogazione. E quando la legge per l'utilizzazione del prestito nazionale venne in aula, l'onorevole Fracassi ritirò l'emendamento che aveva presentato, dichiarandosi soddisfatto dell'accettazione del contenuto di esso sotto forma di ordine del giorno. Ordine del giorno che, come troppi altri ordini del giorno, nella memoria del Governo non è durato più di un giorno!

Ora, dopo il viaggio dell'onorevole Fanfani in Calabria, sono stati annunciati nuovi stanziamenti per la soluzione del problema dei baraccati di Reggio. Ancora silenzio, però, sui baraccati della Marsica! Noi non vogliamo suscitare la polemica della miseria anche per un motivo di orgogliosa dignità della nostra gente, ma è un fatto incontestabile che certe discriminazioni, certe preferenze, ripetute a catena generano legittime reazioni fra le popolazioni che si vedono sistematicamente ignorate e trascurate.

Subito dopo il suo viaggio in Calabria, l'onorevole Fanfani affermò che dei provve-

dimenti che sarebbero stati adottati, si sarebbero avvantaggiate tutte le regioni meridionali. Poi vennero i provvedimenti adottati dal Consiglio dei ministri che in sostanza riguardavano solo la Calabria. Anche l'Abruzzo ha i suoi baraccati; ha comuni privi di adeguate vie di comunicazione; non ha l'università; non ha avuto iniziative dell'I. R. I. e dell'E. N. I.; anche l'Abruzzo ha 53 comuni da consolidare a causa delle frane e 16 abitati da trasferire, in tutto o in parte, in altra località; anche l'Abruzzo ha i suoi porti da potenziare; ha ancora gravissimo, ed anche in località turistiche, il problema dell'approvvigionamento idrico. Eppure il Governo non ha sinora ritenuto di dover adottare per l'Abruzzo alcun provvedimento particolare in ordine a questi problemi.

Noi pensiamo che debbano esservi più leggi organiche e meno leggi speciali, ma quando il Governo preferisce la politica delle leggi speciali, le faccia per tutte le zone che ne abbisognano. Se il Governo ha ritenuto per molti problemi particolari della Calabria di dover adottare provvedimenti particolari, noi chiediamo che faccia la stessa cosa per analoghi ed altrettanto gravi problemi dell'Abruzzo, anche perché, mentre la Calabria ha una sua legge speciale i cui fondi sono stati recentemente anche aumentati dal Governo, l'Abruzzo non ha una sua legge speciale, anche se da anni il sottoscritto alla Camera ed alcuni senatori democristiani al Senato hanno presentato due proposte di legge a tal fine.

Vorrei, infine, sottoporre un ultimo problema riflettente il sistema dei due pesi e delle due misure. Si tratta della sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara. È una storia lunghissima, di un quindicennio ormai, una storia di promesse, di attese, di speranze, di delusioni. Ho la discrezione di non raccontarla tutta, sia perché ripeterei quanto altre volte ho esposto in quest'aula, sia perché voglio evitare una lunga polemica. Mi permetto solo di precisare che si tratta dell'attraversamento dei binari ferroviari nel centro della città, con il piano del ferro allo stesso livello di quello stradale, che tre passaggi a livello chiusi otto ore al giorno intersecano nel centro cittadino le strade statali nazionali Adriatica e Tiburtina Valeria.

Dopo anni di lotte, di polemiche, di promesse non mantenute, il problema si avviò concretamente a soluzione il 9 dicembre 1959, quando la Commissione trasporti della Camera, riunita in sede legislativa, approvò

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

all'unanimità un ordine del giorno, firmato anche dal sottoscritto, che impegnava il Governo ad utilizzare un primo miliardo dei fondi per il piano quinquennale di ammodernamento delle ferrovie dello Stato per il problema ferroviario di Pescara. L'ordine del giorno impegnava poi il Governo a completare il finanziamento occorrente.

A questo punto cominciò la... partita a tennis tra il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici circa la competenza per la presentazione del disegno di legge concernente il completamento del finanziamento. Il terreno è indubbiamente un po' minato ed anche la relazione di quest'anno, riferendo quanto sta accadendo per la nuova linea Paola-Cosenza, ce ne dà testimonianza. Noi riteniamo che l'iniziativa potrebbe essere presa, anzi si sarebbe già potuta prendere, dall'uno come dall'altro dicastero. Il Ministero dei trasporti è impegnato nella costruzione del raddoppio della linea Ancona-Pescara: la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, che non sono assolutamente idonei a ricevere il raddoppio della linea, poteva essere in tale sede affrontata e risolta.

Comunque, nel maggio dello scorso anno l'onorevole Togni visitò la città di Pescara e, sollecitato, anche da noi, assicurò che dopo una visita dei tecnici del Ministero dei lavori pubblici, sulla base di una loro relazione positiva, avrebbe predisposto la presentazione del disegno di legge. I tecnici vennero, ma poi fu il ministro ad andarsene ed il problema rimase fermo. Il Ministero dei trasporti continua ad affermare che la legge di finanziamento sarà presentata dal Ministero dei lavori pubblici. Noi lo invitiamo a presentarla subito, senza ingiustificati ritardi da addebitare alla necessità di una preventiva programmazione esecutiva.

Per la sistemazione degli impianti ferroviari di Savona il Ministero dei lavori pubblici presentò due disegni di legge: uno di 7 miliardi nel 1955 e uno di 8 miliardi nel 1960. Il problema di Savona è identico a quello di Pescara: si tratta, perciò, di non seguire ancora una volta il sistema dei due pesi e delle due misure. Pertanto preghiamo l'onorevole ministro di assicurarci nella replica che presenterà il disegno di legge e che lo presenterà subito.

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

FRUNZIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di esordire, sento il dovere di esprimere all'onorevole collega Giovanni Lombardi il ringraziamento ed il più vivo

plauso per la illuminata, dotta ed esauriente esposizione fatta nella sua relazione.

I dati esposti pongono soprattutto in evidenza che gli stanziamenti di spesa iscritti rappresentano, da un settennio a questa parte, il 6,50 per cento circa dell'intera spesa statale e che l'incremento di circa 16 miliardi nei confronti dello stato di previsione dell'esercizio 1960-61 è da considerarsi del tutto normale, anche se riferito quasi esclusivamente alla parte straordinaria.

Dall'esame delle cifre emerge un altro dato importante: quello riguardante le spese per il personale. Esse, infatti, rappresentano soltanto l'11 per cento della spesa complessiva e dimostrano ancora una volta che la burocrazia non è affatto onerosa per lo Stato.

Passando all'esame analitico degli stanziamenti — e qui mi riferisco a quelli di parte straordinaria che rappresentano l'aliquota più sostanziosa — non posso non rilevare, come, del resto, ha fatto l'onorevole Giovanni Lombardi, la considerevole sproporzione fra stanziamenti per leggi organiche e quelli per leggi speciali, nonché la tendenza ad accentuare sempre più tale divario. Gli attuali stanziamenti, confrontati con quelli dell'esercizio 1960-61, presentano variazioni diminutive, di circa 5 miliardi, per le prime ed aggiuntive, di circa 12 miliardi, per le seconde.

L'opportunità di un maggiore equilibrio fra gli stanziamenti in parola non ammette alternative e, pur convenendo sulla impossibilità di spostamenti per la rigidità imposta dalle leggi speciali, si invocano nuovi stanziamenti a beneficio di leggi organiche al fine di risolvere problemi di notevole importanza.

La puntualizzazione fatta dal relatore sull'argomento «spese a pagamento differito e concorso in annualità» non può non trovarci consenzienti sulla necessità di ridurre al minimo gli oneri che derivano a carico dello Stato soprattutto per le opere in concessione.

In tema di coordinamento delle attività tra i diversi dicasteri, ricordo che tra le competenze affidate al Ministero dei lavori pubblici è compresa anche quella riguardante l'attività dell'«Anas», mentre nella struttura organica del dicastero è compreso anche l'ufficio nuove costruzioni ferroviarie. È inoltre demandata al Ministero dei lavori pubblici la competenza, in molti casi congiunta con quella del Ministero dei trasporti, per la disciplina del traffico stradale.

Ora, non è chi non veda come l'insieme di questa attività possa comprendersi, per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

quanto attiene all'aspetto funzionale, nel più ristretto ambito del settore trasporti, al quale sovrintende, come è noto, l'apposito Ministero.

Già altre volte, in sede di discussione del bilancio dei trasporti, venne sollevata, da parte di numerosi parlamentari, la questione di una più organica distribuzione di queste competenze, allo scopo di favorire quell'auspicato coordinamento settoriale, dal quale non può prescindere una ordinata politica di sviluppo delle attività economiche del paese. È altresì noto che il frazionamento tra diversi organi ministeriali di potestà amministrative riguardanti lo stesso settore non può certamente giovare a quella unicità di indirizzi in tema di politica governativa da più parti auspicata.

D'altra parte, i compiti sempre più complessi ed impegnativi affidati al Ministero dei lavori pubblici nella predisposizione dei piani di intervento infrastrutturali, connessi alla politica di espansione economica del paese, hanno reso sempre più inderogabile un approfondimento in senso specialistico delle varie questioni. Anche sotto questo profilo, una dispersione organizzativa degli organi ministeriali in competenze ed attività non strettamente connesse all'attività istituzionale del dicastero deve ritenersi pregiudizievole all'economia generale del lavoro degli organi interessati.

Alla stregua di queste considerazioni ed alla luce delle mutate e sopravvenute esigenze, può quindi ritenersi che non sussistano più quelle condizioni che in origine resero opportuno l'accentramento nel dicastero dei lavori pubblici delle competenze relative al settore dei trasporti.

Volendo quindi superare, in realistica visione delle moderne esigenze organizzative, ogni malinteso spirito conservatore o di campanilismo ministeriale, si dovrebbe concludere che il trasferimento al Ministero dei trasporti dell'«Anas» e dell'ufficio nuove costruzioni ferroviarie, con relative competenze connesse alla disciplina del traffico stradale, gioverebbe certamente non solo all'economia organizzativa del Ministero dei lavori pubblici, ma potrebbe favorire l'attuazione di quella auspicata unicità di indirizzi nel coordinamento degli investimenti infrastrutturali ed una più organica disciplina del settore dei trasporti che, per quanto da più parti invocata, non ha però trovato ancora quella necessaria rispondenza nell'organizzazione ministeriale.

Nell'affidare, pertanto, queste considerazioni all'attenzione dell'onorevole ministro, sono certo che a nessuno potrà sfuggire l'importanza che la realizzazione di una tale iniziativa potrebbe rivestire per il raggiungimento di quegli scopi che lo straordinario sviluppo delle attività terziarie, e dei trasporti in particolare, hanno reso vieppiù essenziali per l'economia del nostro paese.

Fatte queste considerazioni di carattere generale, desidero porre l'accento su alcune questioni particolari riguardanti taluni aspetti dell'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda la viabilità, l'articolo 2 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, autorizza, come è noto, il Ministero dei lavori pubblici a concedere un contributo costante per trentacinque anni (nella misura variabile dal 2 al 4,50 per cento, elevato al 5 per cento quando si tratti di opere da attuarsi nell'Italia meridionale o insulare) della spesa riconosciuta necessaria per la costruzione o il completamento delle strade occorrenti ad allacciare alla rete esistente i comuni e le frazioni isolate, nonché delle strade di accesso dal capoluogo alla stazione ferroviaria o di collegamento di più frazioni fra loro, ovvero per la sistemazione straordinaria delle strade provinciali e comunali interne agli abitati.

Il successivo articolo 3 prescrive che per i due esercizi finanziari successivi all'entrata in vigore della legge poteva essere concesso, per la sistemazione straordinaria di strade comunali (e quindi anche delle comunali esterne agli abitati), un contributo costante per trentacinque anni del 3,50 per cento. Il termine previsto da tale articolo è pertanto scaduto alla data del 30 giugno 1955 e non risulta prorogato.

Premesso quanto sopra, mentre da un lato si auspica che venga mantenuto e ancor più ampliato il programma di concessione di contributi in tale importante settore a favore dei comuni, si sottolinea l'opportunità che con apposito provvedimento legislativo venga richiamato in vigore il disposto dell'articolo 3 della citata legge n. 184, attese le precarie condizioni in cui assai spesso, e specie nell'Italia meridionale, versano le strade comunali esterne agli abitati.

Sarebbe altresì opportuno estendere i benefici della legge in parola alla spesa necessaria alla costruzione delle nuove strade a servizio delle zone di espansione dei centri abitati.

Per quanto riguarda le opere stradali da attuarsi in base alle leggi 12 febbraio 1958,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

n. 126, e 24 luglio 1959, n. 622, è da ricordare che l'articolo 46 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, stabilisce l'obbligo per l'amministrazione provinciale di procedere, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa, alla compilazione del piano di tutte le strade che possiedano i requisiti necessari alla loro classificazione fra le provinciali.

Ora, una volta proceduto alla redazione dei piani generali con l'indicazione della spesa relativa alle necessarie opere di sistemazione totale, non è stato possibile, in base al riparto tra le varie province dei finanziamenti disponibili a norma di legge (lire 200 miliardi complessivi, di cui lire 180 miliardi in base alla legge n. 126 e lire 20 miliardi in base alla legge n. 622), attuare integralmente i piani di provincializzazione proposti. Si è dovuto così ripiegare sulla redazione dei piani di stralcio, compatibili con la cifra assegnata a ciascuna provincia.

Per la provincia di Napoli, ad esempio, di contro all'importo di lire 9 miliardi e 500 milioni segnalato in fase di compilazione del piano generale, sta la cifra di lire 5 miliardi e 500 milioni assegnata, sulla quale lo Stato eroga il contributo dell'80 per cento, cioè la misura massima prevista dalla citata legge n. 126. In base al relativo piano esecutivo di stralcio, sono state classificate fra le provinciali, sempre per la provincia di Napoli, 178 strade, per una lunghezza complessiva di 371 chilometri, per la cui sistemazione è prevista una spesa di lire 5 miliardi 418 milioni.

Ciò posto, mentre anche qui diamo atto della cospicua entità delle somme stanziare per il riassetto della viabilità provinciale, non possiamo non osservare, tuttavia, che il forte divario esistente fra le cifre segnalate nel piano generale e quelle del piano di stralcio autorizza a pensare che tale ultimo piano sia notevolmente lacunoso in rapporto alle effettive esigenze della locale viabilità, e, pertanto, allo scopo di conseguire nel modo più integrale la sistemazione della rete delle strade provinciali della zona, formuliamo voti affinché si proceda al più presto all'integrazione del finanziamento in rapporto alla differenza fra le due cifre innanzi accennate (4 miliardi di lire per la provincia di Napoli), da ottenersi mediante allargamento della somma complessiva prevista nella legge.

Per quanto riguarda le fognature (la materia è regolata dalla legge 3 agosto 1949, n. 589) non posso fare a meno di denunciare la situazione di estremo disagio in cui versano

numerossimi centri abitati per la mancanza o l'inadeguatezza di tale indispensabile servizio. Dal che emerge la necessità di intervenire con ogni urgenza ovunque perduri ancora uno stato di cose tanto deplorabile, come purtroppo è il caso della quasi totalità dei comuni dell'Italia meridionale, ove la fognatura o non esiste affatto ovvero esiste solo in limitate zone degli abitati ed è costituita da vecchi e inefficienti manufatti.

Nel vasto quadro degli interventi finora attuati in base alle provvidenze della legge n. 589, un aspetto merita di essere messo particolarmente in luce: i finanziamenti disponibili sulla legge in parola, i quali, seppure cospicui in se stessi, sono stati sempre piccola cosa rispetto al grandissimo numero delle richieste avanzate in tale settore dagli enti locali, hanno portato alla erogazione di aliquote, nella maggior parte dei casi, estremamente modeste rispetto al totale occorrente per la completa esecuzione delle singole opere. Diretta conseguenza di tale stato di cose è la scarsa funzionalità degli impianti e, nel tempo stesso, l'inevitabile deperimento dei tratti eseguiti, per i quali, proprio a causa dell'incompletezza dell'opera, viene omesso quasi sempre, da parte delle amministrazioni locali, qualsiasi intervento periodico ai fini di manutenzione. Particolarmente grave è la situazione nella regione campana, ove, su 1.800 centri abitati, ben 819 sono sprovvisti di fognature.

Tralascio i problemi di carattere generale per soffermarmi su quelli riguardanti la Campania, ed in specie la provincia e la città di Napoli. Si tratta anche in questo caso di problemi e di esigenze già molte volte illustrati e, pertanto, ormai da ritenersi sufficientemente noti. D'altra parte, come tutti sappiamo, è in discussione la nuova legge speciale per Napoli, e ci auguriamo che essa, quale valido strumento di rinascita per la metropoli del Mezzogiorno, possa essere varata al più presto.

Non tutto però, ovviamente, potrà trovare posto nel nuovo provvedimento legislativo, per cui desidero accennare qui, fra i problemi della Campania e di Napoli, ad alcuni che mi sembrano di particolare importanza.

Per ciò che riguarda la sistemazione di fiumi e di torrenti, le provvidenze sancite dalla legge 9 agosto 1954, n. 638, non trovano adeguato stanziamento, almeno per quanto riguarda i problemi della regione campana e della provincia di Napoli in particolare. Per la provincia di Napoli, infatti, risulta che sono in corso di avanzato studio i progetti particolareggiati per la sistemazione idraulica del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

bacino dei torrenti di Nola e dei torrenti vesuviani che insistono sui canali denominati « Regi Lagni ».

Tali progetti scaturiscono da uno a carattere generale già elaborato e superiormente riconosciuto ammissibile, per una spesa complessiva che, per la sola provincia di Napoli, supera i 3 miliardi di lire, inteso a realizzare un vasto e sistematico programma di interventi in tutto il comprensorio di bonifica.

Il problema dei « Regi Lagni » investe tutta la pianura campana a settentrione dell'abitato di Napoli, pianura che dai confini della provincia di Avellino si estende fino al mare con una superficie di circa 1.200 chilometri quadrati. Il sistema idrografico principale del comprensorio è costituito, per la parte montana, dal complesso di impluvi che con numerosissime diramazioni scendono dalle pendici collinari dei monti di Nola e dalle falde settentrionali del monte Somma e del Vesuvio; per la parte valliva, dai tre collettori affiancati che, con una lunghezza di oltre 64 chilometri, raccolgono ed esitano al mare, con il canale centrale, le acque provenienti dal bacino montano di raccolta e con quelli laterali le acque delle pianure latitanti.

Tutto il sistema di bonifica trovasi, allo stato attuale, nonostante i numerosi interventi ordinari a carattere prevalentemente di manutenzione, in condizioni di notevole inefficienza, situazione da porsi in correlazione con lo stato di grave dissesto idrogeologico delle falde montane interessate e con il progressivo interramento degli alvei recipienti.

Tale stato di cose si ripercuote in maniera negativa sullo sviluppo dell'agricoltura nella zona, sulla viabilità secondaria e sulla stessa sicurezza dei centri abitati limitrofi (Nola, Acerra, per citare i più popolosi), i quali in periodi di piovosità prolungata sono spesso soggetti a gravi allagamenti, oltre che alla totale paralisi delle proprie fognature urbane, tributarie, come per tutti i centri vicini, del sistema dei « Regi Lagni ».

Per la realizzazione di opere pubbliche a carattere straordinario, sull'apposito capitolo n. 184 in gestione al provveditorato alle opere pubbliche di Napoli, è prevista la spesa di lire 2 miliardi 440 milioni, di cui solo 500 milioni riservati per opere di sistemazione di fiumi e torrenti. È evidente che con tale somma può farsi luogo solo a particolari e limitati interventi per i fiumi e per i torrenti scorrenti nella regione campana, mentre il problema che affligge la zona nolana, almeno per il momento, rimane insoluto.

Date le gravi difficoltà di bilancio, mi limito a segnalare che, per avviare i progetti, in corso di redazione, alla loro fase esecutiva, occorrerebbe, attesa la complessità e l'interdipendenza degli interventi, un finanziamento non inferiore ai 2 miliardi di lire.

In merito al problema della eliminazione delle abitazioni malsane è da ricordare che lo stanziamento sul capitolo n. 139 è di 15 miliardi, con una variazione diminutiva di 10 miliardi nei confronti della somma stanziata sul capitolo n. 137 dell'esercizio 1960-1961. La riduzione è motivata dall'adeguamento delle somme rimaste da iscrivere.

In proposito si deve ricordare che le provvidenze sancite dalla legge n. 640 scaturirono, per iniziativa del compianto onorevole Alcide De Gasperi, dopo la constatazione diretta dello stato di grave disagio di gran parte delle popolazioni degli abitati di Casamicciola, Lacco Ameno e Forio, costrette a vivere nelle baracche di legno erette per dare ricovero ai senzatetto del terremoto del 1883. In questi centri dell'«isola verde», sui quali si appunta la maggiore attenzione dei turisti italiani e stranieri, gli interventi e le realizzazioni sono state limitate: 42 alloggi per Casamicciola, 48 per Lacco Ameno, 70 per Forio d'Ischia.

Il problema dei baraccati nei tre centri menzionati è tuttora vivo e vitale; la sola Casamicciola conta ancora un migliaio di persone alloggiate in quelle vetuste baracche che a mala pena stanno ancora in piedi.

L'eloquenza delle cifre è tale che non ammette indugi per sollecitare realizzazioni atte a restituire dignità a uomini che da diversi lustri sono costretti a vivere in uno stato miserevole. Ciò stante, si vede l'opportunità che lo stanziamento previsto per la eliminazione di case malsane venga opportunamente integrato o, pur lasciandolo inalterato, venga per la massima parte utilizzato per gli abitati di Casamicciola e Lacco Ameno.

A Napoli è in corso di realizzazione il quartiere C. E. P. che risulterà, una volta ultimato, il più grande d'Italia. E per questo non si può non rivolgere un aperto ringraziamento al Governo per quanto ha fatto a favore della città.

Tuttavia la situazione nel settore dell'edilizia abitativa perdurerà, anche a C. E. P. ultimato, oserei dire, drammatica, se da un esame sommario risulta che almeno altre 3 mila famiglie rimarranno ancora in situazione pietosa nella sola città di Napoli.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

Fattore concomitante all'alto indice di densità di popolazione (uno dei più elevati d'Italia) è un'altra situazione particolare, e cioè l'avanzato stato di vetustà di una gran parte dell'edilizia cittadina, e l'impossibilità quasi sempre, da parte dei proprietari, di potervi porre adeguato rimedio, tanto che vediamo il patrimonio edilizio sottoposto ad un grave, progressivo deperimento. Molto rimane ancora da fare in questo settore.

Non posso terminare queste brevi parole sull'edilizia partenopea, senza auspicare una rapida conclusione dell'iter amministrativo del nuovo piano regolatore generale, recentemente pervenuto agli organi dell'amministrazione centrale, piano regolatore del quale non vi è chi non veda la necessità di una urgente approvazione, non solo per porre ordine e freno al caotico sviluppo edilizio dell'agglomerato urbano, ma anche in vista della risoluzione di molte altre necessità collaterali, prima fra tutte quella vitale della circolazione e del traffico.

E veniamo ad un altro problema. Con la legge 25 aprile 1957, n. 309, furono stanziati le somme occorrenti per la costruzione degli edifici giudiziari in Roma, Napoli e Bari. La somma di 2 miliardi iscritta al capitolo n. 231 dello stato di previsione in esame è quella destinata per la realizzazione del palazzo di giustizia di Napoli (quelle per Roma e Bari sono state già iscritte ed utilizzate negli esercizi scorsi).

Lo studio di massima per la realizzazione del complesso napoletano da inserire nella nuova sistemazione prevista dal piano regolatore ha messo in evidenza la necessità di un ulteriore finanziamento di 4 miliardi.

Il problema, nonostante il lungo tempo trascorso dalla sua impostazione, non è stato ancora seriamente approntato e risolto. Poiché è giunto il momento di rompere gli indugi, sollecitiamo il concreto studio dell'opera ed il conseguente finanziamento.

Ma altri problemi Napoli attende pazientemente di vedere risolti e su di essi io mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo affinché si giunga finalmente ad una positiva conclusione, dopo anni di incertezze e di sospensione che hanno fatto pensare ad una fatalità che grava sulla soluzione delle questioni napoletane.

Innanzitutto, il completamento del complesso edilizio della facoltà di ingegneria. Non può essere discussa la necessità assoluta di un sollecito completamento di un grande edificio destinato a dare sede ed attrezzature più idonee e più degne ai futuri ingegneri,

rimasto per molti anni allo stato rustico; ciò, tenendo presente il fattore determinante che deriva dalla formazione dei tecnici nel quadro delle prospettive del progresso tecnologico e dell'automazione.

Fra l'altro, gli studenti del politecnico napoletano sono ancora costretti a passare molte ore del giorno in aule assolutamente prive di luce ed insufficienti di spazio e a compiere i loro studi senza le moderne attrezzature scientifiche davvero indispensabili.

Vi è poi il problema dell'edilizia scolastica, problema già ampiamente discusso e dibattuto, in ordine al quale è ormai concordemente auspicata una soluzione massiccia e al tempo stesso rapida.

Non mi resta quindi che ricordare come per Napoli tale problema si presenti particolarmente grave, in quanto circa 30 mila bambini non frequentano le scuole per mancanza di aule.

Più volte è stato detto quanto sia importante ed urgente far giungere a Napoli e ad altri centri della Campania l'acqua delle sorgenti del Biferno attraverso quell'acquedotto che è stato già da tempo costruito.

Ora, è indilazionabile agire per giungere ad una soluzione conveniente sia per la Campania sia per il Molise, non potendosi, col procrastinarsi di esso, privare ulteriormente molta gente di un mezzo fondamentale di civiltà e di progresso quale l'acqua.

Anche il porto di Napoli attende la sistemazione da molto tempo auspicata, che si addice ad una grande metropoli mediterranea. Le opere necessarie debbono essere al più presto realizzate per consentire alla città quell'attività marittima che è stata sempre nelle tradizioni e nella storia di Napoli.

Sull'argomento « personale », premesso che da ingegnere di Stato mi occupo da tempo della situazione dei colleghi ed in particolare di quella relativa ai colleghi del genio civile, non posso non richiamare l'attenzione dell'Assemblea sulla situazione che lo stesso relatore ha posto in termini drammatici.

L'eloquenza dei dati riferiti alle risultanze dei concorsi espletati od in corso di espletamento è tale e tanta da rendere superfluo ogni commento. Non mi stancherò mai di dire che lo Stato non può continuare a pagare così modestamente i suoi tecnici, i quali, nonostante le più o meno interessate elucubrazioni, sono i veri strumenti operativi di cui dispone il Ministero dei lavori pubblici.

Occorre provvedere al riordinamento strutturale del corpo del genio civile e alla revisione generale del trattamento economico,

se si vuole ancora sperare nell'ausilio di funzionari valorosi come quelli cui tanto deve l'Italia di oggi.

Non posso infine tralasciare di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e degli onorevoli colleghi su un particolare aspetto attinente all'organizzazione sindacale del settore. Come è noto, l'attuale legislazione italiana, conformemente ai precetti costituzionali, garantisce la libertà di associazione sindacale, né alcuna norma è fino ad oggi intervenuta per disciplinare, in un qualsiasi modo, l'esercizio di questo fondamentale diritto democratico. L'assenza di norme regolamentari sta anzi proprio a dimostrare l'estrema sensibilità fino ad oggi dimostrata dagli organi responsabili del paese e dal Parlamento in particolare, in ordine alla esigenza di non mortificare, attraverso l'imposizione di un qualsiasi limite o di una qualsiasi formalità, questa esigenza primaria della vita democratica.

Nello spirito di queste norme, si è costituito in Italia il sindacato nazionale autonomo ingegneri impiegati, il quale ha lo scopo di organizzare in un sindacato libero e democratico gli ingegneri che esercitano la loro attività nell'ambito dello Stato, degli enti pubblici e privati. Quest'organizzazione ha una struttura a carattere nazionale, è retta da uno statuto democratico che ne garantisce l'assoluta indipendenza da ogni concezione politica o partitica, e, proprio per questi suoi caratteri, ha raggiunto un notevole sviluppo in tutto il territorio nazionale. Mi permetto pertanto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'opportunità di emanare le disposizioni del caso per garantire a tutte le organizzazioni parità di diritti di rappresentanza con tutti gli altri organismi sindacali nelle questioni che possano interessare l'attività professionale della categoria.

Onorevole ministro, nel concludere questo mio breve intervento, non può mancare da parte mia la lode al Governo, a lei personalmente ed ai sottosegretari, per gli immensi sforzi che si vanno compiendo per assicurare al paese l'esecuzione di quelle opere tanto indispensabili al progresso, specialmente delle zone più bisognose. Certo, le richieste e le necessità espresse da tutte le parti sono innumerevoli e vi sono grandi problemi da affrontare, mentre i mezzi non sono adeguati. Bisogna tuttavia riconoscere, alla stregua di quanto è stato compiuto, che sempre più spedito è il cammino per dare al paese ciò che la civiltà del nostro tempo fa chiedere

pressantemente: scuole, acquedotti, fognature, strade, ospedali.

Chiudo esprimendo il fervido voto dei napoletani di vedere finalmente compiute al più presto quelle opere che segneranno un decisivo progresso della loro città. (*Applausi al centro*).

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

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

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

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CAVERI, *Segretario*, legge:

Interrogazione a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Governo, al fine di conoscere se non ritiene di dare la sua piena e concreta adesione alla decisione adottata dal consiglio comunale di Santa Eufemia Lamezia (Catanzaro) sulla requisizione di quel zuccherificio, al fine di salvaguardare la vita di quella fonte di lavoro affidandola alla gestione I.R.I.

(4078)

« MINASI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se sia al corrente dello stato di giustificato allarme di tutte le categorie economiche per la progettata inopportuna soppressione del tratto ferroviario Motta Sant'Anastasia-Paternò-Regalbuto, soppressione che danneggerebbe gravemente, se attuata, l'esportazione agrumaria della vasta zona del sud-ovest etneo e della piana di Catania e comprometterebbe l'inizio e lo sviluppo dell'attività industriale.

(19006)

« ANFUSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per sapere quale sia, allo stato delle attuali conoscenze, l'orientamento — doverosamente precauzionale — del suo dicastero in ordine al diffondersi dell'impiego di cosiddetti tensioattivi, specie da parte dell'industria alimentare e di quella farmaceutica; e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

ciò in relazione alle accertate proprietà tossiche (e forse oncogene indirette o addirittura dirette) di taluni di essi.

(19007)

« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere — in relazione alla risposta ad interrogazione dell'interrogante del dicembre 1960, con la quale assicurava che l'Istituto case popolari di Palermo avrebbe immediatamente iniziato la stipula dei contratti di cui alla legge del Presidente della Repubblica del gennaio 1959 sulla cessione in proprietà degli alloggi popolari — quanti degli alloggi autorizzati da tempo dal Ministero dei lavori pubblici sono passati in proprietà, con particolare riferimento agli alloggi gestione Stato, a Palermo.

« Risulta all'interrogante che gli inquilini, con lettera del 2 febbraio 1961, recapitata il 29 marzo 1961, sono stati costretti rinnovare i contratti di affitto, con aumento della pigione, a scanso di decadimento dal diritto all'alloggio.

(19008)

« MUSOTTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della marina mercantile, per sapere se abbia notizia di un accordo che il console della compagnia portuale di Brindisi, in dispregio degli interessi dei lavoratori e delle più elementari norme della democrazia, alla insaputa della maestranza e persino del consiglio di amministrazione della compagnia, ha recentemente fatto con la Società Montecatini; per essere informati dei termini del suddetto accordo, tenuto finora gelosamente segreto dal console e dalle autorità competenti e, particolarmente, se esso contenga clausole per le quali la compagnia rinunci al diritto di procedere alle operazioni di sbarco del salgemma destinato al costruendo stabilimento petrolchimico della Montecatini; e per conoscere, infine, se non reputi di dovere intervenire perché nel porto di Brindisi sia assicurato il rispetto dell'ordinamento portuale.

(19009) « MONASTERIO, ROMEO, CALASSO, ANGELINI LUDOVICO, CONTE, FRANCAVILLA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere quando ed in che modo si intendono finanziare e quindi iniziare i lavori di captazione e di adduzione delle acque in "destra Sele", così come pre-

visto dal decreto del Ministero dei lavori pubblici del 5 maggio 1958, n. 2787.

« La richiesta del finanziamento e dell'immediato inizio dei lavori è resa urgente dalla nota carenza idrica che, sempre più, affligge le popolazioni pugliesi e che, d'altronde, era stata riconosciuta dallo stesso Ministero dei lavori pubblici, il quale nel predetto decreto di assegnazione delle acque, dichiarava i relativi lavori "urgenti ed indifferibili" ed invitava perciò l'Ente autonomo acquedotto Pugliese a provvedere, nel giro di pochi mesi, alla relativa rapida progettazione; la qual cosa, in vero, fu eseguita da parte dell'ente con lodevole puntualità.

« L'interrogante fa presente che con l'esecuzione dei suddetti lavori si risolverebbe anche l'inderogabile problema del raddoppio dell'unico canale principale, le cui attuali condizioni sono rese sempre più preoccupanti non solo dalla vetustà delle opere, ma anche dalle difficoltà tecniche di eseguire annualmente i relativi indispensabili interventi manutentori.

(19010)

« LATTANZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere lo stato della pratica riguardante la domanda di pensione privilegiata ordinaria presentata dall'ex militare Quagliata Alfonso fu Rocco nato il 14 luglio 1935.

(19011)

« DE PASQUALE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio cui sono costretti circa 150 mila lavoratori residenti nella provincia di Torino, i quali giornalmente si spostano da e per il capoluogo per motivi di lavoro.

« Le zone di maggior concentrazione operaia, attorno a Torino, sono quelle di Carmagnola, Testona, Bra, Savigliano, quella di Chieri, la Valle di Lanzo, la Valle di Susa, il Canavese e il Pinerolese.

« L'insufficiente sviluppo dei trasporti e del materiale rotabile utilizzato dalle ferrovie dello Stato da e per queste zone e la bassissima velocità dei trasporti stessi, il mancato coordinamento con altri servizi intercomunali di trasporto e con gli orari di entrata e di uscita dai luoghi di lavoro provocano disagi notevoli e un supplemento di fatica che si aggira intorno alle 3-4 ore al giorno per questa massa ingente di lavoratori.

« Gli interroganti chiedono infine se il ministro non ritenga opportuno convocare immediatamente una conferenza alla quale parte-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1961

cipino la direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato, le amministrazioni dei trasporti suburbani, i sindaci interessati e le organizzazioni padronali ed operaie per predisporre tutte le misure atte a cancellare le cause che stanno alla base della denunciata situazione di disagio, che ha già determinato giuste manifestazioni di protesta dei lavoratori interessati.

(19012) « SULOTTO, CASTAGNO, VACCHETTA ».

PRESIDENTE. La prima delle interrogazioni ora lette sarà iscritta all'ordine del giorno e svolta al suo turno. Le altre, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

La seduta termina alle 22.15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 11 e 17:

Svolgimento di una mozione.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI