

DCCXVII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 17 OTTOBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Disegni di legge (<i>Trasmissione dal Senato</i>)	34551
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 1962 al 30 giugno 1963 (3945 e 3945-bis)	34551
PRESIDENTE	34551
LATTANZIO	34551
SPONZIELLO	34555
SULLO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	34558
BOLDI	34559
ANGELINI GIUSEPPE	34564
LIMONI	34569
BARDANZELLU	34576
CRUCIANI	34580
FRACASSI	34583

La seduta comincia alle 10,30.

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

Trasmissione dal Senato.

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

« Istituzione di un'indennità per la funzione di direttore generale e qualifiche equiparate o superiori » (4189).

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

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (3945 e 3945-bis).

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

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

LATTANZIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ancora ieri sera in quest'aula un altro deputato ha accennato al problema dell'approvvigionamento idrico della Puglia e della Lucania ed è da attendersi che tale argomento possa essere oggetto di altri interventi, tanto esso è, non solo sentito, ma anche profondamente dibattuto nelle nostre regioni. Potrei anche rinunciare a parlare o, quanto meno, utilizzare il mio tempo per trattare altro argomento, se già quattro anni fa, esattamente il 28 ottobre del 1958, all'inizio della legislatura, io non fossi intervenuto in analoga discussione su questo argomento e non avvertissi in questo momento la necessità di integrare ed aggiornare quanto dissi allora. D'altro canto, questo problema, se anche può sembrare limitato e particolare in ordine a quelli generali che si dibattono in simili occasioni, acquista un'importanza vitalissima e fondamentale in relazione alle inderogabili esigenze di alcune popolose zone meridionali.

Riprendendo, dunque, oggi l'argomento, lo faccio non soltanto per le gravi difficoltà attuali che condannano, purtroppo, le popolazioni della mia regione e della Lucania a vedersi private delle erogazioni idriche indispensabili per le necessità alimentari, igieniche e sanitarie, ma soprattutto per la fondata preoccupazione che senza acqua quelle regioni potrebbero vedersi tagliate fuori

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

dalla più ampia programmazione economica che si va predisponendo per i prossimi anni.

Aggiungo anche che, tornando a parlare confido molto nella sensibilità del Governo del paese e in particolare nella nota capacità del ministro Sullo di aver presenti i problemi umani e sociali del nostro Mezzogiorno.

Nel ricordato mio intervento io notai sinteticamente che la stessa sorgente di Caposele, limitatamente integrata da scarse risorse locali, chiamata nel 1902 a servire 217 comuni ed un milione e 800 mila persone, deve oggi invece provvedere a ben 460 comuni ed a 3 milioni e 600 mila abitanti. Ricordai, in quella sede, quali erano le previsioni che si facevano in sede tecnica, per il 1985 e per il 2000; per la fine del secolo quella popolazione viene calcolata in sei milioni e mezzo di abitanti.

Indicai allora pure le soluzioni che ci si propsettavano ed espressi la soddisfazione delle popolazioni interessate per l'avvenuto inizio dei lavori di adduzione delle acque del Calore e per il provvido decreto n. 2787 del 5 maggio 1958 con cui il Ministero dei lavori pubblici attribuiva all'acquedotto pugliese le sorgenti denominate « destra Sele » nell'alta valle del Sele con una portata di 3 metri cubi al secondo.

Come naturale conseguenza di tale impostazione io chiedevo, in un ordine del giorno firmato da tutti i colleghi democristiani delle due regioni e che il Governo accettò, che si autorizzasse l'acquedotto pugliese a redigere ed a presentare i progetti esecutivi inerenti alle opere da realizzare e si provvedesse all'opportuno finanziamento, sia pure ripartito in più esercizi, delle opere che nel citato decreto venivano definite — è bene ricordarlo! — dallo stesso Ministero dei lavori pubblici urgenti ed indifferibili.

Quanto alla prima richiesta del citato ordine del giorno, bisogna dare atto che, così come disposto dal Ministero dei lavori pubblici, l'acquedotto pugliese provvide sin dal 29 maggio del 1959 (dopo sette mesi soltanto da quel mio intervento!) a presentare il progetto di massima, accollandosi l'onere relativo di spese per quasi cinquanta milioni di lire; ricordo ciò perché è sembrato quanto meno incomprensibile il rilievo espresso in Senato che l'autorizzazione provvisoria non sarebbe stata utilizzata dall'acquedotto pugliese nonostante risalga al 1958, per cui — si è soggiunto — « tutti i termini vanno riconsiderati in un approfondimento globale ».

Circa invece il relativo finanziamento (argomento trattato nel secondo punto dell'ordine del giorno accettato dal Governo) ricorderò che per molti mesi si discusse se ciò doveva avvenire con stanziamenti ordinari o straordinari o se, almeno in parte (vedi raddoppio del canale principale), non vi potesse provvedere, così come si faceva per i lavori di adduzione del Calore, la stessa Cassa per il mezzogiorno che, d'altronde, ancora nell'agosto scorso, ha opportunamente continuato a finanziare con altri dieci miliardi e mezzo l'acquedotto campano per la realizzazione della galleria del Matese.

Non mi soffermerò, a questo punto, sulle varie vicissitudini d'ordine burocratico (e non soltanto burocratico!) che seguirono a tale impostazione; certo è che, mentre per altre zone prima si sono costruiti gli acquedotti e poi si sono assegnate le acque, per la Puglia si è inteso seguire la via inversa e, assegnate le acque, si è ripreso a discutere sulle possibilità che si offrivano per andare incontro alle esigenze delle popolazioni.

Naturalmente, non intendo ripetere l'esame dei dati relativi alla determinazione delle dotazioni di acqua per abitanti né ricorderò che per altre regioni (vedi Campania) la dotazione è ben superiore a quella di 70-150 litri prevista per la Puglia, raggiungendosi livelli di ben 235-300 metri; mi corre però l'obbligo di rilevare che i dati indicati da me nel 1958 vanno subito ampliati, non potendosi non tener presente che dal 1958 ad oggi alcuni fatti nuovi, e di enorme rilievo per quelle popolazioni e per l'avvenire dell'economia di quelle regioni, sono emersi ed è pertanto doveroso tenerne conto.

È accaduto infatti che le previsioni, prevalentemente di ordine industriale, che in quel momento non esprimemmo (proprio perché pensavamo di poter sempre fare ricorso in un periodo di tempo successivo all'utilizzo delle acque del Pertusillo) si sono invece, fortunatamente, realizzate in un breve giro di tempo. Basti pensare all'impianto siderurgico di Taranto, all'impianto della Montecatini di Brindisi, allo sviluppo della zona industriale di Bari ed a quello della zona metalferica di Ferrandina per rendersi conto dell'importanza dei fatti nuovi maturatisi dal 1958 ad oggi. Né è da sottovalutare lo sviluppo turistico che, soprattutto per alcune zone, come quelle del Gargano, sta assumendo proporzioni ed aspetti assolutamente nuovi ed interessanti.

D'altronde, non è chi non veda come, al di là delle necessità idriche di natura pu-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

ramente industriale, occorra tenere conto delle esigenze, non meno importanti ed urgenti, dei nuovi centri urbani che vanno sviluppandosi proprio intorno a questi nuclei industriali: è nostro dovere assistere e favorire tali iniziative nelle loro giuste richieste dei fondamentali servizi pubblici di cui quelle popolazioni abbisognano.

Se perciò quattro anni fa, dando per acquisite le acque della destra Sele (e come avrei potuto pensare il contrario?), io potei limitarmi a sollecitare il finanziamento e l'inizio dei lavori, oggi è mio dovere affermare che altre acque devono aggiungersi, e con urgenza, a quelle già assegnate.

In tal senso, respingendo in parte il grave allarme suscitato nella mia regione per l'utilizzo delle acque di invaso (non si dimentichi che finora abbiamo chiesto acqua di sorgente) del Pertusillo, io chiedo che l'approvvigionamento idrico della Puglia e delle regioni limitrofe servite dall'acquedotto pugliese venga risolto rapportandolo a quelle che sono le attuali crescenti richieste e venga dato immediatamente inizio ai lavori.

So bene che ella, signor ministro, molto opportunamente, così come annunciò al Senato, ha presentato, il 25 settembre scorso, il disegno di legge n. 2188 per un « piano regolatore generale degli acquedotti, con delega al Governo ad emanare le relative norme di attuazione ». Noi plaudiamo a tale iniziativa, anche perché ciò corrisponde ad una proposta di legge da noi presentata sin dal lontano 1954, ma io vorrei che, in attesa dell'approvazione della legge e dell'attuazione del piano, venisse rinviata l'assegnazione definitiva di quelle acque già assegnateci, sia pure con decreto provvisorio, sin dal 1958.

Ella sa, infatti, che, a parte le difficoltà di approvazione del predetto disegno di legge (difficoltà derivanti dallo scarso tempo a disposizione di questa legislatura), all'articolo 3 dello stesso si prevede che solo entro tre anni dall'entrata in vigore della legge il piano di ripartizione e di assegnazione venga approvato. Si può pertanto pensare che la Puglia e le zone servite dall'acquedotto pugliese possano soltanto fra tre o quattro anni (se la legge venisse approvata oggi stesso!) sapere di quali acque poter disporre? Si pensi ai venti comuni del foggiano non ancora serviti dall'acquedotto pugliese ed a tutti quelli che, pur disponendo di un acquedotto, hanno un'erogazione ridotta a una-tre ore al giorno; si pensi allo sviluppo industriale, turistico ed economico che verrebbe inevitabilmente arrestato e ci si renderà conto che,

nonostante ogni buona volontà, non è possibile attendere tanto!

D'altronde, ella stesso, molto opportunamente, superando ogni indugio e ogni polemica, ancora di recente ha provveduto ad assegnare le acque del Biferno (che anche noi da anni avevamo richiesto) per le necessità della Campania e del Molise.

Mi rendo conto — l'ho ricordato tante volte alle mie popolazioni — che non è un gesto gradito quello di dover assegnare sorgenti a regioni diverse da quelle ove queste hanno origine; e vorrei dire al ministro dei lavori pubblici che egualmente per noi non è stato gradito nel momento presente dover prendere la parola su questo argomento, ben sapendo di toccare una materia tanto incandescente anche per colleghi di altre regioni presenti in quest'aula. L'onorevole ministro dei lavori pubblici sa che se, sfidando l'impopolarità, abbiamo sentito il dovere di prendere la parola, è perché abbiamo dinanzi ai nostri occhi le popolazioni assetate delle Puglie e sappiamo che pesa sulla nostra coscienza di parlamentari di quelle regioni la responsabilità dell'avvenire economico e civile di quelle zone, che per troppi anni sono state abbandonate a se stesse.

Se oggi infatti non provvediamo, e con urgenza, non ci potremo lamentare se, fra dieci anni, il problema del Mezzogiorno sarà ancora al punto ove lo trovammo. Non dimentichiamo infatti che, senz'acqua, non vi può essere sviluppo economico, né civile, né sociale, e che nessuna programmazione nazionale, regionale o provinciale si può prevedere od attuare.

So bene che, dopo il congresso di Berlino sull'approvvigionamento idrico, si è diffusa la voce che in Israele sia già in atto, a scopo alimentare, la produzione di acqua dissalata e pertanto vi è oggi qualcuno, anche autorevole, disposto a pensare che ormai alla secolare carenza idrica della Puglia si possa facilmente ovviare dissalando l'acqua del mare senza scomodare sorgenti od invasi lontani da quella regione. È bene pertanto dire una parola chiara anche su questo argomento e magari confrontare le tesi discordi che i tecnici vanno sostenendo in materia.

A parte la considerazione che il problema è tutt'altro che appianato in Israele, dove esso è ancora allo studio per vedere di risolverlo accoppiando le centrali elettriche con gli impianti di dissalazione, non pare che, nelle nostre condizioni, sia da ritenersi, oltreché conveniente, nemmeno possibile tale accoppiamento. Si calcola, infatti, che il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

costo della sola produzione sarebbe di circa 320 lire al metro cubo che, con l'aggiunta del costo del sollevamento, dell'adduzione, della manutenzione e dell'esercizio, salirebbe ad oltre 350 lire, superando così di gran lunga quelle 50-60 lire oltre le quali non si può pensare di distribuire l'acqua alla Puglia ed alla Lucania.

Con ciò non si vuole dire che, in un futuro più o meno lontano, non si possa anche realizzare la dissalazione a basso costo, utilizzando, come si pensa, l'energia atomica. Ma si tratta di problemi lontani da noi e che dovrebbero rappresentare, una volta risolti, la valvola di sicurezza per ulteriori integrazioni idriche, dal momento che i problemi di un Mezzogiorno in evoluzione, come tutti ci auguriamo, sono sempre crescenti.

Su un ultimo punto, importante, urgente e delicato, io mi permetterò brevemente, onorevole ministro, di richiamare la sua attenzione, ed è quello relativo al raddoppio del canale principale. Non intendo entrare nella polemica tanto viva in questi giorni nella mia regione ed anzi intendo esprimere il mio compiacimento al consiglio di amministrazione dell'acquedotto pugliese che, il 2 agosto scorso, superando ogni pregiudiziale, anche di sostanza, ha deliberato la diramazione Andria-Bari come « opera diretta a migliorare l'esercizio e la distribuzione delle acque nella zona assegnata »; aggiungo che, quale deputato di Bari, mi corre l'obbligo di esprimere il mio ringraziamento alla Cassa per il mezzogiorno per essersi accollata l'onere di tale finanziamento che ascende a ben due miliardi e 900 milioni. Ma si ritiene in tal modo, signor ministro, di aver superato il problema del raddoppio del canale principale nel tratto Andria-Mercadante?

Io credo di no. Sono note, infatti, le condizioni in cui si trova l'arteria esistente, vecchia di oltre cinquant'anni, che, se pure in parte incassata nella roccia, presenta nelle sue pareti preoccupanti incrinature, che, nonostante gli interventi manutentori che si vanno praticando, non ha più quelle caratteristiche di integrità indispensabili per l'esercizio di un'opera pubblica di così grande importanza.

Basti pensare alle perdite, sempre maggiori; basti pensare che sono diventati ormai impraticabili quegli interventi parziali che pur nel passato hanno rappresentato l'unica concreta possibilità di sopravvivenza per un tronco continuamente sottoposto all'azione fisico-chimica delle acque di infiltrazione esterna, oltre che alle sollecitazioni di pressioni interne.

Per superare tale stato di cose ben aveva fatto l'ente quando aveva predisposto, sin dal 1957, un piano capace di risolvere tale problema all'unisono con l'altro, egualmente urgente, per l'adduzione e per l'utilizzo integrale di tutte le acque del Calore che saranno fra non molto disponibili. Ma tale progetto, pur oggetto di attenti studi e valutazioni da parte degli organi del Ministero dei lavori pubblici e della Cassa per il mezzogiorno, non trova ancora quel finanziamento che pur è indispensabile perché — come ho detto — risolverebbe sia l'inderogabile necessità di adeguati lavori di riparazione del canale principale, sia dell'adduzione del supero delle acque del Calore che potrebbero esserci assegnate.

Come vede, diverse e gravi sono, in questo momento, le questioni che assillano le popolazioni pugliesi e, pertanto, non è da meravigliarsi se gli enti locali — primi fra tutti il consiglio provinciale di Bari e l'Unione regionale delle province pugliesi — con convegni, riunioni ed ordini del giorno sollecitano continuamente da parte del Governo una chiara presa di posizione su un problema che non può essere ulteriormente differito.

A tale dovere di parlamentare pugliese ho ritenuto, in coscienza, di dover assolvere con questo mio intervento ed oso sperare che ella, signor ministro, vorrà fare il punto della situazione dicendo una parola responsabile sulle concrete possibilità che si offrono in questo campo alle nostre popolazioni. Pare infatti quanto meno strano che qualcuno possa pensare di poter revocare quanto a suo tempo fu già concesso e si possa considerare « non urgente e differibile » quanto dallo stesso Ministero dei lavori pubblici fu, nel 1958, invece ritenuto « urgente ed indifferibile ».

Noi le diamo atto che ella è già intervenuta sollecitamente per risolvere altri problemi della nostra terra; noi le diamo atto che sin dai primi giorni in cui assunse l'oneroso dicastero di porta Pia mostrò di voler risolvere concretamente l'annoso e spinoso problema della gestione degli acquedotti lucani provvedendo agli stanziamenti previsti dal disegno di legge n. 4102, ed è perciò che osiamo sperare che, mentre vorrà intervenire per definire i motivi che sono alla base dello sciopero attualmente in atto da parte dei dipendenti dell'acquedotto pugliese, vorrà anche fornirci sul problema dell'approvvigionamento idrico concrete assicurazioni che possano far bene sperare per l'avvenire di quella nostra terra sitibonda.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Ella sa, signor ministro, che l'acqua è un bene assolutamente indispensabile per lo sviluppo di una zona e sa da quanti secoli la Puglia si batte per assicurarsi idonee sorgenti. Noi rendiamo grazie a quella Irpinia che generosamente ha finora soccorso la nostra regione e perciò esprimiamo la certezza che un figlio di quella stessa terra vorrà dar corso a quanto già deciso dal suo Ministero nel 1958, integrando però quelle assegnazioni secondo le necessità che lo sviluppo del Mezzogiorno comporta. Si può, infatti, anche graduare nel tempo i vari provvedimenti, ma l'importante è che il tutto avvenga nel quadro delle reali necessità di una popolazione. Voglia pertanto, onorevole Sullo, corrispondere alle fiduciose attese di quanti da lei attendono, in questo momento, una parola coraggiosa, chiara, tranquillizzatrice. (*Applausi al centro*).

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

SPONZIELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tratterò brevemente due argomenti, uno di carattere generale e l'altro di natura particolare che si ricollega a quanto poc'anzi ha detto l'onorevole Lattanzio. Sono due argomenti apparentemente disgiunti l'uno dall'altro, ma sostanzialmente connessi ed interdipendenti, come del resto sono tutti gli argomenti che rientrano nella disciplina di uno stesso dicastero.

L'argomento di carattere generale non è certo un argomento nuovo e inerisce all'organizzazione del Ministero, cioè ai quadri o all'organico.

È chiaro che al Ministero dei lavori pubblici bisogna guardare con maggiore attenzione, in modo che nel funzionario si sommino, meglio che altrove, la probità e la capacità tecnica. Infatti, se vogliamo che determinate opere siano avviate e portate a soluzione, è necessario che chi presiede alla direzione, all'esecuzione, alla vigilanza su queste opere abbia compiti specifici ed attribuzioni adeguate alla qualifica, alla competenza e alla capacità.

La situazione in atto non è soddisfacente. Non desidero riferirmi tanto alla legislazione, che è davvero superata e arrugginita o ai regolamenti che si riferiscono a un'epoca in cui il volume delle opere era nettamente inferiore a quello che oggi, con il progresso, con il moltiplicarsi delle popolazioni nei centri urbani indubbiamente abbiamo. Non mi riferisco neppure all'altro aspetto, pure importante, relativo alle attrezzature di studio necessarie

per tutti i pubblici funzionari, anche perché sappiamo che il nostro Stato non è generoso nell'elargire sovvenzioni nel campo scientifico e tecnico per mettere al passo tutti i propri dipendenti. Basta guardare quanto siamo indietro rispetto ad altri paesi nel campo delle ricerche scientifiche per poter dedurre che anche nel campo tecnico il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe fare molto di più per mettere i propri dirigenti in condizioni di aggiornarsi con l'inarrestabile progresso tecnico.

Desidero riferirmi, invece, molto sommarariamente — perché raccolgo l'invito della Presidenza a contenere il discorso in termini veramente sintetici — all'altro aspetto, quello del personale, del quale si sono occupati riviste tecniche e convegni, di cui uno recente a Milano in cui fu dibattuto il problema dell'organico. Non mi riferisco tanto al personale delle carriere direttive, anche se è assodato che vi è stata una diminuzione di circa il 10 per cento, quanto alle nuove leve che il Ministero cerca di chiamare per integrare i propri quadri, ai giovani ingegneri. Come si spiega che in un decennio tanti posti messi a concorso non sono stati coperti? Infatti se è esatto quanto ho annotato in base a notizie tratte da studi tecnici e da lavori parlamentari, dal 1950 al 1960, su 1.375 posti messi a concorso, ne sarebbero stati coperti soltanto 507. (*Segni di assenso del Sottosegretario Spasari*). La ringrazio del suo consenso, onorevole sottosegretario.

Se ci riferiamo al 1950, rileviamo che, dei 277 posti messi a concorso, ne furono coperti soltanto 117. Nel 1960 si arriva addirittura ad una situazione paradossale: su 130 posti messi a concorso se ne è coperto soltanto uno!

Noi abbiamo quindi il dovere di ricercare le cause per le quali i giovani ingegneri non affluiscono a questi concorsi e si allontanano da carriere che un tempo rappresentavano il miraggio di tanti giovani che uscivano dai nostri atenei. Qualche ragione, anche profonda, vi deve pur essere!

Si dice che una delle cause risieda nel fatto che lo Stato tratta male economicamente i giovani funzionari, perché corrisponde loro stipendi irrisori rispetto alle esigenze di vita ed alla posizione sociale di un giovane professionista. Bisogna tenere presente, infatti, che i giovani ingegneri assunti dallo Stato percepiscono stipendi iniziali di 60-70 mila lire, inferiori (*absit iniuria verbis*), per esempio, a quelli percepiti da uno spazzino municipale di un grande centro. Senza contare poi che il giovane ingegnere spesso ab-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

bandona la propria famiglia e la propria casa, dovendosi trasferire altrove.

Ma penso che non sia solo questa la ragione. Credo che esista una causa più profonda, più grave di questo stato di cose, una causa sulla quale mi permetto di richiamare la vostra attenzione.

Qualcuno ha detto o scritto che lo Stato ha bisogno di atti di fede e d'amore. Ne sono convinto anch'io; però lo Stato deve meritarsi la fede e l'amore. Ed a me pare che non si possa ritenere che questo Stato induca ad atti di fede e d'amore, perché — dobbiamo riconoscerlo, anche se può sembrare mera polemica — è, questo, uno Stato che mette in soffitta quotidianamente il diritto, uno Stato che vive di compromessi, uno Stato che avvantaggia i carrieristi politici a danno delle carriere burocratiche, uno Stato che copre scandali di ogni genere. Lungi da me — ripeto — l'intenzione di alzare il velo su questi episodi, che del resto sono a conoscenza di tutti, ma non mi pare che ciò induca il cittadino a quell'atto di fede e d'amore che è richiesto.

Credo che il problema vada molto al di là di quella che è la vita del Ministero dei lavori pubblici. Basti pensare che mai prima d'oggi ci era stato dato di leggere sui grandi quotidiani inserzioni pubblicitarie a pagamento tendenti a spronare i giovani ad arruolarsi nell'arma dei carabinieri o nella marina, ecc. È un fatto assolutamente senza precedenti!

Onorevoli colleghi, non vi pare che si debba risalire attentamente alle radici del male, alla ricerca della causa vera del male, per spiegarci quanto denunziamo? Mi spiace che sia assente il ministro Sullo, perché questo discorso è diretto in particolare alla sua sensibilità e coerenza. Infatti, si può aderire o non alle sue impostazioni politiche, si può gradire o non la sua impostazione economica (ed è noto che noi la combattiamo), però gli va dato atto della sua coerenza. E vale molto di più la coerenza sua di tutti i capovolgimenti e cambiamenti di opinione di piccoli uomini che per meschini calcoli vengono improvvisamente folgorati dall'attrattiva del centro-sinistra. Per chi vede la vita politica ed economica come la vede l'onorevole Sullo, cioè in funzione di una programmazione economica, di uno Stato che aumenta i suoi interventi, che vede moltiplicati e decuplicati i problemi che esso Stato deve impostare e portare a soluzione, non può non apparire chiara l'esigenza, proprio ai fini dell'attuazione di una politica di programmazioni (ammesso che riusciate ad attuarla con tutta

quella insincerità, con tutto quello che si legge e con tutto quello che sta accadendo nella vita di questo Governo), di risolvere il problema di fondo, cioè dare ai cittadini uno Stato con la esse maiuscola, che ingeneri fiducia, che veramente risolva il problema primo, che è problema di organizzazione, di quadri e di organico.

Mantenendomi nei giusti limiti, perché mi rendo perfettamente conto, onorevole sottosegretario, che il problema è conosciuto da voi in tutta la sua drammaticità, mi ricollego a quanto poc'anzi ha detto l'onorevole Lattanzio, che ha trattato, dal suo punto di vista, il problema dell'acquedotto pugliese, cioè il problema di una regione — la Puglia — dove nel 1962 non si beve!, il problema di una regione con un milione e mezzo ed oltre di abitanti nella quale nel 1962 — nonostante il miracolo economico e la presenza della Cassa per il mezzogiorno che deve trasformare l'Italia meridionale — abbiamo questa situazione: l'acquedotto pugliese apre i rubinetti con un sottile filo d'acqua poche ore al giorno e da mezzogiorno fino al mattino successivo non c'è acqua, con tutti i disagi, con tutti i problemi — inutile soffermarsi su di essi — anche di carattere igienico che voi potete immaginare.

Basterebbe ricordarne uno: eravamo nel pieno mese di agosto e l'ospedale di Lecce (dico l'ospedale di Lecce!) affannosamente cercava in prestito dai pompieri un'autobotte per poter corrispondere alle esigenze dei propri ammalati. Vi rendete conto o no della drammaticità del problema? Io però avrei voluto sentire da lei, onorevole Lattanzio, qualche cosa di più, mi scusi, perché ella il problema lo ha trattato, si è doluto della situazione, ha detto che staremo ancora forse degli anni senza vedere risolto il problema dell'acquedotto pugliese. Ella è stato molto cauto — e doveva esserlo — nei confronti dell'amministrazione dell'ente, anzi addirittura ha espresso un plauso all'amministrazione dell'ente. Consenta che io — e non perché seggo in questo settore di opposizione — non condivida del tutto quanto ella ha detto, perché il problema dell'acquedotto pugliese va guardato nella sua realtà. Vi sono responsabilità che sono responsabilità locali e sono responsabilità di indirizzo politico. Io avrei gradito che ella avesse, nella sua coscienza, che non è possibile non riconoscerle, nella sua dottrina, che non è possibile non riconoscerle, nella sua capacità, dimenticato per un momento, come bisogna avere il coraggio di fare, di essere

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

rappresentate di un determinato partito che sta al Governo e avesse detto le cose nella loro cruda realtà. E le cose, per quanto concerne l'acquedotto pugliese, sono diverse da come le ha esposte lei.

Non sto a dire di tutti i disagi, perché potete immaginarli. Quando arriviamo al punto che un ospedale deve chiedere un'autobotte di acqua in prestito ai pompieri per poter dissetare o per poter cucinare — lasciamo stare tutte le esigenze igieniche — capite benissimo che ci troviamo ad un punto per cui per lo meno dovete andar cauti nell'affermare che l'Italia meridionale va cambiando volto, con le migliaia di miliardi che si spendono. La situazione è preoccupante. Si dice (e lo ha ripetuto poc'anzi anche l'onorevole Lattanzio) che quanto prima — e questo «quanto prima» è un ritornello che sentiamo da anni da parte dei dirigenti dell'ente — le acque di Cassano Irpino saranno immesse nella condotta dell'acquedotto pugliese e così sarà risolto il problema. Io credo che non sarà risolto, e non lo dico solamente io, in quanto lo ha affermato recentemente lo stesso ministro dei lavori pubblici.

Neanche con l'immissione delle acque di Cassano Irpino il problema sarà risolto. Ella, onorevole Lattanzio, vi ha fatto cenno, ma avrei voluto che avesse analizzato più a fondo la situazione, che cioè fosse risalito all'origine, alla causa, ed avesse spiegato perché in tal modo non si risolve il problema. E, infatti, per l'immissione di quelle acque sono stati fatti i calcoli sulla base di determinate previsioni ed esigenze che la realtà frattanto si incaricava di superare. È chiaro quindi che quando non si fanno i calcoli con prospettiva profonda nel tempo, dobbiamo constatare una volta compiuta l'opera, — a causa della dilatazione dei centri urbani, per lo stesso processo di industrializzazione che comporterà un sempre maggior consumo idrico, per le stesse esigenze aumentate — che il problema è ben lungi dall'essere risolto.

Ma in che cosa consiste la vostra responsabilità? È evidente che va ricercata nel fatto che voi ignorate o fingete di ignorare che esiste una priorità di problemi. È evidente infatti che tutti i problemi possono essere importanti; anche se ella, onorevole ministro, ha sposato una causa e ha scelto un indirizzo economico che noi combattiamo, ma relativamente al quale le diamo atto che da tempo coerentemente lo persegue, tutto, dicevo, può esser considerato importante, ma bisogna sempre stabi-

lire che vi è qualcosa che deve precederne altre.

Prima di dare sfogo, ad esempio, alla nazionalizzazione dell'industria elettrica, vi è il problema della scuola, vi è il gravissimo problema ospedaliero, per la mancanza di posti-letto, perché nei nostri ospedali la gente dovrebbe venire ricoverata per essere guarita, ma viene ricoverata invece soltanto per morire. E non mi si potrà negare che il problema dell'acqua è di una priorità assoluta. Ecco perché noi non possiamo credere alla soluzione del problema e siamo sfiduciati.

Si aggiunga quanto ella stesso ci ha detto, onorevole ministro, rispondendo ad una interrogazione dello scorso luglio, quindi appena pochi mesi or sono, quando ebbe appunto a pronunziarsi in questi termini: « Il problema del potenziamento dell'acquedotto pugliese è da tempo allo studio, al fine di giungere ad una soluzione radicale del problema stesso che investa le importanti questioni connesse di ordine tecnico e finanziario ». E fin qui sembrerebbe anche una risposta soddisfacente: il problema è da anni allo studio, viene riguardato nella sua complessità; v'è da presumere che sarà presto condotto a soluzione. Ma la risposta del ministro continua: « ...per cui non possono essere prese affrettate decisioni per normalizzare definitivamente, con proiezione anche nel futuro, la situazione dell'approvvigionamento idrico della regione pugliese e dei comuni serviti da detto acquedotto ».

L'onorevole ministro quindi, con queste parole, allontana e disperde quel filo di speranza che si poteva ancora nutrire, ammesso che vi siano tuttora dei gonzi i quali credano alle solite dichiarazioni, ai consueti comunicati stampa che di tanto in tanto l'amministrazione dell'Ente emette e fa pubblicare sui giornali per infondere appunto un po' di fiducia. L'onorevole ministro, in altre parole, posto il dito sulla piaga, avverte di non farsi illusioni, e ce ne dà la spiegazione allorché afferma: « Si tratta infatti di stabilire quali nuove risorse idriche debbano essere utilizzate per soddisfare le esigenze potabili di queste popolazioni ».

Sicché nel luglio 1962 si tratta ancora di stabilire dove andare a captare l'acqua per portarla nella Puglia, e non per le sitibonde campagne, si badi bene, ma per gli assetati cittadini. In queste condizioni siamo ancora, nonostante mille miliardi e più spesi dalla Cassa per il mezzogiorno; nonostante il decantato volto nuovo che si dà all'Italia; nonostante il grande progresso economico, e la tan-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

to magnificata era del miracolo economico ! Ella stesso ha spiegato il perché, onorevole Gullo, quando, immediatamente dopo le frasi testé lette, espone le difficoltà per reperire i mezzi finanziari necessari ad affrontare le spese occorrenti per tali massicci interventi ». E allora ella stesso ci dà ragione quando noi la critichiamo, pur dandole atto della sua coerenza, perché io preferisco il ministro Sullo, coerente nella sua impostazione politica, che noi avversiamo...

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella avrà preso cognizione del disegno di legge presentato al Senato.

SPONZIELLO. Le do atto che ella tenta di prendermi in contropiede (apprezzerà, spero, la mia lealtà). Le do atto di questo disegno di legge, che conosco nelle sue linee generali. Però ella deve riconoscere che questo problema deve avere priorità assoluta rispetto a tutti gli altri, e mi darà atto che già alla Camera e oggi al Senato si stanno affrontando discussioni di altri problemi e vi state affannando nella diatriba sugli enti di sviluppo in agricoltura o addirittura sulle regioni che dovrebbero comportare la spesa di centinaia di miliardi. La stessa nazionalizzazione dell'industria elettrica (si sia o meno d'accordo sull'essenza del problema) comporta indubbiamente una spesa di centinaia di miliardi. Io dico, però, che prima di questi problemi esiste quello dell'acqua ! Prima del problema della nazionalizzazione esiste quello della scuola, prima del problema della scuola esiste quello degli ospedali, prima del problema ospedaliero esiste, con precedenza assoluta, il problema di approvvigionare le popolazioni di acqua potabile ! Ma non è sufficiente arrivare con un disegno di legge nello scorcio di legislatura, quando tutti sappiamo che non faremo in tempo a varare la legge !

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Perché ?

SPONZIELLO. Non faremo in tempo proprio a causa delle pressioni alle quali è esposta la vostra formula politica, dato che avete dovuto capitolare ed accettare di dare la precedenza ad altri problemi. Ella mi darà atto che oggi, 17 ottobre, stiamo discutendo i bilanci fuori del termine ordinario, quando, invece, avremmo potuto discuterli senza ricorrere all'esercizio provvisorio. Ciò è accaduto perché avete dovuto subire l'imposizione socialista di discutere prima leggi che non avevano una scadenza temporale fissata dalla Costituzione. Vi hanno imposto

di discutere il problema della scuola come hanno voluto loro; vi hanno imposto di discutere il problema del latino, determinando una perdita di tempo; vi hanno imposto il problema della nazionalizzazione dell'energia elettrica i cui primi progetti risalgono al 1949 e portano la firma dell'onorevole Longo, comunista, mentre quello ripresentato nella seconda legislatura, fra il 1953 e il 1958, porta le firme abbinate degli onorevoli Luigi Longo e Riccardo Lombardi. Pertanto la soluzione data al problema dell'energia elettrica non è neppure vostra, ma è quella voluta dalle sinistre. E voi avete accettato tutte queste imposizioni !

In questi giorni i socialisti vi fanno subire un'ulteriore imposizione, condizionando il mantenimento della formula politica attuale alla discussione, subito dopo l'esame dei bilanci, dei provvedimenti sulle regioni e sugli enti di sviluppo in agricoltura. E allora, presentarsi con un disegno di legge quando l'attuale Camera può avere non più di due o tre mesi di vita e quando ancora si devono trattare altri argomenti, io credo, e mi auguro di essere smentito...

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Su questo disegno di legge dovremmo essere unanimi !

SPONZIELLO. Ci troverà senz'altro unanimi. Ma il problema è di dare ad esso la necessaria precedenza. (*Interruzione del deputato Lattanzio*).

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Lattanzio, ella sa che il Biferno ha atteso 10-12 anni perché manca una programmazione generale.

LATTANZIO. Ella sa che anche per il problema del Biferno la Puglia si è mossa da 10-12 anni.

SPONZIELLO. Per concludere: due sono le cause profonde di questa situazione: la prima, quella di non aver riconosciuto la priorità di questo problema; la seconda (ma non in ordine di importanza), quella per cui anche l'acquedotto pugliese è diventato un « recinto elettorale » del partito di maggioranza. La tecnica ha dovuto cedere il posto alla politica, gli elementi politici hanno preso il posto dei tecnici; sicché, quando si tratta di fare piani di lavoro, prevalgono le preoccupazioni politiche, mentre dovrebbero prevalere le esigenze tecniche. La Puglia attende dal Governo di centro-sinistra l'elemosina di poter almeno aprire il rubinetto e vedersi erogata l'acqua necessaria per le esigenze quotidiane. (*Applausi a destra*).

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

BOIDI. Il ministro dei lavori pubblici, onorevole Sullo, concludeva il dibattito sul bilancio del suo dicastero al Senato, il 28 giugno scorso, riaffermando l'esigenza di inserire i problemi delle infrastrutture nel più vasto quadro della programmazione economica generale. Principio giustissimo, al quale non si può non aderire! Il ministro, per altro, annunciava in quella circostanza di volere intanto promuovere, essendosi appena iniziata l'elaborazione della programmazione generale, quattro iniziative legislative: una per un piano generale degli acquedotti; una per l'aggiornamento delle norme tecniche e asismiche; una per gli abitati in frana; e finalmente una per la nuova legge urbanistica.

Non possiamo non plaudire a queste iniziative del ministro Sullo. Il problema degli acquedotti è uno dei più gravi e dei più urgenti, specialmente per le zone depresse del centro-nord. Se si tiene conto dei grandi movimenti migratori dalla campagna alla città che si sono succeduti negli ultimi anni e continuano a succedersi specialmente nelle zone mezzadrili dell'Italia centrale, il problema dell'acqua potabile per queste zone depresse si presenta con una gravità eccezionale.

Nella regione marchigiana, e particolarmente a Senigallia e nella provincia di Pesaro, ove più accentuata è la depressione economica, l'acquedotto è il problema numero uno. È noto infatti che la principale risorsa su cui può contare la nostra riviera è il turismo, che convoglia verso di essa non soltanto da altre zone dell'interno, ma anche e soprattutto dall'estero un movimento di persone sempre più vasto grazie alla bellezza incomparabile della sua spiaggia. Iniziative turistiche vengono ora tentate e incoraggiate anche nel retroterra, particolarmente nell'alta collina e nella zona montana, per la valorizzazione di tutto il vasto paesaggio veramente suggestivo che, cinto dall'arco dell'Appennino, offre luoghi di incantevole soggiorno. Ognuno, quindi, comprende in quale tragica situazione vengono a trovarsi quei luoghi che non hanno da offrire agli abitanti né al forestiero acqua sufficiente e veramente potabile. La mancanza e l'insufficienza dell'acqua, oltre a creare gravissimi disagi alle popolazioni, è causa di mortificazione e di impedimento dello sviluppo turistico, cioè dell'unica risorsa di cui quelle zone possono attualmente disporre.

Ad Urbino, uno dei più illustri centri d'arte e di studi, si giunge persino al razionamento dell'acqua per lavarsi!

Per sopperire ai bisogni della provincia di Pesaro è necessario costruire tre grandi acquedotti: l'acquedotto del nord (sorgente del Senatello), l'acquedotto del centro (sorgente del Monte Nerone), e l'acquedotto del sud (sorgente del Burano e Bosso). Soltanto per il secondo acquedotto si è incominciato a fare qualcosa; è stata finanziata (ed è appena iniziata) la costruzione di un primo tratto. Necessita invece costruire l'acquedotto della valle Esina (fonti di Gorgovivo) per Senigallia — ove è da rifare anche la rete distributiva — e per i vicini comuni di Falconara, Ancona, Chiaravalle, Jesi.

Non potendo servire per la soddisfazione di queste fondamentali necessità i vecchi strumenti legislativi, è veramente provvidenziale l'iniziativa presa dal ministro Sullo.

Ci auguriamo che venga presto in esame alla Camera il disegno di legge che è stato preannunciato, dal quale le popolazioni possano aspettarsi la erogazione soddisfacente di questo primo elemento vitale: l'acqua.

Meritano inoltre tutto il nostro plauso le iniziative che l'onorevole ministro intende promuovere per la nuova regolamentazione dell'edilizia asismica e per il consolidamento o il trasferimento degli abitati danneggiati dalle frane.

La Marche hanno conosciuto più di una volta, negli ultimi cinquant'anni ed anche di recente, il flagello del terremoto, pur essendo state assai limitate, grazie a Dio, le perdite di vite umane. Per questa loro triste esperienza (sono ancora qua e là visibili le tracce di quelle terribili calamità), le popolazioni marchigiane hanno potuto esprimere nel modo più vivo la loro fraterna solidarietà alle popolazioni dell'Irpinia recentemente colpite da un grave ed analogo flagello. Apprezziamo quindi in modo particolare l'iniziativa dell'onorevole Sullo per l'aggiornamento delle norme tecniche sull'edilizia asismica, avendo la tecnica costruttiva fatto negli ultimi anni progressi tali da consentire, con ugual grado di sicurezza di quello previsto dalle vecchie norme, maggiori elevazioni negli edifici in zona sismica.

Interesse non minore ha per noi il problema del consolidamento o del trasferimento degli abitati minacciati da frane; si pensi, ad esempio, che nei 67 comuni della provincia di Pesaro esistono ben 58 centri abitati compresi negli elenchi dei centri da consolidare a cura e a spese dello Stato; numerosi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

altri centri devono essere inclusi negli stessi elenchi, perché egualmente minacciati da frane. Questo problema riveste per noi un carattere di somma urgenza, e pertanto ci auguriamo che al più presto il relativo disegno di legge possa essere portato all'esame del Parlamento ed approvato.

L'onorevole ministro ci ha infine annunciato che la commissione ministeriale da lui presieduta per la riforma della legge urbanistica ha ultimato i suoi lavori; in base alle risultanze di essi, il Ministero ha già predisposto uno schema di legge-quadro per la pianificazione urbanistica. Di questa pianificazione sappiamo soltanto che è articolata in quattro gradi, dipendenti l'uno dall'altro e costituiti da piani regionali, piani comprensoriali, piani regolatori generali comunali e piani particolareggiati. Plaudiamo all'iniziativa dell'onorevole Sullo ed esprimiamo la nostra fiducia nel fatto che il testo della nuova legge risponda ad una visione realistica dei problemi nuovi che sono andati maturando negli ultimi anni, e colmi quel vuoto legislativo che da tutti era lamentato per l'inadeguatezza della legge urbanistica del 1942.

Le ricordate quattro iniziative legislative si sommano, come è noto, all'altra iniziativa già pronta per il lancio (piano per gli ospedali), destinata ad assicurare in ogni distretto un adeguato ed efficiente servizio ospedaliero.

Per quanto riguarda gli altri settori rientranti nella competenza del Ministero dei lavori pubblici (che non sono compresi nelle preannunziate iniziative legislative e per i quali quindi bisogna applicare i vecchi strumenti legislativi), il relatore onorevole Baroni ha esaminato con scrupolosa diligenza, sotto l'aspetto generale, i vari problemi che vi sono connessi, *de iure condito* e *de iure condendo*. Io non potrei dire intorno ad essi nulla di più e di meglio. Si tratta degli interventi nell'edilizia (scolastica, popolare, ecclesiastica, per i lavoratori agricoli), nelle opere igieniche (fognature, cimiteri, matatoi, e così via), nelle opere idrauliche e nella viabilità non statale.

Mi sia consentito di segnalare, in particolare, lo stato di gravissimo disagio in cui si trovavo le zone depresse del centro-nord per le molte esigenze tuttora insodisfatte e per l'inadeguatezza dei finanziamenti assegnati. Per avere un'idea della sproporzione fra le esigenze e gli interventi, citerò ad esempio la situazione della provincia di Pesaro, la più depressa del centro-nord, per la quale si richiederebbe che lo Stato intervenisse per un quinquennio con finanzia-

menti annuali più volte multipli di quelli assegnati nell'esercizio 1962-63. Per quanto riguarda le opere nella viabilità non statale, sono stati assegnati nell'ultimo esercizio alla provincia di Pesaro 111 milioni, mentre ne sono necessari 400. Negli altri settori i dati relativi alle assegnazioni effettuate nell'ultimo esercizio e alle necessità da soddisfare sono rispettivamente i seguenti: acquedotti e fognature, 136 e 500 milioni; opere idrauliche e fluviali, 20 e 150 milioni; edifici pubblici governativi, 20 e 200 milioni; consolidamento abitati, 18 e 150 milioni; edilizia popolare ed ecclesiastica, 10 e 200 milioni; riparazione danni bellici ad opere statali, provinciali, comunali, ecclesiastiche e di istituti di assistenza e beneficenza, 160 e 500 milioni; restauro opere monumentali, 12 e 100 milioni. Per l'attuazione di piani di ricostruzione sarebbe infine necessaria una spesa di 300 milioni.

Confido che l'onorevole ministro Sullo vorrà tener conto di queste particolari necessità e compiere ogni sforzo per addivenire alle più larghe assegnazioni consentite dagli attuali strumenti legislativi. Mi auguro nel contempo che la proposta di legge Gorrieri Ermanno ed altri, di cui sono cofirmatario io stesso (la n. 3719, « Nuovi provvedimenti per le aree depresse dell'Italia centrale e settentrionale »), sia quanto prima approvata, affinché possano essere avviati a sostanziale soluzione i più angosciosi problemi di quelle zone.

Per quanto riguarda il settore delle autostrade e delle strade statali, concordo pienamente con le osservazioni del relatore onorevole Baroni. Mi permetto soltanto di raccomandare al ministro Sullo di volere accogliere i voti espressi dalle camere di commercio, dalle province, dai comuni e dagli altri enti della mia regione, affinché siano celermente proseguiti, senza interruzioni, i lavori di costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pesaro-Canosa, e si cerchi di realizzare al più presto un'altra opera di grande importanza turistica: l'autostrada Urbino-repubblica di San Marino.

Mi sia inoltre consentito di raccomandare al ministro Sullo la sollecita esecuzione dei lavori già progettati e riconosciuti urgenti riguardanti alcune strade e superstrade, e precisamente le seguenti:

1°) la superstrada statale n. 16 « Adriatica », nella quale occorre apportare rettifiche ed adeguamenti; 2°) la superstrada statale n. 3 « Flaminia », nella quale urge apportare i seguenti adeguamenti: a) allargamento in

comune di Fossombrone, in corrispondenza del centro abitato; b) allargamento in comune di Cantiano (Pontericcioli e Pontedazzo); 3°) la superstrada Fano-Grosseto, per la quale, completata la progettazione, occorre passare alla fase esecutiva; 4°) la superstrada « Romea », per la quale occorre adottare il seguente tracciato: Ravenna-riviera Romagna-Rimini-passo di via Maggio-Sansepolcro, ecc., con allacciamento dell'ex marecchiese con l'Umbro-casentinese e le zone dell'Italia centrale; 5°) la strada n. 76, da trasformarsi in superstrada (Rocca Priora-Fabriziano), con *tunnel* al passo di Fossato; 6°) la strada statale « Salaria », da allargare nell'attraversamento del centro abitato di Acquasanta Terme; 7°) la strada statale Rimini-Sansepolcro, da sistemare; 8°) la strada « delle sei valli »: Conca-Foglia-Marecchia-Metauro-Candigliano-Tevere (Igea Marina-Sant'Arcangelo-Urbania-Acqualagna-fino ad Umbertide); 9°) la strada statale « Arcevese » da Senigallia-Arceria-Sassoferrato-Fabriziano, da sistemare, e il raccordo da Sassoferrato al passo Scheggia, ugualmente da sistemare.

E per completare il quadro degli interventi nel settore della viabilità, debbo vivamente raccomandare l'ampliamento e miglioramento del piano di classificazione delle nuove strade provinciali, approvato con legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Mi sia lecito infine richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su un problema del quale non è sempre considerata tutta l'importanza, e cioè il problema del collegamento della rete stradale con i porti.

Che valore può avere la programmazione di un sistema autostradale o stradale, od anche ferroviario, se si prescinde dal suo *terminal* naturale, cioè dal porto marittimo? Basti considerare il continuo aumento dei traffici marittimi, il movimento delle merci imbarcate e sbarcate nei porti, e il movimento dei passeggeri.

Le merci imbarcate sono passate da 24,6 milioni di tonnellate nel 1959 a 27 milioni nel 1960, a 28,5 milioni nel 1961, mentre per quelle sbarcate si registrano i seguenti dati: 59,6 milioni di tonnellate nel 1959, 74,5 milioni nel 1960, 85,5 milioni nel 1961. Per quanto riguarda, poi, le merci di massa, è da rilevare che oltre il 90 per cento dei quantitativi importati arrivano al nostro paese via mare. Il movimento dei passeggeri ha registrato nel 1961 un incremento del 12,9 per cento rispetto al 1960.

Il problema dei porti è quindi strettamente collegato con il problema delle strade e delle autostrade. Questo problema dei porti, che purtroppo non è stato valutato in passato in tutta la sua importanza, si impone oggi alla nostra considerazione per la sua gravità, si impone come un problema prioritario della massima urgenza, sia sotto l'aspetto della manutenzione dei porti, sia sotto l'aspetto dell'ampliamento delle capacità ricettive e dell'ammodernamento delle attrezzature portuali.

Grave e urgente è il problema della manutenzione dei fondali. Non vi è porto italiano nel quale questo problema non sia andato acuitizzandosi in questi ultimi anni. I mezzi e gli strumenti di cui oggi dispone il Ministero dei lavori pubblici sono insufficienti e malandati: è assolutamente urgente potenziare le attrezzature e i servizi degli uffici del genio civile per le opere marittime.

Ma assai più grave è il secondo problema: quello dell'ampliamento delle capacità ricettive e dell'ammodernamento e potenziamento delle attrezzature portuali.

Non ho potuto raccogliere i dati relativi a tutti i porti italiani, ma posso offrire un campione della terrificante situazione generale dei nostri porti marittimi, presentando alla Camera i dati relativi ai porti marchigiani. Ebbene, secondo i dati ufficiali che ho potuto attingere agli uffici per le opere marittime, per rimettere in sesto i porti marchigiani, per provvedere alle principali e più urgenti necessità di questi porti gli stessi organi ministeriali prevedono una spesa complessiva di 22 miliardi e 5 milioni, di cui 15 miliardi soltanto per l'ampliamento del porto di Ancona. Questa cifra risulta dall'importo delle perizie inviate al Ministero dei lavori pubblici dall'ufficio del genio civile per le opere marittime di Ancona; quindi, si tratta di dati ufficiali.

In dettaglio, ecco la situazione dei porti marchigiani. Porto di Pesaro. Perizie inviate al Ministero e non ancora approvate: 1°) ripristino della testata della banchina a destra del bacino di stazionamento (inviata il 23 dicembre 1961), lire 15 milioni; 2°) lavori di sistemazione e rifiorimento della scogliera di protezione molo di ponente (inviata il 19 ottobre 1961), lire 10 milioni; 3°) costruzione dell'ufficio e magazzino genio civile opere marittime al porto (inviata il 3 agosto 1959), lire 10 milioni.

Sono poi urgenti, come è stato segnalato al Ministero, la sistemazione ed il consolidamento dei tratti di banchina lungo la calata

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

di ponente, per un importo di lire 180 milioni, nonché il completamento della pavimentazione della sede stradale, per lire 15 milioni.

Per il porto di Fano una perizia è stata inviata il 28 maggio 1960, per la costruzione della scogliera per formazione rinterro secondo il piano regolatore (ultimo lotto), per lire 62.500.000.

Sono poi urgenti, com'è stato segnalato: 1°) la fornitura di una gru mobile, per lire 80 milioni; 2°) la sistemazione e potenziamento dell'impianto elettrico, per lire 50 milioni; 3°) la sistemazione delle banchine, per lire 80 milioni; 4°) la pavimentazione delle calate, per lire 10 milioni; 5°) l'attuazione del piano regolatore (rinterro scalo di alaggio, ampliamento darsena di levante, costruzione di una darsena per l'ormeggio e lo stazionamento delle imbarcazioni di diporto, per lire 400 milioni; 6°) la sede dell'ufficio locale marittimo, per lire 15 milioni.

Porto di Senigallia. Perizie sono state inviate il 16 giugno 1960 per il rifiorimento della scogliera a protezione del molo di levante, per lire 10 milioni. Necessità più urgenti segnalate: 1°) rifiorimento della scogliera a protezione del molo guardiano di ponente, lire 10 milioni; 2°) consolidamento delle strutture e rifacimento della pavimentazione del molo guardiano di levante, lire 20 milioni; 3°) revisione e rifacimento dell'impianto elettrico, lire 30 milioni; 4°) rifiorimento della scogliera a protezione della testata del molo guardiano di levante, lire 25 milioni; 5°) impianto fisso di gru a bandiera da tubo, lire 8 milioni; 6°) rifiorimento della scogliera a protezione del piazzale nord del muro paraonde adiacente alla nuova darsena, lire 20 milioni; 7°) riparazione degli scali di alaggio delle due darsene, lire 15 milioni; 8°) ampliamento del porto, previsto nel piano regolatore, lire 750 milioni.

Porto di Ancona. Perizie inviate: 1°) lavori di approfondimento dei fondali antistanti le banchine nn. 20, 21, 22 (inviata il 15 settembre 1962), per lire 50 milioni; 2°) lavori di straordinaria manutenzione nel porto e consolidamento del molo foraneo nord (inviata il 28 settembre 1962), per lire 3 milioni; 3°) riparazione dei danni provocati dalle mareggiate al molo nord (perizia in partenza), per lire 30 milioni; 4°) *idem* (perizia in preparazione), per lire 30 milioni; 5°) sistemazione della banchina n. 11 — completamento dell'ultimo tratto — (perizia in preparazione), per lire 20 milioni; 6°) lavori di costruzione della strada di accesso al

molo sud sul confine con la zona industriale (perizia inviata il 5 agosto 1961), per lire 11.500.000; 7°) ricostruzione della stazione marittima (inviata il 31 agosto 1962), lire 200 milioni; 8°) ricostruzione della stazione navale della guardia di finanza (inviata il 29 settembre 1961), lire 70 milioni; 9°) sistemazione dei binarioni di scorrimento delle gru (inviata il 31 agosto 1961), lire 18 milioni; 10°) fornitura di una gru semovente *diesel*-elettrica da 4 a 20 tonnellate (inviata il 27 luglio 1960), lire 63 milioni; 11°) *idem* (inviata il 27 luglio 1960), lire 63 milioni; 12°) ricostruzione e ripristino dei raccordi ferroviari al molo sud (danni bellici) (inviata il 13 dicembre 1960), lire 25 milioni; 13°) completamento dell'impianto elettrico di illuminazione (inviata il 26 giugno 1962), lire 30 milioni; 14°) magazzini doganali (perizia in preparazione), lire 60 milioni; 15°) approfondimento dei fondali in corrispondenza dell'imboccatura del Mandracchio (perizia in preparazione), lire 15 milioni; 16°) consolidamento della banchina della marina militare molo nord — primo lotto — (perizia in preparazione), lire 10 milioni; 17°) impianto delle prese di corrente 220 *volts* nelle banchine nn. 4 e 8 (inviata il 6 settembre 1962), lire 4 milioni.

Necessità più urgenti segnalate: 1°) approfondimento dei fondali fino a metri 10, lire 500 milioni; 2°) lavori di consolidamento e sistemazione delle banchine nn. 20, 21, 22 per approfondimento di fondali antistanti, lire 200 milioni; 3°) ripristino delle banchine nn. 2, 3, 4, 8, lire 150 milioni; 4°) sistemazione della banchina n. 10 per approfondimento di fondali antistanti, lire 90 milioni; 5°) sistemazione della banchina n. 12 per approfondimento di fondali antistanti, lire 25 milioni; 6°) consolidamento del molo nord, lire 160 milioni; 7°) rifiorimento della scogliera sommersa di difesa del molo nord, lire 100 milioni; 8°) sistemazione degli scambi ferroviari e costruzione di raccordi, lire 80 milioni; 9°) impianti di sollevamento, lire 700 milioni; 10°) ripristino banchina da Chio, lire 100 milioni; 11°) completamento degli impianti ferroviari secondo il piano regolatore, lire 350 milioni; 12°) consolidamento della banchina marina militare molo nord (lotti successivi al primo), lire 100 milioni; 13°) pavimentazione delle strade e dei piazzali antistanti, lire 70 milioni; 14°) rifiorimento della scogliera lato esterno del molo Clementino, lire 50 milioni; 15°) costruzione della pesa a bilico, lire 15 milioni; 16°) impianto delle prese di corrente per la marina militare sulla

banchina n. 10, lire 2 milioni; 17°) sistemazione e consolidamento della radice del molo foraneo sud in corrispondenza dei serbatoi di nafta, lire 30 milioni; 18°) ampliamento e potenziamento degli esistenti scali di alaggio, lire 150 milioni; 19°) consolidamento della testata molo sud, lire 40 milioni; 20°) recinzione del porto e varchi doganali, lire 100 milioni; 21°) realizzazione del nuovo piano di ampliamento del porto, che potrà essere realizzato con un programma di gradualità già predisposto e che richiede stanziamenti di importi rilevanti reperibili con finanziamenti speciali, lire 15 miliardi.

Porto di Civitanova Marche. Perizie inviate: 1°) ripristino della testata molo est (inviata il 7 novembre 1961), lire 18 milioni; 2°) salpamento e ricostruzione più arretrata del pennello nei pressi dell'imboccatura (perizia in preparazione), lire 35 milioni.

Necessità più urgenti segnalate: 1°) apposizione dei segnalamenti luminosi, lire 6 milioni; 2°) nautofono, lire 4 milioni; 3°) rifiorimento delle mantellate molo est e sud, lire 70 milioni; 4°) approfondimento del fondale a metri 4, lire 40 milioni; 5°) locale ufficio genio civile opere marittime, lire 3 milioni; 6°) costruzione degli uffici doganali, lire 10 milioni; 7°) costruzione dell'ufficio guardia di finanza, lire 10 milioni; 8°) costruzione degli uffici delegazione di spiaggia, lire 10 milioni; 9°) realizzazione del piano regolatore, lire 775 milioni.

Porto di San Benedetto del Tronto. Perizie inviate: 1°) rifiorimento e consolidamento parziale della mantellata esterna del molo foraneo sud (inviata il 3 agosto 1959), lire 20 milioni; 2°) rifiorimento e consolidamento della scogliera foranea di protezione del molo foraneo nord (inviata il 22 ottobre 1960), lire 10 milioni; 3°) manutenzione straordinaria delle opere portuali (inviata il 27 febbraio 1962), lire 4 milioni.

Necessità più urgenti segnalate: 1°) prolungamento della banchina di riva antistante il mercato ittico, lire 110 milioni; 2°) rifiorimento della scogliera di protezione del molo foraneo sud, lire 150 milioni; 3°) rifiorimento della scogliera di protezione del molo foraneo nord, lire 50 milioni; 4°) sistemazione della rete viabile, fognature banchine e calate del porto, lire 50 milioni; 6°) approfondimento fondali, lire 100 milioni.

Totale lire 22.005.000.000.

Ho presentato come campione la situazione dei porti marchigiani non solo perché mi è stato facile procacciarmi i dati ufficiali, ma anche per un altro motivo.

Come ebbi già l'onore di dire alla Camera intervenendo recentemente nel dibattito sul bilancio della marina mercantile, mai come in questo momento e in modo tanto vigoroso è stata attratta l'attenzione dell'opinione pubblica, del Parlamento e del Governo sulla necessità del rilancio del mare Adriatico e del potenziamento dei suoi porti.

Il 1° ottobre scorso si è svolto a Venezia un convegno di studi sul mercato comune europeo e i traffici marittimi dell'Adriatico. Il convegno è stato presieduto dall'ambasciatore Lambert Schauss, presidente del gruppo trasporti della Commissione della Comunità economica europea; e vi hanno preso parte autorevoli esperti e rappresentanti dei vari settori economici. Quel convegno ha posto l'accento sul ruolo di importanza primaria che deve essere riconosciuto al mare Adriatico per l'espansione dell'economia dei paesi del M. E. C.

Per la sua particolare configurazione, il mare Adriatico rappresenta una via di sbocco ideale verso tutti i continenti in generale e particolarmente verso l'Africa, l'Asia e l'Australia. Tutti i porti dell'Adriatico, da Trieste ad Ancona, da Ravenna a Brindisi, sono chiamati ad adempiere una funzione importante in questo sistema di traffici marittimi intercontinentali. Il porto di Ancona sta nel mezzo del versante e costituisce la cerniera di questo sistema. Di qui la necessità di provvedere ai bisogni più urgenti del porto di Ancona, al suo ampliamento, e a quello dell'altro minor porto commerciale di Pesaro, eseguendo le opere specificate nell'elenco che ho presentato.

Ma l'Adriatico, e in particolare la costa marchigiana, annovera i più importanti porti pescherecci italiani: basti ricordare Fano e San Benedetto del Tronto. Anche per questi porti pescherecci bisognerà provvedere con la massima urgenza. È questione di vita o di morte per la nostra pesca!

È ormai dimostrato, ed è stato ripetuto infinite volte in tutte le sedi, che le attività pescherecce italiane devono essere indirizzate alla pesca atlantica. La cosiddetta pesca di altura, che dalla marineria adriatica viene esercitata prevalentemente nelle acque jugoslave o in quelle tunisine, perché quivi si trovano le zone pescose, rapidamente va declinando, anche in conseguenza dell'impossibilità di accordi definitivi con la Jugoslavia e con la Tunisia, decisi come sono questi due paesi a proteggere ed a sviluppare le proprie industrie pescherecce.

Occorre, quindi, spingersi nell'Atlantico, dove si trovano le zone più pescose; ma per poter esercitare la pesca atlantica occorre ridimensionare la nostra flotta peschereccia, cioè sostituire gli scafi in legno con scafi in ferro di maggiore portata. Questo ridimensionamento non sarà possibile sino a quando i nostri porti pescherecci non offriranno una maggiore ricettività e fino a quando i fondali non saranno stati approfonditi. Ecco i due maggiori problemi dei nostri porti pescherecci, che bisogna urgentemente risolvere. Lo ripetiamo: è questione di vita o di morte per la nostra pesca!

Gli strumenti legislativi di cui attualmente disponiamo non ci permettono di affrontare né i problemi dei porti pescherecci né quelli dei porti commerciali. È necessario, onorevole ministro, avviare anche per questo settore una iniziativa legislativa completamente nuova; è necessario approntare un piano generale dei porti. Aggiungendo il piano dei porti agli altri piani generali (degli acquedotti, dell'edilizia antisismica, degli abitati in frana e della legge urbanistica), ella, onorevole ministro, si guadagnerà una nuova benevolenza verso il paese, perché avrà completato quel programma di investimenti, che nel quadro della programmazione generale può essere espresso dal dicastero dei lavori pubblici.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, concludendo il mio intervento, nel quale mi sono limitato a sottolineare alcuni aspetti particolari e alcuni problemi attinenti alla politica dei lavori pubblici, mi piace esprimere al ministro onorevole Sullo il più vivo compiacimento per l'attività intelligente e realizzatrice che egli ha svolto sin qui, proseguendo l'opera del suo predecessore onorevole Zaccagnini, e per le importanti nuove iniziative che ha già avviato o che si accinge a promuovere. Sono certo che il dicastero dei lavori pubblici, sotto la guida dell'onorevole Sullo, assolverà perfettamente gli importanti compiti che ad esso sono assegnati nella elaborazione e nell'attuazione della politica di piano: impegnandosi a colmare gli squilibri territoriali e settoriali, esso contribuirà in maniera decisiva allo sviluppo armonico dell'economia nazionale e al progresso sociale e civile del popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

ANGELINI GIUSEPPE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la relazione dell'onorevole Baroni sul bilancio dei lavori

pubblici dedica ampio spazio ai problemi della viabilità e della circolazione stradale, con dati e considerazioni di estremo interesse, come attesta l'eco che essi hanno suscitato in importanti organi di stampa.

Mi pare che tali problemi debbano essere affrontati in una visuale più ampia, e precisamente nel quadro della programmazione economica, per stabilire la funzione che non solo la viabilità, ma l'intero sistema dei trasporti deve assumere — come è stato recentemente affermato a Stresa anche dall'onorevole Ripamonti — nell'ambito di una politica di sviluppo economico-sociale che punti all'unificazione economica del paese, superando gli squilibri territoriali e sociali che lo caratterizzano. Un sistema dei trasporti, occorre aggiungere, che per assolvere a tale funzione deve essere concepito ed attuato in aperto contrasto con le scelte imposte dai gruppi monopolistici nella politica degli investimenti e dei consumi, e deve essere strettamente collegato e coordinato ad una nuova legge sulla pianificazione urbanistica, all'istituzione dell'ente regione, al riconoscimento del ruolo che compete agli enti locali e alle aziende pubbliche. Affrontare senza un indirizzo, senza una visione di questo genere il problema della viabilità e della circolazione stradale, significa rimanere ancorati a quell'impostazione frammentaria e settoriale che è stata una delle componenti essenziali della politica di espansione economica basata sugli squilibri e sulle contraddizioni che hanno caratterizzato il cosiddetto miracolo economico.

I limiti della relazione al bilancio non sono del resto imputabili tanto al relatore quanto all'impostazione del bilancio stesso. Risulta evidente infatti la contraddizione esistente tra il contenuto di questo bilancio, la mancanza di coordinamento e la frammentarietà degli interventi del Ministero dei lavori pubblici, e l'esigenza di una programmazione delle attività economiche, capace di trasformare le strutture del paese, imprimendovi uno sviluppo rispondente alle sue reali esigenze.

Né vale a giustificazione di tale contraddizione l'argomento che la politica di piano è un impegno del Governo di centro-sinistra, e che quindi è prematuro ricercarne l'espressione in un bilancio presentato pochi mesi dopo la costituzione di questo Governo.

L'esigenza del coordinamento, della programmazione, è stata manifestata anche da esponenti governativi già prima della costituzione del Governo di centro-sinistra. Si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

potrebbe citare numerosi discorsi di uomini di Governo responsabili, che a tale proposito hanno assunto un preciso impegno di fronte al Parlamento. Ma questo impegno non trova alcun riscontro nel bilancio dei lavori pubblici che ora discutiamo.

Più rispondenti a questa esigenza di coordinamento e di programmazione ci sono sembrati alcuni accenni ed affermazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici a Stresa, come ad esempio la proposta di costituire un organo consultivo permanente per i problemi del traffico, della viabilità e dei trasporti, di cui dovranno essere chiamati a far parte, con adeguata rappresentanza, i comuni e le province. Si è parlato di una revisione autocritica dell'onorevole ministro nei confronti della politica stradale e dei trasporti perseguita fino a oggi; di una revisione, secondo noi, adeguata e conseguente, ma tuttavia — ove fosse attuata — ricca di elementi e di spunti per l'avvio ad una sostanziale modifica dei vecchi indirizzi.

Nuova per un ministro dei lavori pubblici è la dichiarazione dell'onorevole Sullo secondo cui « abbiamo fatto il vestito di festa, ora tocca pensare all'abito di tutti i giorni », in riferimento allo squilibrio tra gli sforzi troppo generosi fatti dai vari governi per le autostrade ed il colpevole abbandono della viabilità statale ordinaria, provinciale e comunale. Non meno interessante è nel discorso di Stresa il passo che riguarda i problemi della circolazione stradale urbana, nel quale, con il richiamo all'annunciato disegno di legge urbanistico, si indicano nel caotico fiorire di grattacieli e di edifici delle nostre città e nel libero gioco della speculazione sulle aree fabbricabili alcuni fra i principali ostacoli che rendono difficile (per alcuni grandi centri, è stato detto da altri, addirittura impossibile) la soluzione del problema della circolazione urbana e addirittura della convivenza nei centri urbani.

Siamo ancora d'accordo con lei, onorevole ministro, quando ella ha affermato: « Se si ritiene che il progresso sia costituito soltanto dall'aumento del numero delle automobili, ci si sbaglia profondamente: in primo luogo, perché altri beni vengono sottratti ad altri tipi di esigenze, ad altre possibili strumentazioni; in secondo luogo, perché vi è un limite fisiologico, fisico, oltre il quale non si deve andare, se si vuol rendere la vita umana possibile in certi ambienti ».

Le cose denunciate o annunciate da lei alla conferenza di Stresa, onorevole ministro, in realtà non sono nuove per il nostro Parla-

mento, giacché in più occasioni il mio gruppo — e non il mio soltanto — ha avuto occasione di esporle, con larghezza di argomenti e concretezza di proposte. Diciamo questo non solo per omaggio alla verità, ma per dimostrare che se quelle idee, quegli indirizzi, quelle proposte non sono state accolti, gli è perché hanno cozzato contro interessi di potenti gruppi economici e finanziari che occorre avere il coraggio di chiamare per nome, che occorre battere; e per batterli — le travagliate vicende dell'attuale Governo e del suo programma lo insegnano — bisogna fare ricorso all'iniziativa e alla pressione unitaria delle masse popolari, al contributo di idee e alla spinta determinante che i comunisti possono dare e che sono disposti a dare insieme con tutte le forze che vogliono il rinnovamento del nostro paese.

Non per una ragione polemica, ma perché certe indicazioni e proposte ci sembrano più valide e attuali che mai, ci sembra doveroso richiamare l'ordine del giorno votato ancora nel 1959 dalla Commissione lavori pubblici in relazione alla legge 13 agosto 1959, n. 904, per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali di primaria importanza. In quell'ordine del giorno si rilevava come « la risoluzione del traffico non si attua soltanto sistemando la rete stradale, ma anche potenziando gli altri sistemi di trasporto su rotaie, per via d'acqua e per via d'aria », e si invitava il Governo « a formulare un piano generale, coordinato, di tutti i sistemi di trasporto, dando la precedenza alla realizzazione dei trasporti di merci per ferrovia, che consentirebbe un alleggerimento del traffico su strada ».

Il 6 maggio 1960 la Commissione lavori pubblici approvava un altro ordine del giorno, in cui si invitava il Governo « a predisporre i mezzi necessari per la conveniente sistemazione delle strade statali in genere e della viabilità minore in particolare, tuttora a carico delle amministrazioni comunali e provinciali ». A tale scopo, la Commissione ritenne opportuno un ampio e approfondito dibattito su tutta la materia della viabilità, sia per conoscere il quadro effettivo della situazione, sia per una programmazione organica nel tempo, cui provvedere con adeguati finanziamenti.

Ma le cose da allora ad oggi sono andate avanti in modo ben diverso: si è proceduto in modo frammentario, provvisorio, con provvedimenti a carattere settoriale, sotto spinte elettorali, senza che il Parlamento abbia potuto mai affrontare il problema dello stato dei trasporti nel suo complesso. Non voglio

qui ripetere motivi che colleghi del mio gruppo hanno messo in evidenza anche recentemente in occasione della discussione del bilancio dei trasporti o del piano di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie: quali ad esempio la concorrenza, favorita dagli organi di Governo, dei servizi privati di autolinea e di autotrasporto, a scapito della ferrovia e delle aziende pubbliche, con criteri che hanno reso sempre più malsicura la circolazione — come dimostra lo spaventoso numero delle vittime della strada — e determinato dannosi doppioni nelle zone più sviluppate, mentre rimangono mal servite e mal collegate quelle meno redditizie per le speculazioni private.

È mio intendimento, piuttosto, soffermarmi sui problemi della viabilità, dopo aver sottolineato l'esigenza, più volte da noi avanzata, di procedere ad un'inchiesta parlamentare sullo stato dei trasporti in Italia, allo scopo di accertare le reali esigenze del paese e creare le premesse per stabilire come far fronte ed esse in modo coordinato, quali scelte prioritarie fissare, quali strumenti creare o utilizzare per raggiungere tali obiettivi nell'ambito della programmazione economica generale.

Sulle condizioni della nostra viabilità sono comparse anche recentemente pubblicazioni di estremo interesse. Due di esse mi sono apparse soprattutto notevoli, e costituiscono una conferma della giustezza delle posizioni assunte in passato dal nostro gruppo. Mi riferisco a quelle dell'ingegnere Antonino Berti e dell'ingegnere Guglielmo Zambrini, pubblicate su *Le strade*, la rivista del *Touring Club* Italiano. L'ingegnere Berti, dopo aver rilevato l'insufficiente sviluppo della rete viaria italiana in confronto di quella di altri paesi europei, sottolinea alcuni dati di estrema gravità. Ai 1500 metri di strada per chilometro quadrato del Veneto corrispondono i 224 della Sardegna, i 304 della Basilicata, i 380 della Sicilia e i 400 delle Puglie.

Da questi dati emerge un primo significativo elemento di squilibrio fra le regioni del nord e il meridione e le isole. Vi è di più: nel Mezzogiorno, una inchiesta largamente incompleta ha rivelato che più di 1262 comunità sono isolate perché completamente sprovviste di strade. Alla gravità di queste cifre, vanno aggiunte le condizioni tecniche proibitive delle strade italiane ed in particolare l'insufficiente larghezza di buona parte delle carreggiate. Il 48,6 per cento delle nostre strade hanno larghezze fra i 5 e i 6 metri, il 29,5 per cento hanno larghezze superiori ai

6 metri, il 51,9 per cento hanno larghezze inferiori ai 5 metri.

Di fronte a questa situazione non si può dire che lo sforzo finanziario sia stato esiguo. I miliardi necessari per la soluzione del problema viario italiano sono certamente assai di più di quanti non ne prevedano gli stanziamenti effettuati ed in corso: ma noi abbiamo criticato e continuiamo a criticare la loro utilizzazione, la loro distribuzione, gli strumenti legislativi, organizzativi e tecnici che vengono usati.

Si prenda un dato. Sulla rete stradale italiana il traffico è così distribuito: il 3 per cento sulle autostrade, il 48 per cento sulle strade statali, il 39 per cento sulle strade provinciali, il 10 per cento sulle strade comunali extraurbane. Gli investimenti, per contro, sono stati così distribuiti: autostrade 50 per cento, strade statali 28 per cento, strade provinciali 21 per cento.

Da questi dati è facile trarre la conclusione che i fondi stanziati e gli investimenti previsti (complessivamente oltre 3000 miliardi, di cui 1600 per autostrade) sono stati ripartiti in misura inversamente proporzionale alle esigenze del traffico, in modo non rispondente allo stato della viabilità statale e minore e alle necessità inderogabili delle zone del meridione. Questi dati, dunque, confermano l'esattezza della posizione assunta dal gruppo comunista l'anno scorso di fronte al piano autostradale, nel quale non ravvisammo una fonte di sviluppo sano ed equilibrato, ritenendolo contrario alle esigenze prioritarie dello stesso sviluppo economico, avulso da una politica generale dei trasporti ed in modo particolare da quelli che devono essere i piani territoriali di coordinamento e i piani regionali, sia in senso urbanistico, sia nel senso dello sviluppo economico.

Alla luce di tali considerazioni, la similitudine del vestito nuovo e del vestito vecchio, suggerita dall'onorevole ministro a Stresa, acquista un sapore molto ottimistico, giacché il costo, la misura, la foggia del vestito nuovo sono tali da diventare, per chi lo ha indossato, una specie di camicia di forza, da cui non riesce a liberarsi per indossare l'abito di tutti i giorni.

A questa conclusione, del resto, giunge anche l'ingegner Zambrini nella rivista *Le strade*, che ho citato poc'anzi. Egli dimostra chiaramente che il piano autostradale è stato dettato dalla preoccupazione di stimolare al massimo la costruzione di quelle autostrade che serviranno, non tanto a far circolare il parco della motorizzazione in continuo au-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

mento, quanto a determinare un nuovo e più vivo desiderio, una nuova e più intensa domanda di autoveicoli.

A dimostrazione di questa tesi soccorrono alcuni dati veramente significativi. L'industria automobilistica ha formulato per il prossimo decennio i suoi programmi, in base a cui i due milioni e mezzo di veicoli del 1960 diventeranno 7 milioni e 200 mila nel 1970. Nel 1960 il parco degli autoveicoli a quattro ruote ha svolto sulle strade italiane un traffico di 30 miliardi di veicoli-chilometro; nel 1970, ammettendo che la percorrenza media resti costante, il triplicamento del parco porterà ad un traffico globale di 90 miliardi di veicoli-chilometro. Ebbene, nel 1970, a piano autostradale ultimato, con una incidenza di esso pari al 50 per cento circa sugli investimenti destinati alla viabilità, solo un quinto del traffico sarà assorbito dalle autostrade; gli altri quattro quinti dovranno essere assorbiti — ed è da escludere che lo possano, se non si corre ai ripari — dalle strade statali, provinciali, comunali ed urbane.

Non meno eloquenti sono i dati che si riferiscono all'autostrada Milano-Bologna. Quel tipo di autostrada, con quel tracciato, con quelle caratteristiche, ha portato, insieme con alcuni effetti positivi, soprattutto un contributo all'incremento dell'impiego dell'automobile, della motorizzazione. I problemi invece già posti della via Emilia restano insoluti, e sono le esigenze del traffico, della sicurezza, dell'alleggerimento degli attraversamenti urbani e così via. Infatti sulla via Emilia il traffico continua a crescere secondo gli incrementi che si registrano sulle altre strade non affiancate da autostrade; e, con il traffico, continuano a crescere gli incidenti, i feriti ed i morti. Nel quinquennio 1956-1960, l'aumento dei morti sulla Milano-Bologna, tenuto conto anche dei morti sull'autostrada, è stato del 43 per cento, e quello dei feriti del 191 per cento, mentre sulle maggiori strade statali del nord è stato rispettivamente del 36 e del 122 per cento. Al tempo stesso si è rilevato che il traffico che corre sull'autostrada è prevalentemente traffico generato dall'autostrada stessa, e non deviato dalla via Emilia.

Queste contestazioni servono allo Zambini, come accennavo sopra, per dimostrare che il problema stradale è stato prevalentemente impostato in vista dell'obiettivo di dilatare al massimo la motorizzazione, di accelerarne lo sviluppo secondo i programmi del monopolio dell'automobile, peggiorando in prospettiva lo squilibrio tra traffico e strade, sacrificando la viabilità minore ed investi-

menti e consumi in settori essenziali che avrebbero dovuto avere la priorità.

Avanziamo tali rilievi non perché siamo in linea di principio contrari alle autostrade, ma perché ci opponiamo ad autostrade realizzate con determinati tracciati, con certi sistemi di finanziamento, con determinate caratteristiche, senza tener conto di un giusto equilibrio con altre e più importanti esigenze economiche, sociali, produttive, che non possono essere dilazionate. Per questo non credo di essere in contraddizione con me stesso se ritengo necessario richiamare l'attenzione del Governo sulle proposte che enti locali, camere di commercio, aziende di soggiorno delle Marche hanno reiteratamente espresso contro la decisione di costruire per ultimo il tratto marchigiano della costruenda autostrada adriatica dopo che ne è stata affidata la concessione alla S.A.C.C.A., negandola alla società degli enti locali che si era adoperata attivamente per la realizzazione di quell'opera e ne aveva elaborato il tracciato con criteri obiettivi di carattere tecnico, economico e sociale.

Tale decisione costituisce null'altro che un vantaggio reso a gruppi privati interessati a costruire i tratti estremi più redditizi, o perché più transitati, o perché fruenti di particolari agevolazioni, riserbando la costruzione nel tratto intermedio a tempi successivi, in cui potrà divenire economicamente più vantaggiosa per la concessionaria. Non si considera affatto il pregiudizio che si reca così, non solo alle popolazioni marchigiane, ma alle stesse popolazioni del Mezzogiorno. Infatti la soluzione di continuità dell'autostrada nel tratto intermedio le impedirebbe di assolvere — almeno per qualche anno — alle sue funzioni di più rapido collegamento del Mezzogiorno con le regioni più industrializzate del nord.

Credo necessario che l'onorevole ministro pronunci una parola definitiva circa i tempi di costruzione di questa autostrada, per rendere una legittima soddisfazione alle attese delle popolazioni marchigiane.

L'onorevole ministro a Stresa ha annunciato ulteriori finanziamenti per le strade statali: la cosa ci pare urgente, giacché non possono essere ritenuti sufficienti i provvedimenti adottati sino ad oggi. Senz'altro di buon auspicio va considerato il principio, stabilito con la legge n. 59 del 1961, di agganciare una parte delle entrate dell'« Anas » al gettito delle imposte automobilistiche; ma le percentuali attribuite all'« Anas » vanno aumentate. Così pure vanno accolte le criti-

che e le proposte relative alle insufficienze strutturali dell'azienda di Stato. La massa di lavoro di cui l'azienda statale è gravata renderà più evidente la crisi in cui essa si dibatte da tempo per la scarsità di personale (specialmente a livello degli ingegneri, ed anche dei geometri).

L'esigenza di superare la frammentarietà e il settorialismo nella politica dei trasporti impone che venga presa seriamente in considerazione la proposta, più volte e da più parti avanzata, per addivenire all'unificazione — sotto la direzione politica di un unico Ministero — della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, della direzione generale della motorizzazione e dei trasporti in concessione, dell'Azienda autonoma delle strade statali e della direzione generale del traffico aereo civile.

Un altro aspetto del problema della viabilità, e non certo il meno importante, è quello riguardante le strade provinciali e comunali. Le critiche formulate all'atto dell'approvazione della legge n. 126 nel 1958 e successivamente hanno dimostrato tutta la loro evidenza e fondatezza. Oggi quella legge è stata giudicata a Stresa superata per ciò che riguarda i criteri di classificazione delle strade, che non possono essere di natura amministrativa, ma tecnici e funzionali. I provvedimenti invocati alla conferenza sul traffico, in materia di tutela e di progettazione delle strade e di responsabilità degli amministratori e dei funzionari, hanno dimostrato la fondamentale esigenza di assicurare agli enti locali i mezzi finanziari perché possano assolvere ai loro compiti in materia di sistemazione e costruzione delle strade, secondo le necessità del traffico e per la sicurezza degli utenti. Questo e non altro è il problema della legge n. 126, e dell'quanto insoddisfacente stato di applicazione di essa.

Le incongruenze di quella legge sono state più volte messe in evidenza: il rapido passaggio alle province di circa 50 mila chilometri di nuove strade, cui fa riscontro il lento e comunque non simultaneo assorbimento da parte dell'«Anas» delle ex strade provinciali, che pertanto vengono lasciate in condizioni di abbandono; gli insufficienti contributi dati alle province per la manutenzione delle nuove strade provinciali; la mancanza di fondi (calcolati ad oltre 200 miliardi) per la sistemazione delle strade appartenenti alla vecchia rete provinciale; sono alcune incongruenze che vanno affrontate e rapidamente superate. Così come va re-

spinta l'accusa ingiusta rivolta a tutte le amministrazioni provinciali di essere responsabili della lenta e travagliata applicazione della legge n. 126.

Prendiamo atto dell'impegno dell'onorevole ministro di elevare il contributo a favore delle amministrazioni provinciali più povere; ma questo non è sufficiente. Se vogliamo mettere le province in condizione di assolvere ai loro compiti, dobbiamo in primo luogo ammetterle ad una diversa partecipazione agli introiti delle tasse automobilistiche; dobbiamo procedere ad una seria riforma della finanza locale (condizione, insieme con l'istituzione dell'ente regione, per una effettiva autonomia degli enti locali e per l'esercizio pieno delle loro attribuzioni). Occorre rivedere la farraginosa e macchinosa procedura richiesta per l'approvazione dei progetti, lamentata anche al Senato come una delle principali cause del ritardo nella sistemazione delle nuove strade provinciali.

È poi necessario prendere alcune misure immediate, reclamate dall'Unione delle province italiane, e che accennerò per sommi capi. In primo luogo, l'estensione all'applicazione della legge n. 126 del disposto dell'articolo 23 della legge Tupini n. 589, in virtù del quale alle operazioni di mutuo per il pagamento delle quote a carico delle province non possono essere applicabili le limitazioni di cui all'articolo 300 del testo unico della legge comunale e provinciale. Fino a quando rimarranno le limitazioni dell'articolo 300, numerose province non avranno le disponibilità necessarie per contrarre i mutui con la Cassa depositi e prestiti, destinati a pagare la quota di loro competenza per le strade provinciali.

Di qui anche il ritardo nell'approvazione dei progetti; che il Ministero subordina all'assicurazione che le province abbiano contratto il mutuo con la Cassa depositi e prestiti, mentre quest'ultima a sua volta subordina la concessione del mutuo al decreto ministeriale di approvazione dei lavori.

È necessario che il contributo di lire 300 mila al chilometro per la manutenzione delle nuove strade provinciali venga concesso tempestivamente e in misura proporzionale all'aumento della rete viaria provinciale. Per gli esercizi passati, invece, si sono stanziati fondi assolutamente insufficienti. Il Ministero oggi accampa anche la pretesa di condizionare la concessione del contributo alla dimostrazione delle spese di manutenzione effettivamente sostenute, il cui ammontare

è difficilmente determinabile per una serie di ragioni obiettive.

Onorevoli colleghi, signor ministro, la materia cui ho accennato comporterebbe certamente una trattazione assai più vasta ed approfondita, sia per gli argomenti cui ho fatto riferimento, sia per quelli cui ho accennato solamente di sfuggita, come le strade comunali e le località isolate del Mezzogiorno. Ritengo comunque che non sia necessario tanto insistere sui dettagli, quanto ribadire il concetto che oggi parlare di programmazione economica e di politica di sviluppo economico e sociale non ha senso se si continua a presentare bilanci che ricalcano sostanzialmente le vecchie linee e impostazioni politiche.

Non saremo noi certamente — e credo, onorevole ministro, di avergliene dato atto — a sottovalutare o a minimizzare certi propositi e orientamenti che il ministro dei lavori pubblici ha annunciato a Stresa in relazione all'esigenza di un maggiore coordinamento della politica dei trasporti, al contributo che alla soluzione del problema può derivare da una legge sull'urbanistica che colpisca la rendita del suolo e gli interessi di gruppi costituiti, a una diversa proporzione tra spese per le autostrade e spese per la viabilità ordinaria, tra investimenti e consumi relativi alla motorizzazione e investimenti e consumi relativi ad esigenze che assumono un carattere di priorità. Sono propositi indubbiamente interessanti, ma cozzano contro le resistenze che si oppongono, non solo all'esterno ma anche all'interno del suo partito e del Governo, sia a nuovi indirizzi nella politica dei trasporti e della viabilità, sia a una programmazione che sia strumentata democraticamente e che si proponga obiettivi di un chiaro contenuto antimonopolistico. Quei propositi interessanti e nuovi, sia pure nella loro limitatezza e insufficienza, signor ministro, non potranno prevalere sulle resistenze di forze politiche e sociali conservatrici senza una forte spinta unitaria delle forze democratiche; e noi comunisti siamo per esercitare questa spinta, convinti che senza di essa, senza l'apporto di tutto lo schieramento democratico non sia possibile alcuna autentica opera di rinnovamento democratico, sociale ed economico del nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

LIMONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, prendo la parola su questo bilancio non già per criticarne, — come pure è stato fatto qui e al Senato da

parte dell'opposizione comunista e anche da parte di taluno degli alleati dell'attuale formazione governativa — l'impostazione di fondo che, in forza del nuovo corso della politica italiana, dovrebbe essere — ma non è stato detto né come né in vista di quali concreti obiettivi — rivoluzionata. A me sembra, invece, che basterebbe potenziare con nuovi e più massicci mezzi di intervento le leggi che hanno sorretto fin qui la ricostruzione del nostro paese, il suo rinnovamento non solo infrastrutturale ma anche più propriamente strutturale, al fine di completare l'opera di trasformazione economica e sociale del nostro paese, che non sta per cominciare oggi, ma si è iniziata quindici anni fa, e da allora è stata portata fino al punto in cui essa ora è.

A me sembra che, messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici più copiosi mezzi e coordinate (nel quadro delle leggi che hanno operato in questo quindicennio, taluna delle quali dovrebbe essere richiamata in vita e talaltra prorogata) le diverse iniziative in vista di uno sviluppo più armonico e rispondente alle reali necessità, ad esigenze non fittizie e agli spontanei impulsi dell'iniziativa privata e pubblica, poco resti da innovare nel settore dei lavori pubblici.

Coordinamento delle attuali leggi, più massiccio finanziamento di esse, armonizzazione degli investimenti... Ed ecco realizzata in questo settore una realistica, sana e feconda politica di piano, estranea a pericolose suggestioni particolaristiche, viziate da determinismo aprioristico e gravide spesso di delusioni, che qui in quest'aula, e anche fuori di qui, qualcuno sembra vagheggiare.

Ma non è per sviluppare i temi di fondo di quella che, con espressione suggestiva quanto vaga e imprecisa viene definita « politica di piano dei lavori pubblici », che io intervengo in questa discussione, sibbene per segnalare alcuni problemi concreti sia di carattere generale sia riguardanti la provincia di Verona e quelle limitrofe, precisando altresì che non parlo esclusivamente a titolo personale, ma anche a nome dei colleghi veronesi, che come condividono ansie e preoccupazioni per l'avvenire della nostra provincia.

Il primo problema (modesto rispetto a questo bilancio se raffrontato con problemi di interesse nazionale, ma di vitale importanza per 30.000 cittadini che esso riguarda direttamente) è quello della sistemazione del comprensorio del Terrazzo: un piccolo fiume della bassa veronese, tributario del Fratta-Gorzzone.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Un tempo le acque di questo comprensorio scolavano a pelo libero nel fiume Fratta. Ma in seguito: 1°) all'immissione in questo bacino di acque derivate dall'Adige per l'irrigazione dei terreni a nord di esso; 2°) allo scarico nel fiume Fratta, collettore del Terrazzo, di acque del bacino di Montebello, specialmente in primavera ed autunno, periodi in cui si registrano le maggiori precipitazioni atmosferiche in questa zona; 3°) all'immissione di acque e sabbie derivate dall'Adige per mezzo di una batteria di sifoni installata in località di Castelbaldo, al fine di elevare il livello d'acqua del Fratta, affinché esso faccia da contrafforte agli argini dell'Adige, parallelo al quale il Fratta in questo tratto scorre — il livello normale del Fratta si è elevato al punto che solo nei suoi periodi in magra, cioè d'estate e d'inverno, può essere consentito il parziale deflusso delle acque del Terrazzo nel loro naturale collettore. Nei periodi più critici invece, e cioè in primavera e in autunno, sono frequenti le tracimazioni del fiume con conseguente allagamento dei terreni del comprensorio. Sono circa seimila ettari di terreno soggetti a inondazioni annualmente ricorrenti: sono parecchie centinaia di famiglie piccolo-coltivatrici che si vedono spesso pregiudicate e qualche volta distrutte il frutto delle loro tenaci e generose fatiche.

Non occorre molto per risolvere questo problema: basta l'installazione alla foce del fiume di una batteria di idrovore, per una delle quali da oltre cinque anni il Ministero dei lavori pubblici si è impegnato ad accollarsi la spesa, senza per altro avervi ancora provveduto. Si tratta di una spesa complessiva di una trentina di milioni, a cui il magistrato delle acque di Venezia e il genio civile di Este da sei anni a questa parte ogni anno dedicano la loro attenzione e la loro buona volontà, ma senza potervi provvedere con le normali disponibilità di bilancio. Si tratta di una modesta opera, sulla quale ripetutamente, ma senza successo i diversi ministri dei lavori pubblici succedutisi in questi sei anni hanno richiamato l'interessamento sia del magistrato alle acque di Venezia sia dell'ufficio del genio civile competente per territorio.

Che l'amministrazione dei lavori pubblici debba assumersi questa spesa è indubbio. La necessità di smaltire le acque del comprensorio per mezzo di idrovore è la conseguenza, come dicevamo, dell'immissione nel fiume Fratta, collettore naturale delle acque del Terrazzo, a monte e a valle della foce del Terrazzo, di acque estranee al bacino; specialmente di acque attinte dall'Adige e con-

vogliate di proposito nel Fratta per provvedere in tal modo alla difesa idraulica dell'Adige.

È evidente che il ripristino delle condizioni di scolo del comprensorio del Terrazzo, alterate dagli interventi sopradescritti, fa parte del complesso dei lavori attinenti alla difesa dell'Adige.

Non vi può essere dubbio, pertanto, che anche la spesa per la fornitura e per l'installazione dell'idrovore necessaria al sollevamento delle acque dal Terrazzo al Fratta sia da inquadrare nel complesso delle spese previste per la sistemazione dei grandi fiumi, nel novero dei quali l'Adige rientra.

Noi attendiamo dalla comprensione del Governo, e in particolare dell'onorevole ministro, questa assicurazione.

Vengo al secondo argomento, che interessa le province di Verona, Mantova e Rovigo: il completamento del canale Mincio-Tartaro-Canal Bianco come via di navigazione interna. Il sistema di questo complesso fluviale interessa e si inserisce nel grande quadro delle opere idrauliche necessarie alla difesa idraulica del fiume Adige. Con decreto 17 maggio 1962, varato con una solerzia di cui va data lode all'onorevole ministro, sono stati stanziati 22 miliardi e 800 milioni per il completamento dei lavori di difesa idraulica e di bonifica; e noi siamo grati al ministro, e gli esprimiamo intera la nostra soddisfazione da questa tribuna. Pare che la somma sia sufficiente a completare l'opera. Dico: «pare», perché qualcuno — anche competente — ne dubita. Comunque è augurabile che questa volta, alla resa dei conti, le previsioni siano confermate e che gli stanziamenti relativi non abbiano bisogno di aggiunte, di talché un'opera tanto attesa entri finalmente in funzione e i cittadini del basso veronese e dell'alto Polesine vedano al sicuro la loro vita dalle furiose minacce dell'Adige in piena, e le popolazioni agricole di quelle zone vedano i frutti delle loro fatiche salvi dalle inondazioni sia dell'Adige, sia degli altri fiumi.

Sarà possibile, completate queste opere, attendere anche all'irrigazione di queste terre, cosa che non si è potuta fare fin qui. I danni derivanti dalla mancata irrigazione di queste terre sono ricorrenti, e si accentuano in annate particolari, come l'attuale, che ha provocato in quelle zone del Veneto e della Lombardia danni paragonabili solo a quelli di un gravissimo terremoto.

Ma la sistemazione del complesso fluviale che va dal Po di levante ai laghi di Mantova

era stata concepita e progettata dal magistrato delle acque di Venezia nel 1938, non solo con finalità di sicurezza idraulica e di bonifica, ma anche allo scopo di risolvere i problemi della navigazione interna, che già dal principio di questo secolo si erano imposti all'attenzione dell'opinione pubblica e del Governo. La grande via fluviale Venezia-Lugano doveva passare lungo questi fiumi. Infatti i progetti che tenevano conto di questa finalità e i lavori iniziati nel 1938 furono eseguiti in modo da non pregiudicare il conseguimento di questo scopo: cioè la realizzazione di una via di navigazione per natanti da 600 tonnellate di stazza.

Con il passare degli anni ed a causa dell'aggravarsi dei problemi di sicurezza idraulica e di bonifica, si venne attenuando l'interesse per la navigazione, e i pubblici poteri si preoccuparono a più riprese, in questo dopoguerra, di portare avanti le opere di sistemazione idraulica ai fini della difesa e della bonifica. Ora però che questi scopi stanno per essere raggiunti, è indispensabile che si pensi anche al completamento delle opere intese a fare di questo complesso fluviale una grande arteria di navigazione. Reclamano questa misura, non solo l'utilità generale, ma anche la necessità di creare, in queste zone depresse, un asse di sviluppo economico destinato a fare da propulsore del progresso sociale di queste popolazioni, altrimenti tagliate fuori dalle grandi vie del traffico moderno.

Tanto più ci preme richiamare l'attenzione del Governo su quest'opera, in quanto in questi ultimi anni si è risvegliato con particolare vivacità un po' dovunque l'interesse per la navigazione interna, e non sfugge a nessuno che si è stabilita una specie di gara di corsa a chi primo arriva a farsi la sua strada, per acque chiare o non chiare. Per cui sarebbe opportuno che le diverse proposte e richieste fossero esaminate ed inquadrare in un piano organico che tenga conto dell'economia generale delle zone interessate, più che delle ambizioni locali, dell'influenza di questa o quella personalità o degli interessi particolari di questo o quel gruppo.

Ho sentito ventilare l'idea di fare dell'idrovia Mincio-Tartaro-Po di levante una via sussidiaria, sulla quale convogliare il traffico nei periodi di secca del Po. Adesso ci si accorge che il Po in certi mesi è in secca. Ci si accorgerà tra poco anche delle nebbie che impediscono la visibilità a distanza di pochi metri, e delle piene che in certi periodi

rendono il Po innavigabile. E allora finalmente, forse, si darà ragione a chi a suo tempo sostenne che un fiume come il Po, che ha un rapporto tra massima piena e massima magra di uno a ottanta, non è un fiume che si possa economicamente utilizzare per la navigazione, che lungo il suo corso sarà sempre precaria, saltuaria e dispendiosa.

Ma se il Po in taluni mesi non si presta alla navigazione — e basta prendere atto del fatto che da parecchie settimane sul Po la navigazione anche di piccoli carichi è stata sospesa — pare più opportuno classificare la via Po come sussidiaria della via Canalbiano-Tartaro-Mincio-Ticino, la quale, grazie al regime costante di deflusso, non ha bisogno di sostituti.

È certamente noto all'onorevole ministro che nel congresso tenutosi a Ferrara dal 20 al 22 maggio 1948 e in quello di Adria di poche settimane fa, al quale parteciparono tecnici di altissimo valore italiani e stranieri, nonché i funzionari titolari dei più elevati e qualificati organismi tecnici dello Stato e di altri enti, il problema della navigazione nella valle padana fu esaminato a fondo sotto ogni aspetto tecnico, economico e sociale. Il congresso concluse confermando, anche per questa zona, le previsioni di grande convenienza economica dei trasporti idroviali rispetto a quelli su strada e su rotaia, né mancò di prospettare l'idrovia come fattore di sicuro sviluppo economico e sociale delle zone rivierasche, la maggior parte delle quali rientra fra quelle patologicamente depresse.

Per quanto concerne la linea navigabile, il congresso fu pressoché unanime nel preferire alla navigazione lungo l'asta del Po, che si presenta per la natura stessa del fiume discontinua, pericolosa e più dispendiosa, quella per acque chiare lungo la linea canalizzata Tartaro-Canalbiano-Mincio, la quale offre intrinseci requisiti di continuità, sicurezza ed economicità. Nei suoi ordini del giorno conclusivi, pertanto, il congresso di Ferrara per la navigazione nella valle padana, mentre invitava il Governo a concretare una sua politica della navigazione interna, indicava per l'idrovia padana come l'*optimum* delle soluzioni quella che la facesse correre tutta per acque chiare.

Comunque, se pur si vuole sviluppare un'idrovia anche lungo l'asta del Po — e non manca qualche buona ragione in favore di questa tesi — pare tuttavia assurdo assumerla come unica via di navigazione interna

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

nella bassa padana. La via per acque chiare, che l'asta del canale Tartaro-Fissero-Mincio-Ticino può fornire con sopportabile spesa, ha una sua autonoma ragion d'essere nel quadro generale delle comunicazioni dell'Italia settentrionale e in rapporto alle necessità di sviluppo delle zone che essa attraversa.

Non deve spaventare il complesso delle opere che restano da eseguire a questo scopo, né il fatto che quel poco che finora si è fatto ai fini della navigazione su questo canale è stato progettato per natanti di 600 tonnellate. I tecnici assicurano che la sistemazione del canale per natanti da 1300 tonnellate, usati ormai di regola su tutte le principali idrovie d'Europa, non è pregiudicata, e che gli impianti già esistenti si prestano benissimo a tal fine.

Perciò, onorevole ministro, noi affidiamo fiduciosi, a nome delle nostre popolazioni, alla sua considerazione e alla sua premura la più sollecita risoluzione di questo problema.

Una parola sul risarcimento dei danni di guerra. In questo settore, signor ministro, bisogna che lei punti i piedi e ottenga dal suo collega del Tesoro mezzi più adeguati per far fronte a legittime istanze il cui accoglimento non è consentito, per doveroso riguardo verso i danneggiati, differire. Il lamento e la protesta vengono sia da privati cittadini, sia da enti pubblici.

Vi sono comuni come il mio, Legnago, in provincia di Verona, che è stato massacrato dalla guerra e che ancora attende di vedere rimarginate le sue ferite. Il comune si è finanziariamente dissanguato per rimettere in sesto le vie e le strade, le piazze e le fognature, gli impianti elettrici e altri servizi che le bombe avevano sconvolto e distrutto. Per il ripristino di parte di questi beni non ha avuto né avrà mai (perché non è previsto dalla legge) risarcimento alcuno.

Ma oltre a ciò attende la ricostruzione dell'ospedale civile, del ricovero per gli indigenti, del collegio salesiano, delle scuole elementari, della sede municipale, delle caserme e di altri edifici di minore mole e importanza, nonché il risarcimento del danno patito per la perdita della relativa suppellettile e delle connesse attrezzature.

A questo proposito, onorevole ministro, non sarebbe proprio possibile modificare la legge 26 ottobre 1940, n. 1543, per consentire agli enti locali di assistenza e beneficenza e di culto di ricostruire i loro immobili distrutti, senza perdere il diritto al risarcimento dei danni di guerra ove ricostruiscono prima che

sia emesso il decreto di concessione del contributo dello Stato?

Una volta che lo Stato ha riconosciuto il danno di guerra e il suo ammontare in moneta corrente a una determinata data, lasci ricostruire. Risarcirà in una soluzione unica, a più riprese o a rate, quando potrà, in rapporto alle sue disponibilità. Se ciò si consentisse, la ricostruzione avverrebbe più speditamente e le piaghe della guerra, con beneficio universale, sarebbero più sollecitamente rimarginate.

Con somma sorpresa troviamo allegata al bilancio una nota di variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Con procedura urgentissima essa fu trasmessa all'esame della VII Commissione del Senato, con il parere della V Commissione, ed è stata approvata contestualmente al bilancio due giorni dopo la presentazione.

Dagli atti del Senato non risulta che l'altro ramo del Parlamento abbia dato eccessiva importanza alla predetta nota. Infatti di essa non è fatto cenno nella relazione che accompagna il bilancio, né negli interventi che si sono susseguiti.

Nella discussione al Senato erano stati chiesti maggiori stanziamenti per concorsi e sussidi per l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali. Interrompendo l'oratore che avanzava una di tali richieste, l'onorevole ministro fece cenno a questa nota di variazione, approvata dal Consiglio dei ministri già da quindici giorni, ma non ancora presentata al Senato all'atto della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ora, noi concordiamo in pieno con quelle richieste e con la sua lodevole premura di assicurare, onorevole ministro, maggiori stanziamenti alla legge 3 agosto 1949, n. 589, alla legge 22 giugno 1950, n. 480, alla legge 15 febbraio 1953, n. 184, alla legge 9 agosto 1954, n. 649, alla legge 29 luglio 1957, n. 635, alla legge 19 luglio 1959, n. 550 e alla legge 2 luglio 1960, n. 677; eccezion fatta per l'aumento previsto, in base alle citate leggi, all'articolo 204 del presente bilancio, il quale prevede contributi ai comuni per la costruzione delle opere occorrenti per fornire di energia elettrica i comuni stessi e le loro frazioni, perché d'ora in poi a questa necessità dovrebbe provvedere a sue spese l'«Enel». Si potrebbe pertanto cassare il relativo capitolo di spesa e utilizzarne diversamente le disponibilità, magari incrementando il capitolo 139 oppure il capitolo 212, che prevedono concorsi dello Stato per opere stradali e

igienico-sanitarie di interesse degli enti locali. Ma non si può concordare col criterio seguito nella fattispecie di incrementare gli stanziamenti relativi alle citate leggi, diminuendo di pari importo lo stanziamento relativo al risarcimento dei danni di guerra.

Questa dei danni di guerra è una partita che, per il buon nome e per la serietà del nostro Stato, dovrebbe essere liquidata al più presto. Anzi, dovrebbe essere già stata da tempo liquidata; giacché è contro la giustizia e contro la morale non pagare i propri debiti. Ora, a diciassette anni dalla fine della guerra, lo Stato deve ancora, a titolo di risarcimento per danni apportati dalla guerra a beni degli enti pubblici e dei privati, somme ingentissime che si valutano in parecchie centinaia di miliardi, precisamente in 350-400 miliardi. La sola provincia di Verona ha un credito a tale titolo verso lo Stato di oltre 4 miliardi, di cui un miliardo 746 milioni i privati cittadini e un miliardo 339 milioni per beni di proprietà degli enti locali e degli enti di culto e beneficenza. Si tratta di scuole, di ospedali, di case di ricovero, di chiese, di sedi municipali, di convitti ed educandati, di edifici adibiti ad istituti di educazione e di assistenza, di case di abitazione, che la guerra ha distrutto e che restano da ricostruire o da completare, provocando sdegno e risentimento legittimo nei cittadini, che non sanno rendersi ragione del ritardo che si frappone a cancellare quelle piaghe visibili e doloranti di un conflitto sul quale vorrebbero che fosse steso un velo di oblio, come sulle cose che non si ama ricordare.

Invece, anziché accelerare questo processo di liberazione da ingrate memorie, anziché rendere giustizia a chi ha patito un danno, con questa nota di variazione si tolgono ai capitoli relativi al risarcimento dei danni di guerra ben 7 miliardi 800 milioni, cioè lo si decurta del 52 per cento, quasi fossimo in vista della completa estinzione del debito dello Stato a questo titolo. Né, sono troppo convincenti le spiegazioni addotte dall'onorevole ministro in sede di replica al Senato a proposito di questo provvedimento, perché se è vero — e non v'è da dubitarne — che l'aumento dei contributi agli enti locali si rende necessario per far fronte agli affidamenti già dati ai comuni dai ministri suoi predecessori in eccedenza ai limiti degli stanziamenti dei singoli esercizi, si poteva provvedere, come di solito avviene, con nota di variazione in fine di esercizio, attingendo alle economie di esercizio o alle maggiori entrate o a non utilizzati fondi speciali stanziati nel-

l'attuale bilancio del Tesoro o accantonati come residui passivi nei precedenti.

Che operazioni di questo genere si possano fare, non mi pare dubbio, perché le somme non impegnate o rese disponibili durante un esercizio si possono certamente utilizzare negli esercizi successivi ai fini propri della stessa amministrazione. Né mi sembra eccessivamente foriera di speranze l'argomentazione da lei addotta, onorevole ministro, al Senato, per fugare le perplessità sorte nella VII Commissione di quel ramo del Parlamento a proposito della decurtazione degli stanziamenti per danni bellici. L'onorevole ministro ebbe a dire, in sostanza, che per quanto riguarda i danni di guerra non si perde nulla, perché tutto ciò che è tolto al bilancio 1962-63 è stato già dato con nota di variazioni al bilancio 1961-62. Ma se nel corso dell'esercizio 1961-62 il Governo ha ritenuto di aumentare gli stanziamenti relativi al risarcimento dei danni di guerra...

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. No, v'è un equivoco: la variazione venne fatta proprio per compensare quella riduzione dal punto di vista tecnico. Fu cioè una conseguenza di quella riduzione.

LIMONI. A me consta che nel bilancio 1961-62 erano stanziati 14 miliardi e che poi, con una nota di variazioni, ne furono aggiunti altri 7.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. L'aggiunta venne fatta proprio per compensare la riduzione su quell'esercizio. Se non vi fosse stata la riduzione, non si sarebbe avuta la nota di variazioni.

LIMONI. Mi permetta di dirle amichevolmente che della nota di variazioni al bilancio 1961-62 si parlava già da parecchi mesi, fin dal gennaio o dal febbraio. Comunque, prendo atto di queste sue dichiarazioni.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Era stata approvata una nota di variazioni per 5 miliardi, ma non per il resto.

LIMONI. Nel corso dell'esercizio 1961-62 — almeno questo avevamo appreso — ci era sembrato che si fossero aumentati gli stanziamenti relativi al risarcimento dei danni di guerra in rapporto alle evidenti necessità di liquidare questa partita debitoria. Sono venute meno quest'anno quelle esigenze? No, certamente, a meno che non si pensi che lo Stato non debba impegnarsi a risarcire i danni di guerra per cifre superiori ai 14 miliardi annui ed impiegare pertanto ancora 20-25 anni per sdebitarsi; se poi i 14 miliardi dovessero diventare 7 miliardi 800 mila, il tempo si raddoppia.

Onorevole ministro, il nostro timore si accresce quando consideriamo il diverso tipo di spesa cui sono destinate quelle somme sottratte al capitolo per risarcimento danni di guerra. Lo stanziamento originario aveva incidenza esclusivamente sul bilancio 1962-63; trasferendolo ad altri capitoli, l'incidenza si avrà in eguale misura anche nel bilancio di altri 34 esercizi, perché «quelli prevedono, per quelle leggi che importano spese coperte con questa sottrazione, uguali contributi trentacinquennali, per cui i 7 miliardi e più di quest'anno dovranno ripetersi per altri 34 esercizi. Perciò l'impegno di spesa proposto non è più di 7 miliardi *una tantum*, ma è di 7 miliardi ogni anno; complessivamente dunque, di 273 miliardi, sia pure diluiti in 35 anni. E vi è il pericolo (questa è la nostra preoccupazione) che per far fronte a questo impegno si continui anche nei prossimi esercizi a mantenere lo stanziamento per danni bellici nella misura in cui è ridotto nel presente esercizio. Questa prospettiva è veramente scoraggiante. Perciò, onorevole ministro, nel caso che non sia possibile restituire la previsione dell'originario testo governativo (mi rendo conto che è impossibile), la pregheremo di dare assicurazione che nel corso dell'esercizio attuale sarà quanto prima presentata un'ulteriore nota di variazioni con cui gli stanziamenti relativi al risarcimento di danni di guerra saranno aumentati almeno fino al limite della previsione originaria.

Una parola sui piani di ricostruzione. L'interesse alla ricostruzione degli abitati, per la vastità del fenomeno, per la ripresa economica di alcune popolazioni, per le relazioni di traffico e di igiene con altri comuni e con la popolazione tutta, non si può considerare un problema di interesse locale, ma prevalentemente nazionale, e di conseguenza anche la ricostruzione e l'immediato sviluppo del piano devono essere sostenuti dallo Stato e non far carico alle amministrazioni locali.

Ciò anche perché i comuni sinistrati non hanno avuto assicurata da chicchessia un'entrata speciale per far fronte alle notevoli spese per le opere straordinarie di ricostruzione. Essendo poi notorio che i comuni hanno una organizzazione finanziaria e tecnica limitata alla semplice conservazione dell'abitato, con un lento e modesto sviluppo, è di tutta evidenza la necessità che, per una attività straordinaria, quale quella improvvisamente sorta con i danni bellici e con i piani di ricostruzione, occorrono mezzi finanziari e tecnici straordinari, che devono

provenire certo da un ente superiore al comune: inevitabilmente lo Stato.

Ora, mentre i comuni sinistrati, che hanno l'obbligo del piano di ricostruzione, sono 372, per 232 di essi il Ministero dei lavori pubblici ha decretato di intervenire nella esecuzione dei rispettivi piani; 140 comuni sinistrati sono stati esclusi, compresi comuni come Legnago, che ha avuto le distruzioni che ho ricordato prima.

Noi riteniamo che sia necessario che lo Stato intervenga per l'esecuzione di tutti i 372 piani di ricostruzione. Per tali piani di ricostruzione è prevista una spesa globale di 113 miliardi, quella che dovrebbe far capo allo Stato è di circa 50 miliardi. È una somma ragguardevole e ragionevolmente ci rendiamo conto che va ripartita in diversi esercizi; ma, per le caratteristiche di urgenza e di limitatezza dei piani stessi, è ovvio non debba essere troppo diluita nel tempo. Programmando, ad esempio, l'esecuzione dei piani in un decennio, avremmo uno stanziamento di cinque miliardi per esercizio e, aggiungendo i comuni che sono stati esclusi dal beneficio dell'intervento dello Stato, la somma preventivata non aumenterà di molto, e comunque non sarà tale da squilibrare la gamma delle altre numerose spese del Ministero dei lavori pubblici.

Ove poi si ritenesse opportuno proseguire nel finanziamento dei piani di ricostruzione mediante il pagamento differito in 30 annualità, come si è fatto dal 1949, l'annualità che occorrerebbe iscrivere nel bilancio di ciascuno dei dieci esercizi sarebbe di 300 milioni di lire, somma evidentemente accettabile. Aggiungendo gli altri comuni si arriverà, al massimo, a 500 milioni.

Riguardo al sistema differito, ritengo opportuno rilevare che la ripartizione in 30 annualità, sebbene abbia il vantaggio di limitare l'incidenza per ogni anno ad un trentesimo della spesa e per converso di estenderla in carico anche alla generazione successiva, che in effetti godrà maggiormente i benefici delle opere, comporta un ragguardevole onere per interessi. Si potrebbero temperare i vantaggi e gli svantaggi, limitando le annualità ad un numero minore, uniformandole al sistema dei prestiti novennali, o al massimo ad un venticinquennio, così da ridurre l'onere per interessi e far coincidere lo sconto delle annualità stesse con le più diffuse operazioni degli istituti finanziari a medio e a lungo termine, che corrispondono appunto ad un periodo da 9 a 25 anni.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Inoltre gli oneri di sconto delle annualità potrebbero essere ridotti sensibilmente, consentendo che le annualità scadute dall'esercizio in cui è stato preso l'impegno finanziario siano portate a pagamento in una unica soluzione, come avveniva negli esercizi scorsi, con notevole vantaggio anche per l'esecuzione delle opere, perché il risparmio degli interessi andrebbe ad aumentare l'importo dei lavori.

Infine, un'osservazione fondamentale da fare è che attualmente manca una programmazione di esecuzione dei piani nei prossimi anni. Gli stanziamenti avvengono bilancio per bilancio, senza la prospettiva sicura di quanto sarà stanziato nei successivi esercizi. Ciò comporta l'impossibilità, per il Ministero, di predisporre una esecuzione organica dei piani e delle varie opere comprese in ciascun piano. Le realizzazioni, a causa della scarsità di fondi, sono saltuarie anche per la necessità di poter corrispondere alle ansiose attese dei numerosi comuni che invocano l'intervento risolutore del Ministero. La sicurezza di adeguati stanziamenti in più esercizi — come si potrebbe avere con uno stanziamento pluriennale approvato con apposita legge — consentirebbe la programmazione di una serie di realizzazioni, anche con pagamento ripartito in vari esercizi, per la possibilità di impegnare le somme future e di spenderle però nel corrispondente esercizio di stanziamento. Questa programmazione andrebbe estesa largamente alle realizzazioni del Ministero dei lavori pubblici, in quanto è notorio che i suoi bilanci sono eccessivamente appesantiti dagli stanziamenti inutilizzati dei bilanci precedenti, per il fatto ineliminabile del tempo che occorre per la elaborazione e approvazione dei progetti. Programmando invece con legge gli stanziamenti per categorie di opere, si possono fare ed approvare i progetti anticipatamente e così spendere il denaro pubblico appena stanziato in bilancio e non lasciarlo inutilizzato per più esercizi.

Tornando alla necessità della realizzazione dei piani di ricostruzione dei comuni sinistrati dalla guerra, formulo la raccomandazione che l'onorevole ministro voglia predisporre un adeguato disegno di legge per la realizzazione dei piani in un decennio.

Una parola sulle case per i senza tetto. Questa categoria di case, costruite dallo Stato per le famiglie rimaste senza tetto a seguito dei disastri bellici, è stata provvidenziale per la tranquillità, per la salute e per la ricostituzione stessa delle famiglie. Vi ha

concorso certamente anche il modicissimo canone, che per la maggioranza di esse si può dire simbolico, di poco meno o poco più di un migliaio di lire, calcolato cioè in base all'1,50 per cento del costo di costruzione e per due terzi devoluto a spese di amministrazione e manutenzione. Il rilevante risparmio nelle spese di affitto — senza assumere carattere assistenziale — ha consentito una accelerazione nella ripresa economica delle famiglie assegnatarie.

Con un passato così meritorio e con la stessa denominazione, che è un vessillo di solidarietà umana, la costruzione delle case per i senza tetto costituisce ormai una istituzione sociale in tutti i paesi (anche in quelli economicamente più floridi del nostro) per il soccorso alle famiglie travolte dalle calamità (che non sono sempre e soltanto quelle belliche) e precipitate nell'indigenza. Ci sembrerebbe quindi doverosa la continuazione della loro costruzione, essendovene sempre bisogno, anche nelle nazioni più floride. « I poveri li avrete sempre con voi » ha ammonito Gesù. E il fatto è confermato dalla storia. Anche nei paesi più floridi vi sono i poveri.

Si deve rilevare invece che da un paio di anni non vengono stanziati fondi per la costruzione di queste case. È ben vero che alla quasi totalità dei senza tetto per effetto di eventi bellici è stata data una casa; è altrettanto vero che il tenore di vita di tutte le categorie della popolazione, specialmente di quelle inferiori, è notevolmente migliorato e che è stato realizzato un vasto programma di edilizia popolare; ma purtroppo vi sono ancora alcune migliaia di famiglie sinistrate dalla guerra o da altri calamitosi eventi, che alloggiano in ricoveri precari e da anni attendono un alloggio. E poiché la categoria delle case per i senza tetto — istituita proprio per alloggiare quelle famiglie — risponde particolarmente alle loro condizioni, la continuazione delle costruzioni è pienamente giustificata.

Alle famiglie baraccate sono da aggiungere quelle che debbono essere sgombrate dai fabbricati pericolanti o da demolire per l'esecuzione dei piani di ricostruzione o per l'esecuzione di piani regolatori.

La necessità di continuare la costruzione delle case per i senza tetto venne confermata dalla legge del 6 luglio 1960, n. 678, che ne ha autorizzato la costruzione fino al 30 giugno 1965: è perciò una vera lacuna del bilancio la mancanza di un sia pur modesto stanziamento di fondi per tali costruzioni. Pertanto raccomando vivamente all'onorevole ministro

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

di volervi rimediare in occasione delle consuete variazioni di bilancio, disponendo l'assegnazione di 300 milioni per 35 annualità, come avveniva nei passati esercizi.

Un'ultima parola a proposito dell'articolo 231 dell'attuale bilancio di previsione. A questo articolo, in relazione all'articolo 7 del disegno di legge che accompagna il bilancio, si stanziavano 2 miliardi di lire come lo scorso anno. Dunque, un miliardo e mezzo in più rispetto all'esercizio 1960-61. La proposta non può non essere accolta con la più viva soddisfazione. Tale stanziamento, infatti, è destinato ad assicurare a comuni e ad enti, ai sensi dell'articolo 59 della legge n. 264 e dell'articolo 73 della legge n. 949 del 1952, contributi per l'acquisto di materiali necessari a dare esecuzione ad opere di pubblica utilità la cui manodopera è fornita dai cantieri-scuola.

Beneficiari dei contributi previsti dalle due sopracitate leggi dovrebbero essere, secondo la lettera e lo spirito delle leggi stesse, i comuni e gli enti che operano nelle zone economicamente depresse. E sotto questo aspetto le due leggi sono veramente provvidenziali e apportatrici di giustizia. Che, se taluni comuni ed enti non potessero usufruire di tali contributi, vano sarebbe assegnare loro dei cantieri di lavoro, dato che non hanno i mezzi per sopprimere alle spese per manodopera specializzata, trasporti e materiali, necessari all'esecuzione di opere da farsi coi cantieri-scuola concessi dal Ministero del lavoro. E pertanto tali comuni sarebbero in condizione di non potersi valere neanche del beneficio della gratuità della manodopera.

Ma a questo punto mi consenta, onorevole ministro, di pregarla di vigilare perché in avvenire non si verifichino, nella distribuzione di questi contributi, le grosse sperequazioni che in passato si sono verificate. Province e comuni e comunità bisognose ce ne sono in tutte le regioni d'Italia. Si distribuisca dunque equamente!

Dalla distribuzione fatta fin qui non mi sembra che siano stati seguiti severi criteri di quell'equità, secondo cui più deve essere dato a chi ha maggior bisogno.

Per dimostrare che quanto affermo non è una supposizione o una malignità, citerò qualche dato relativo ai contributi concessi in passato: Sicilia 170 milioni; Calabria 225 milioni; Sardegna 62 milioni; Campania 306 milioni; Veneto 313 milioni; Liguria 1 milione e 623 mila; Basilicata 33 milioni e 800 mila; Lazio 643 milioni; Emilia-Romagna 745 milioni; Toscana 1 miliardo 709 milioni e 800 mila.

Dal quadro si dovrebbe concludere o che romani e toscani, seguiti da emiliani, sono le popolazioni più bisognose d'Italia, oppure che questi italiani, a differenza di altri, hanno avuto più potenti ed efficaci patroni.

E se poi esaminiamo come è avvenuta la distribuzione nell'ambito delle singole regioni, troveremo province e comuni trattati benissimo e altri dimenticati del tutto o quasi.

Onorevole ministro, anche a questo proposito noi preghiamo che sia più vivo il senso di giustizia distributiva, affinché non vi siano figli e figliastri. Dal suo senso di giustizia, onorevole ministro, noi attendiamo, e siamo certi che verrà, una doverosa ripara-zione. Con questa fiducia noi ci accingiamo a dare voto favorevole a questo bilancio non senza portare con noi la viva speranza che le istanze qui prospettate saranno, per quanto è possibile, appagate. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi occuperò nella prima parte del mio intervento del problema della viabilità in Sardegna, portando qui la voce della mia gente, protesa in uno sforzo di rinnovamento che merita di essere compreso e aiutato.

La Sardegna è purtroppo una delle più depresse fra le regioni d'Italia. Il cosiddetto miracolo economico che ora, purtroppo, sta sfumando anche nella penisola, è giunto a noi, anche a causa dell'isolamento del mare, in forma molto attenuata. Dai dati del professore Tagliacarne (che sono i più accreditati in campo economico) si rileva che l'anno scorso, pur essendosi verificato nell'isola un lieve miglioramento globale, il reddito individuale dei sardi ha avuto un cedimento rispetto a quello medio nazionale. Mentre nel 1960 il reddito medio per ogni sardo era del 70,2 per cento di quello medio nazionale, nel 1962 questa percentuale è scesa al 68,9 per cento.

Questa diminuzione di sviluppo, secondo uno studio pubblicato dall'Ente per la trasformazione fondiaria e agraria della Sardegna, è attribuita alla deficienza di strade. « Essa è stata sempre — si legge in detto studio — una delle principali cause della depressione economica della Sardegna, che pure è così potenzialmente ricca sia dal lato agricolo che da quello minerario e turistico ».

La diagnosi è esatta. Questo deficitario stato di cose si ripercuote specialmente sull'agricoltura, che rimane sempre, senza con ciò svalutare l'apporto delle nostre nascenti

industrie, il fondamento della nostra economia. La deficienza di strade determina, senza rimedio, un aumento nei costi di produzione e di distribuzione.

Di fronte a 480 metri di strada per chilometro quadrato in tutta l'Italia la Sardegna ne ha appena 160. Vi sono inoltre zone (come quella posta ad oriente di una linea ideale tracciata da Siliqua a Teulada, nel sud-ovest dell'isola) con superficie di 800 chilometri quadrati, che è addirittura senza strade. Altrettanto dicasi di alcune zone del nuorese e della Gallura.

Bisogna tenere presente che la Sardegna è una regione sottopopolata. Su 24 mila chilometri quadrati vi sono 325 comuni con poco più di 400 centri di popolazione (e cioè uno ogni 5 mila ettari di superficie), mentre la Toscana ne conta uno ogni mille ettari e la Lombardia uno ogni seicento ettari. Nelle zone montane vi sono paesi come appollaiati in alto, che si guardano dall'una all'altra parte della vallata, quasi senza conoscersi. L'isola non soffre quindi per la pressione della sua popolazione, come avviene in altre regioni sovrappopolate, ma soffre per la mancata evoluzione di essa, dovuta al basso livello della preparazione tecnica ed economica e alla mancanza di contatti umani e di scambi commerciali, appunto per la deficitaria situazione viaria.

Non possono essere quindi messe a pieno profitto le ricchezze tradizionali che l'isola racchiude, i depositi minerari del sottosuolo; non può accrescersi come dovrebbe la produzione del suolo, anche dove è più fertile.

L'anno scorso, trattandosi questo argomento, ricordai che (più che per ogni altra regione d'Italia) per noi, date le incolmabili distanze, la via è la vita e che solo la frequenza delle strade — le grandi e le piccole, le nazionali e le provinciali, le comunali e quelle, utilissime, di penetrazione agraria — può dare respiro alla popolazione che lavora, può sostenere lo slancio e lo sviluppo dei suoi traffici. Ma finora non abbiamo avuto, in questo campo, molta fortuna.

La maggiore delusione (per non dire umiliazione) l'abbiamo avuta l'anno scorso, con la totale esclusione dell'isola dal «simposio» delle autostrade. A pagina 36 della pregevole ed approfondita relazione dell'onorevole Baroni sono elencate le autostrade del tipo *A* (sono undici), i tronchi del tipo *B* (sono sei) e quelle da realizzarsi in base all'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729 (e sono nove) distribuite in tutte le regioni d'Italia. La Sardegna non è neppure nominata in que-

sta legge, come non lo fu nella precedente legge n. 904 sul piano delle autostrade.

La carta autostradale non comprende la Sicilia, ma essa ha avuto — e ne sono lieto — l'assegnazione di due autostrade ai sensi della legge n. 904. Quindi, per la carta autostradale la Sardegna non fa parte dell'Italia. Perché la Sardegna sia stata esclusa non si spiega, tanto più che anche gli automobilisti sardi devono pagare il loro contributo per autostrade che non hanno. Sono le ironie della sorte!

Si è cercato di rimediare, in parte, a questo iniquo trattamento, assegnando all'isola una superstrada che è un ammodernamento dell'attuale dorsale che prende il nome da un re Carlo Felice (che la costruì a sue spese) e che partendo da Cagliari arriva ad Olbia e si dirama a Mores per Sassari e Porto Torres. La Sardegna attende che le opere vengano portate a termine senza ritardi e vengano compiute a regola d'arte. Dico ciò perché l'anno scorso il senatore Monni, nel suo intervento al Senato, denunciò il comportamento della «Anas» di Cagliari che, con il sistema dei due pesi e delle due misure, non seguiva il ritmo dell'«Anas» della penisola. Non solo, ma sul tratto Sorgono-Gavoi della «centrale sarda» e su quello Bannei-Dorgali della «orientale sarda» i lavori furono fatti malissimo e si dovettero rifare, per cui si disse che in Sardegna le strade si costruiscono due volte.

Io non ho oggi alcuna denuncia del genere da fare, ma richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sul tratto Perfugas-Tempio che fa parte della strada di grande comunicazione Sassari-Olbia e dà vita a tutto il nord dell'isola. Questo tratto da sette anni avrebbe dovuto essere asfaltato, come lo fu il resto della strada. Esso si snoda nella vallata del Coghinas e sale poi alle alture di Tempio con un percorso di 28 chilometri. In sette anni, solo otto chilometri sono stati sistemati: una media di poco più di un chilometro l'anno! Mi dicono che i lavori in passato furono più volte interrotti per il fallimento delle imprese. Ora sono stati ripresi e confido che siano sollecitamente spinti avanti, perché ulteriori interruzioni non potrebbero che togliere ai sardi ogni residua fiducia.

Non pretendiamo strade di lusso, come l'«autostrada del sole» di cui ci compiacciamo, anche se a noi non sono consentite; ma chiediamo le strade che ci sono necessarie e chiediamo che quelle riconosciute

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

tali vengano iniziate e, se iniziate, vengano portate a compimento.

Vi è, ad esempio, la litoranea occidentale, che deve congiungere Castelsardo a Santa Teresa Gallura, che da dieci anni va avanti « a singhiozzo ». È un'importantissima via di comunicazione che deve chiudere anche la « periferica sarda », progettata anch'essa fin dai tempi di Carlo Felice e costruita dappertutto lungo il mare, tranne che in quest'ultimo tratto, che non può più rimanere in abbandono.

I rilievi che faccio sono obiettivi e comunque non riguardano personalmente né il ministro, né i sottosegretari, che non devono rispondere di carenze antecedenti; le segnalo alla loro attenzione per gli ulteriori provvedimenti da prendere.

Non esito però a riconoscere e ad apprezzare il felice andamento della nuova strada Sassari-Oschiri che, immettendosi nella statale per Olbia, accorcerà di 25 chilometri la distanza che separa il capoluogo dal mare, verso est. I lavori, iniziati lo scorso anno, volgono ormai al termine, e vorremmo che tale encomiabile speditezza venisse osservata anche per le altre strade cui ho fatto cenno.

Un'ultima raccomandazione rivolgo per le strade della Gallura. È la regione più povera di attrezzature viarie, con una superficie di 2200 chilometri quadrati e con molte zone che attendono dalla strada la rottura del secolare isolamento per immettersi nelle correnti del traffico. È in costruzione, ma con lentezza interminabile, la Arzachena-Luogosanto, e dovrebbero, una buona volta, attuarsi la trasversale che, partendo da Olbia (con l'utilizzazione del tratto già esistente) va a Luogosanto e prosegue per l'Aglientu e per Vignola, mettendo in comunicazione i due mari e la longitudinale che, da Tempio, per Nuchis e Luras, arriva ad Arzachena e alla costa che, da imprenditori economici venuti da fuori, è stata chiamata la « costa smeralda ».

È un'arteria che, congiungendo direttamente il monte Limbara, al quale in breve e comodamente ora si accede da Tempio, al grandioso complesso turistico da costruire sulla costa, darebbe vita e risalto alle bellezze naturali della Gallura e offrirebbe a quelle popolazioni, uno sbocco di consumo dei loro prodotti.

Mi sono rivolto alla Cassa per il mezzogiorno per l'attuazione di questo progetto, sollecitato con un ordine del giorno del consiglio comunale di Luras. Il professore Pescatore ne ha riconosciuto l'utilità, ma mi ha

dichiarato che non poteva prenderlo in considerazione, almeno per ora, per la solita « mancanza di fondi ».

Io non voglio addentrarmi, onorevole ministro, nei meandri del suo bilancio, che dalla relazione Baroni devo però ritenere ben congegnato e robusto, ma vorrei avere, ed oserei sperare, dalla comprensione dei suoi uffici e dalla sua tenacia, la dimostrazione che talvolta la « mancanza di fondi » è un modo di evadere gli impegni ma che, di fronte ad un'opera riconosciuta di utilità pubblica, i fondi occorrenti si possono, volendo, trovare per lo meno tra le pieghe del bilancio.

Ed ora tralascio di parlare delle strade della mia isola per occuparmi di un altro problema, d'indole generale, che riguarda la circolazione stradale. Il relatore dichiara che la soluzione dei problemi della circolazione è indilazionabile. In verità, si rimane sgomenti di fronte all'elenco dei morti e dei feriti che ogni giorno compare sui giornali, causati da incidenti automobilistici. Ma lo sgomento si accresce leggendo le statistiche. Da un accurato studio di un esperto in materia, l'avvocato Giuseppe Macherione, rilevo che, in Italia, con una rete stradale costituita da 1.056 chilometri di autostrade, 28.880 chilometri di strade statali e 161.777 chilometri di strade provinciali e comunali, e con una massa di 6 milioni 416 mila autoveicoli (di cui un milione 995 mila autovetture, 456 mila autocarri e autobus, 48 mila trattori e 3 milioni 917 mila motoveicoli), gli incidenti stradali sono saliti nel 1960 a 275 mila 993 con 8.197 morti e 201 mila 285 feriti. Oggi la cifra cresce paurosamente di giorno in giorno.

L'Ispettorato della motorizzazione civile attribuisce la causa degli incidenti, in prevalenza, al fattore umano, ma mentre il relatore fissa la relativa percentuale tra il 70 e il 90 per cento, l'Ispettorato la determina nel 52,5 per cento di cui il 49,72 attribuibile alla ineducazione stradale e il 2,8 per cento alle deficienze dell'esame di patente. Assegna il 7 per cento alla deficienza dei veicoli, il 20 per cento all'organizzazione del traffico e il 20 per cento alla deficienza delle strade. Credo che non sia esatto attribuire una percentuale del 20 per cento alla strada. Incidenti ne accadono anche sulle autostrade. In ogni modo la strada è quella che è, né si può allargare da un giorno all'altro. Non si può pertanto attribuire ad un fattore inerte e conosciuto qual è la strada, una colpa che spetta ad un fattore vivo ed operante qual è

l'uomo. È proprio al fattore umano che bisogna guardare. Vi sono persone che prendendo la guida dell'automobile sembra che perdano la loro normale personalità. Non ammettono rivali per la cilindrata della propria macchina e non conoscono rispetto né pietà. Sono individui o tarati o aberranti i quali credono che la strada, che è di tutti, sia tutta per loro. Essi si sentono come svincolati da ogni norma e sono i fattori primi della disorganizzazione stradale.

Forse, sotto questo aspetto, la percentuale del 20 per cento degli incidenti che l'Ispettorato della motorizzazione attribuisce alla organizzazione o, meglio, alla cattiva organizzazione del traffico, può essere compresa nella percentuale riguardante il fattore umano che salirebbe a oltre il 70 per cento, di cui parla il relatore. Giustamente questi annette importanza primaria all'accertamento delle cause compiuto sul posto e consiglia che la rilevazione dei dati riguardi il comportamento dell'uomo nella circolazione e, specificamente, all'atto del verificarsi dell'incidente. In altre parole egli propone di adottare il metodo dei medici: diagnosticare il male ricercando le cause e applicare poi la terapia. È un metodo però che esige larghi mezzi per rendere ancor più efficaci quegli strumenti operativi che sono i presupposti della cura, indicati dall'articolo 139 del codice stradale: la segnaletica, l'educazione stradale e la propaganda per la prevenzione. Sono principi non nuovi perché essi informano la regolamentazione americana che prescrive, per la selezione e per l'addestramento del corpo di polizia stradale, le famose tre *E: enforcement, education, engineering* e cioè: scrupolosa attuazione della normativa stradale, educazione degli agenti e capacità tecnica di intervento per l'esatta rilevazione degli incidenti e per il pronto accertamento dei responsabili. Un corpo di polizia stradale, così formato e potenziato, potrebbe corrispondere all'ente specializzato che l'onorevole Baroni auspica.

Per un'organizzazione perfezionata occorrono però mezzi adeguati. Non credo che a tale spesa possa sopperire, come il relatore afferma, l'importo delle oblazioni spettanti allo Stato per le infrazioni stradali, ai sensi dell'articolo 139, già citato. Ma se tale importo, come presumo, non bastasse, poiché lo Stato ha il compito imprescindibile di difendere l'incolumità della persona, il Governo può sempre rilevare dai proventi della circolazione quanto occorre. Da una relazione dell'A. N. F. I. A. risalente al 1956 risulta

che l'erario ha incassato per il traffico di benzina e di gasolio 154 miliardi nel 1955, più 30 miliardi per tassa di circolazione. Il complessivo introito di tutti i gravami fiscali è salito allora a ben 304,4 miliardi di lire. Ora bisogna aggiornare queste cifre, poiché gli introiti, col vertiginoso aumento del traffico, sono di gran lunga aumentati. Essi offrono, comunque, margine sufficiente per la organizzazione razionale degli enti, creati o da creare per la prevenzione degli infortuni e per attenuarne le conseguenze.

Per quanto riguarda la propaganda, ottima cosa ha costituito l'introduzione dell'insegnamento nelle scuole dei principi della circolazione stradale. Per essere efficace la propaganda deve mirare, nella scuola e fuori, alla formazione di una coscienza stradale tanto nel conducente quanto nel pedone. I conducenti, poi, soprattutto se hanno, per natura, quelle caratteristiche biopsicologiche ricordate dal relatore, devono possedere una preparazione oltre che tecnica, anche psicologica, per convincerli dei doveri che non possono trascurare o evadere, né verso se stessi né verso gli altri. Di ciò, oltre che dei requisiti fisici, devono tenere conto le apposite commissioni prima di rilasciare le patenti. I conducenti devono altresì avere se non perfetta, ottima conoscenza dei mezzi velocissimi di cui dispongono. Non vi è macchina, affermano tecnici provetti come l'ingegnere Simili e Aldo Farinelli, che lanciata a corsa molto alta possa rispondere, di fronte a un ostacolo improvviso, all'improvvisa sollecitazione del guidatore. È come un proiettile che marcia inesorabile verso il bersaglio. Quando la macchina è lanciata, neanche agli assi del volante è facile dominarla, come è avvenuto, purtroppo, ad Ascari, in pista, e a Behra, su strada ordinaria. Eppure in Italia la dea velocità ha ancora il suo culto, non essendo stato adottato, se non in specifici casi e in determinati cosiddetti punti neri, il principio del limite di velocità che esiste in America, in Francia, in Svizzera e in molti altri paesi.

Presentai, a tal fine, nella passata legislatura, una proposta di legge che fu esaminata in sede di Commissione. Venne praticamente accolta la proposta di limitare a cinquanta chilometri la velocità nell'abitato, ma fuori dell'abitato il codice stradale affidava l'incolumità dei cittadini al criterio dei conducenti. Ma se i conducenti non hanno criterio, che cosa vi è da fare contro gli spavaldi, gli ubriachi e i pirati della strada? Nulla, fino a che non accade l'incidente.

A questo punto si impone il problema gravissimo del soccorso. Prima di tutto, a titolo prudenziale, ogni conducente dovrebbe avere nella sua vettura una cassetta di pronto soccorso, con bende, disinfettanti e lacci emostatici. Dovrà poi essere munito, in conformità ad un progetto in corso di esame, che speriamo presto divenga legge, di un cartellino con le risultanze dell'esame del gruppo sanguigno, per facilitarne al sanitario l'immediata trasfusione. Dovrà inoltre possedere una succinta ma chiara pubblicazione illustrativa, a tipo fornito dallo Stato o da organi competenti per l'aiuto immediato negli incidenti.

Tengo, però, a precisare che il soccorso dovrebbe essere inteso non soltanto come pronto soccorso stradale o come intervento medico, ambulatoriale od ospedaliero ma altresì come assicurazione degli infortunati. L'assicurazione deve essere obbligatoria per tutti i veicoli in circolazione. Oggi solo il 50 per cento dei mezzi circolanti è coperto da assicurazione e da questa percentuale devono altresì essere depennati i casi in cui la polizza è inefficace per mancato pagamento del rateo o per copertura solo parziale dei rischi. Nello studio di cui ho fatto cenno, l'avvocato Macherione accerta infatti che appena il 35 per cento circa delle vittime o dei loro aventi causa trova adeguata rifusione del danno subito. Il residuo 65 per cento è costretto ad intraprendere un giudizio costoso ed estenuante, con la grave incertezza, anche in caso di vittoria, di poter realizzare quanto gli spetta, ove le condizioni economiche dell'investitore o del colpevole siano di assoluta insolvenza.

I paesi più progrediti d'Europa hanno conferito carattere di obbligatorietà all'assicurazione. In Italia abbiamo avuto, finora solo alcune proposte. A me pare che, da parte del Governo, non vi siano ragioni per procrastinare un provvedimento che si impone di fronte alle spaventose statistiche dell'infortunistica stradale. Le nostre strade sono piene di croci, affluiscono sempre in maggior numero i feriti agli ospedali. Nessun indugio può essere giustificato. Si mettano in atto tutte le sperimentazioni suggerite, con sano criterio, dall'onorevole relatore; si creino o si potenzino gli enti specializzati di cui egli ha parlato; si utilizzino i progetti, le mozioni e i consigli dei congressi che vengono tenuti anche in Italia e si mettano in valore il materiale e gli studi degli istituti del traffico e dell'A. C. I. che, a mezzo delle sue commissioni centrali e periferiche, ha acqui-

sito preziose esperienze sul traffico e sulla circolazione. Bisogna, in conclusione, compiere ogni sforzo da parte di tutti per ridurre i pericoli e per attenuare o rimediare ai danni di questo nuovo flagello dell'umanità, rappresentato dagli incidenti stradali.

Nulla soprattutto deve essere trascurato dal governo, nè fatiche, nè spese, fino ai limiti del possibile, per difendere la sicurezza generale, l'incolumità della persona e la vita umana, che è sacra. (*Applausi a destra - Congratulazioni*).

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

CRUCIANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, pensavo che il mio colloquio potesse avvenire con il ministro, ma purtroppo questi è impegnato. Dicevo colloquio con il ministro perché nella mia regione è frequente la richiesta di conferire direttamente con il ministro, avanzata in convegni ed in assemblee di enti locali, ma poi il ministro riceve solo i rappresentanti del suo partito e lascia che il vicecapo di gabinetto conferisca con le delegazioni. Comunque, mi fa piacere che a sostituire il ministro vi siano autorevoli sottosegretari e mi conforta la presenza del Presidente Bucciarelli Ducci anche perché molti argomenti che tratterò interessano quella che è la sua e la mia regione.

Brevemente mi soffermerò sul problema del lago Trasimeno. Il Trasimeno stava morendo, l'intervento del Ministero dei lavori pubblici ha avviato a soluzione il problema della salvezza del lago; è intervenuto poi il massimo regolatore, cioè il Padreterno, e con le precipitazioni meteoriche il lago si è salvato. Ora però dobbiamo chiedere al Ministero dei lavori pubblici il mantenimento della promessa, fatta qualche tempo fa, di indagine, di esame e di studio per l'immissione del Tevere nel Trasimeno. Ci sono conclusioni da far conoscere al Parlamento? Noi ci troviamo dinanzi a questa situazione: il Trasimeno riveste per l'Umbria motivi di interesse turistico e di interesse economico. La proposta di legge Bucciarelli Ducci-Fanfani, divenuta legge, stabilisce che l'irrigazione della val di Chiana, che interessa anche l'Umbria; possa avere a base il lago Trasimeno. Noi umbri ci siamo affiancati alla iniziativa dell'onorevole Bucciarelli Ducci ed abbiamo ottenuto che il consorzio comprendesse parte dell'Umbria. Ora, la nostra preoccupazione è originata dal fatto che abbiamo la legge ma non abbiamo acqua a sufficienza. Quindi proponiamo, anche per lo sviluppo agricolo di quella zona, che le acque del Tevere, il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

cui corso in alcune zone è situato a monte del Trasimeno ed in altre zone ad un livello inferiore al lago, vengano immesse, da San Giovanni oltre Sansepolcro, nel Trasimeno (creando così il più grande bacino irriguo dell'Italia centrale) restituendo poi, attraverso la zona di Todi, le acque eccedenti al fiume. Naturalmente questo potrebbe avvenire nei periodi di piena del Tevere, che seguita a fare gravi danni all'Umbria. Noi abbiamo avuto successivamente in questi ultimi anni, prima 2 miliardi, poi un miliardo e mezzo e infine 3 miliardi di danni alla nostra agricoltura per lo straripamento del Tevere, mentre con una spesa di non molti miliardi potremmo immettere il fiume nel Trasimeno, ovviando anche a questo pericolo annuale. Creando il più grande bacino dell'Italia centrale, assicureremmo all'agricoltura della zona, possibilità enormi, anche in relazione alla creazione a Castel Fiorentino di uno zuccherificio, come sa l'onorevole Bucciarelli Ducci. Noi della zona umbra abbiamo polemizzato contro questa iniziativa che veniva a porsi in concorrenza con lo stabilimento di Foligno; comunque la vita e la coabitazione dei due zuccherifici saranno possibili solo se avremo grande disponibilità di barbabietole e questo si potrà ottenere solo con un efficiente sistema irriguo, legato, come ho detto, alla soluzione del problema Tevere-Trasimeno.

Il secondo argomento che vorrei brevemente trattare è quello dell'educazione stradale. L'onorevole Bardanzellu ha parlato dei criminali della strada, degli infortuni, del soccorso, delle informazioni e della propaganda che l'A.C.I. già cura nella scuola. Ma è evidente che non bastano informazione e propaganda: sono necessarie formazione ed educazione.

In Parlamento, onorevole sottosegretario, giacciono proposte di legge a questo riguardo: una Foderaro, una Orlandi, una Comandini, una Spadazzi, un'altra infine di chi vi parla. Il Ministero dei lavori pubblici è interessato a che queste proposte vadano avanti. Fu sostenuto nel convegno svoltosi a Stresa qualche anno fa, che l'educazione stradale gioverebbe di più al traffico che non la creazione di un'altra corsia, perché è a tutti noto che le maggiori difficoltà sono oggi create dagli incapaci ed anche dagli inesperti, dagli ineducati, giacché anche quelli che circolano a velocità eccessivamente ridotta nuocciono al traffico.

In Italia circolano oggi 6 milioni e 500 mila autoveicoli, come si desume dalla cifra to-

tale di coloro che pagano la tassa di circolazione. Siamo pervenuti ad un milione 55 mila incidenti stradali, con 40 mila morti e 900 mila feriti. Ormai, a causa della strada, abbiamo una mortalità veramente preoccupante da paragonarsi a quella derivante da cause belliche. Inoltre i danni arrecati all'economia della nazione, secondo i dati pubblicati dall'A.C.I., vengono valutati in 500 miliardi, senza contare le capacità perdute con la scomparsa di vite umane e che non possono essere valutate a base di miliardi.

Altri paesi, come ad esempio la Francia, hanno già preso al riguardo provvedimenti, hanno cioè stabilito che venga impartito l'insegnamento della educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado. In Italia in ogni convegno si parla di questo problema, ma non si perviene ancora ad alcuna conclusione. Prego pertanto l'onorevole sottosegretario di volersi far portavoce presso il ministro perché sia proprio il Ministero dei lavori pubblici a far sì che queste proposte di legge possano iniziare il loro iter.

L'ultimo argomento che intendo trattare è quello della viabilità nella mia regione: ultimo, non certo per importanza. Scriveva recentemente un'agenzia di stampa umbra a proposito della viabilità: «Momentanee schiarite, speranze che si accendono e poi subito vengono meno, non hanno modificato e non modificano la situazione di fondo delle province umbro-sabine; situazione, che è caratterizzata non soltanto dalla trascuratezza e dal costante accantonamento dei loro insoluti problemi da parte dell'autorità centrale, ma altresì dal deterioramento di quelle posizioni che pur sembravano acquisite e sembrava dovessero funzionare da punti di forza in vista di un'auspicata ripresa del tenore politico, economico, sociale di queste zone le quali, non avendo quasi per nulla beneficiato del cosiddetto miracolo economico, rischiano di subire più duramente il contraccolpo della temuta e già profilantesi recessione generale dovuta alla politica di centro-sinistra».

Ho voluto recarvi qui questa fotografia della situazione e debbo non meno chiaramente prospettarvi il disappunto degli enti umbri, i quali hanno invitato tutti i deputati umbri, tutte le autorità politiche e amministrative, amministrazioni comunali, camere di commercio, ecc., per sottoporre loro prima di questo dibattito i reali termini della situazione dell'Umbria.

L'Umbria, zona depressa, auspicava indubbiamente dall'ammodernamento generale del-

la viabilità statale, una sua possibilità di inserimento. Il problema quindi non era l'alternativa: strade provinciali o comunali; il problema era: inserimento nelle strade nazionali. Il programma che tutti i parlamentari della mia regione si erano impegnati a sottoporre al Ministero dei lavori pubblici nel grande piano nazionale (e lo hanno fatto sia in occasione dell'approvazione della legge n. 126, sia della prima legge sulle autostrade sia infine dell'ultima legge per il piano autostradale), era il tracciato umbro-sabino dell'autostrada del sole, l'E-7 a quattro corsie con carattere autostradale da Passo Corese a Cesena, raccordo dell'«autostrada del sole» a Bettolle a quattro corsie, la Fano-Perugia a quattro corsie, circonvallazione da Terni a Foligno, l'allargamento fino a Fano, autostrada a quattro corsie sul percorso della Salaria, autostrada o superstrada da Fano a Città di Castello.

Che cosa è avvenuto di tutto questo? Ella sa, onorevole sottosegretario, le reazioni umbrine durante la discussione sull'«autostrada del sole». Si arrivò perfino alla proclamazione di uno sciopero generale. Sembrava che avessimo dovuto aver ragione. Venne la prima decisione Togni, che fu chiamata «compromesso Togni», cioè l'avvicinamento della strada a Viterbo e Magliano in modo che tutta la zona del basso Lazio non protestasse. L'Umbria, euforica, plaudì al Governo responsabile che si rendeva conto delle necessità della regione. Poi, all'improvviso, il consiglio d'amministrazione dell'«Anas», che prima era d'accordo su tutto il nostro tracciato, cambiato Governo, fu d'accordo immediatamente sul tracciato opposto. Quindi, niente «autostrada del sole» per l'Umbria. A nulla valsero i motivi tecnici, sociali ed economici a sostegno della nostra tesi; a nulla valsero nemmeno la nostra affermazione che la decisione eccezionale, presa all'ultimo momento dal Presidente Fanfani, addirittura al di fuori dell'«Anas», per avvicinare l'autostrada ad Arezzo, aveva portato a non considerare più i famosi quattro chilometri di differenza del nostro progetto. L'«autostrada del sole» non passa per l'Umbria.

Però all'Umbria furono fatte alcune promesse. In sede di Commissione, mi pare che ella, signor sottosegretario, rispondendo all'onorevole Caponi, disse: noi parliamo coi documenti e coi dati, non con promesse ed impegni. L'onorevole Caponi non aveva in quel momento a disposizione gli impegni e le decisioni dell'«Anas», perché per far tacere gli umbri fu detto: avrete tante di quelle

cose per cui l'«autostrada del sole» diventerà una perdita insignificante. E il consiglio d'amministrazione dell'«Anas» nel marzo 1961 stilò due pagine di promesse che naturalmente riempirono la stampa umbra e i giornali governativi, tanto che perfino noi, che eravamo stati i sostenitori del progetto umbro-sabino, dovevamo ammettere: abbiamo perduto l'«autostrada del sole», ma abbiamo ottenuto 82 miliardi per le strade e, pertanto, l'inserimento avverrà ugualmente.

Senonché il ministro Sullo, giorni fa, in Commissione, esprimendo il suo parere sugli ordini del giorno, affermava che tutto ciò non esiste, che di questi 82 miliardi nessuno ha mai parlato, che non è vero niente e che per lui contano soltanto le decisioni e i decreti, mentre tutto il resto è dimenticato.

L'Umbria non conosce ancora queste decisioni che sono veramente clamorose, ma l'onorevole Sullo le dovrebbe far conoscere soprattutto ai colleghi della sua parte, i quali hanno più volte assicurato che questi 82 miliardi sarebbero venuti.

Ma non è soltanto questa la triste sorte della regione, perché anche l'E-7 a quattro corsie, che doveva farsi immediatamente, sta realizzandosi invece a pezzi e bocconi, sicché sarà un problema di cui si parlerà ancora fra vent'anni. Perché, se si dovevano impegnare 32 miliardi per questa strada, che avrebbe permesso di inserirci in quanto sarebbe stata una trasversale fra Ravenna, Cesena, Perugia e Ariano Sabino, e che quindi ci agganciava all'«autostrada del sole», quando abbiamo invece visto annunciare solo qualche miliardo per l'inizio dei lavori fra Sangemini e Perugia, abbiamo pensato che anche questa fosse una presa in giro.

Ci si è detto: ma avete anche il raccordo Perugia-Bettolle; raccordo magnifico, che permetterebbe di unire Siena ad Assisi. Ma questo raccordo non sarà più costruito a quattro corsie. Sono stati stanziati alcuni milioni per il raccordo Bettolle-Perugia a una corsia.

Quella che invece si sta realizzando di corsa è una strada che interessa il Presidente del Consiglio, la Fano-Acqualagna-Città di Castello-Arezzo-Siena-Grosseto, la quale devia tutto il traffico dalla nostra regione. La Flaminia viene completamente declassata.

Ci era stata assicurata la Foligno-Perugia, a causa della quale tutti i consiglieri comunali democristiani dell'Umbria si erano dimessi in segno di protesta. Ebbene, giorni fa è arrivata la notizia di un contributo per la Foligno-Perugia, ma non a quattro corsie,

come era stato assicurato, bensì a due corsie, per l'importo di un miliardo e mezzo.

Dopo la realizzazione dell'autostrada Bologna-Ancona-Pescara, si doveva pensare alla Flaminia, l'antica via consolare romana. Ma la Flaminia muore a Foligno.

Quanto alla Salaria, vi era in tutti i progetti il proposito di unire Roma all'Adriatico. Ebbene, abbiamo appreso che questa autostrada non si fa più. Si fa un'altra cosa, si fa la Roma-Tivoli, Aquila-Avezzano, e poi ci si ferma.

Noi non intendiamo polemizzare con i colleghi abruzzesi; ben vengano le loro strade. Desidero soltanto osservare che le promesse non sono state mantenute. Dalla relazione Baroni apprendiamo che i raccordi, i quali dovevano essere realizzati quasi contemporaneamente all'autostrada ed avrebbero potuto reinserirci, verranno diluiti nel tempo. Se ne parlerà nel 1970. I 14 miliardi della Siena-Battolle-Perugia saranno ripartiti così: quest'anno 3 miliardi, il prossimo 3 miliardi e mezzo, poi 4 miliardi, infine 3 miliardi e mezzo. Avremo questa strada con dieci anni di ritardo sulla realizzazione dell'«autostrada del sole». Questa strada, invece, ci serve subito. Lo stesso si può dire per la Terni-stazione Orte, che avrà un miliardo per l'esercizio in corso, poi 3 miliardi, poi 2, infine 2 ancora.

Si dice in Umbria che i miliardi dovuti a questa regione sono andati ad altre regioni comprese le regioni del Presidente del Consiglio e del ministro. Il decreto del 22 giugno 1962 riguarda infatti la Siena-Firenze, la Arezzo-Battifolle, la Salerno-Avellino e la Benevento-Castel del Lago. Ma vorrei anche domandare dove sono andati a finire i fondi che dovevano servire per l'anello di Terni e per la cinconvallazione della zona di Foligno.

Quello da me tracciato è indubbiamente un quadro desolante. Si potrà obiettare che è il quadro di un deputato dell'opposizione, ma in realtà quanto ho affermato corrisponde pienamente all'effettivo stato delle cose, come è fra l'altro dimostrato dalle vivaci proteste degli stessi esponenti della democrazia cristiana umbra.

Non è protestando o minacciando di sollevare la questione in sede di campagna elettorale che potrò ottenere di più. Ecco perché rivolgo al Governo l'invito a riesaminare l'intero problema della viabilità umbra, perché un Governo che afferma di proporsi di inserire tutte le regioni d'Italia nel processo di sviluppo generale del paese, non può mantenere in condizioni di depressione la

nostra regione, che non può partecipare né al «miracolo economico» del nord, né agli incentivi previsti dalle leggi a favore del Mezzogiorno.

In Commissione il ministro si era impegnato ad affrontare, nei limiti del possibile, i problemi dell'Umbria. Ci auguriamo che ciò avvenga e che per la nostra regione si faccia finalmente luce, in tema di viabilità, nell'interesse di tutta la nazione. (*Applausi a destra*).

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

FRACASSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzi tutto dare atto al Governo, e per esso al ministro Sullo, che con tanta capacità ed abnegazione presiede al dicastero dei lavori pubblici, della bontà dell'azione sinora perseguita e del preciso senso delle necessità nazionali con cui, anche per l'esercizio finanziario 1962-63, si è provveduto a puntualizzare una politica di lavori pubblici che, ne sono sicuro, permetterà sempre più e sempre meglio di dare al nostro paese un volto più completo, più moderno e più rispondente alle sempre crescenti necessità di una nazione in crescita, che nelle nuove costruzioni, nelle nuove strade, nei nuovi quartieri, nelle nuove opere, trova il mezzo per dotare i cittadini di servizi adeguati, necessari e indispensabili.

Dall'attenta lettura dello Stato di previsione della spesa risalta infatti in maniera nettissima, ancora una volta riaffermata e rinvigorita, la tradizionale politica dei governi democratici che, dagli anni oscuri dell'immediato dopoguerra sino ad oggi, si è imperniata nello sforzo continuo di trasformare profondamente il volto del paese non solo provvedendo alla ricostruzione di quanto la guerra aveva distrutto, ma operando affinché anche i più piccoli centri fossero dotati dei servizi igienici, dell'acqua, della scuola, della strada: cose, queste, indispensabili per affermare nei fatti la sostanza dello Stato democratico, che vuole tutti i cittadini rispettati nella loro dignità e nel loro diritto ad una vita più degna e più serena.

Con piacere, infatti, ho notato che, accanto ad opere di importanza capitale, quale la costruzione di una modernissima rete autostradale, il Governo non ha trascurato di curare e di accrescere gli interventi per la sistemazione generale delle strade classificate provinciali, per le costruzioni interessanti l'edilizia economica e popolare, alla quale provvedono enti e società, per gli acquedotti e le opere igieniche e sanitarie,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

per le opere stradali e marittime, per l'edilizia scolastica.

Nonostante gli interventi degli anni scorsi e la pronta volontà realizzatrice dimostrata dai governi democratici, rimangono tuttavia insoluti gravi e importanti problemi che, se anche interessano in particolare aree limitate del territorio nazionale, non per questo devono essere ignorati, in quanto la loro esistenza si appalesa sempre più stridente ed ingiusta in un paese come il nostro che, anche nello specifico settore dei lavori pubblici, vanta la realizzazione di opere colossali, la cui presenza ben a ragione costituisce uno degli elementi tangibili di quel « miracolo economico » che però non attinge, in alcuna delle sue componenti, talune regioni del territorio nazionale, come il mio Abruzzo, o meglio ancora singoli territori di esse, come la mia provincia de L'Aquila.

Penso perciò che nel quadro di una politica generale tendente a promuovere l'elevazione morale, civica e sociale di tutti i cittadini, sia giunto anche il momento di affrontare decisamente questi problemi e tal fine confido nella prontezza del Governo e nella particolare sensibilità del ministro dei lavori pubblici e degli onorevoli sottosegretari, suoi validi ed autorevoli collaboratori, ai quali in questa sede desidero rinnovare il mio più vivo ringraziamento per la benevola e premurosa attenzione con la quale essi hanno voluto dapprima esaminare la mia proposta di legge per i danneggiati dal terremoto, e poi operare per la sua successiva approvazione da parte dei due rami del Parlamento.

Al ministro Sullo desidero però rivolgere un appello ancora più alto e profondo, un appello che, dinanzi alla gravità drammatica della situazione, vibra soprattutto di angoscia e di ardente speranza. Lanciandolo dinanzi a questa Assemblea, nella quale si sintetizza l'intero popolo italiano, io sento tumultuare dentro di me il grido e il lamento angosciato, sconsolato, dolente delle migliaia di miei correghionali e dei tanti miei concittadini che, privati delle loro abitazioni nel lontano 1915 in seguito al terremoto che travolse Avezzano e squassò innumerevoli altri centri della Marsica e della provincia dell'Aquila, oggi ancora, a distanza di 47 anni da quella giornata infernale, sono costretti a trascinare un'esistenza inumana, ingiusta e indegna negli abituri e nelle baracche costruite all'indomani del sisma, per ospitare gli scampati al disastro. Dovevano essere, quelle precarie baracche, quei traballanti

ricoveri costruiti in mattoni forati, degli alloggiamenti temporanei, ai quali sostituire nel più breve tempo possibile abitazioni decenti e dignitose. Sono rimaste invece le uniche dimore per la maggior parte dei sinistrati fino ad oggi, e, quasi a conferma che per i poveri ogni sciagura costituisce una nemesis che si ripercuote per generazioni e generazioni, in esse oggi vivono la loro vita, intrisa di sofferenze e di abbandono, i figli degli antichi scampati al disastro, e ancora le loro piccole creature, che crescono avendo per cornice dei loro sogni infantili e dei loro semplici giochi, le brutture e lo squallore di ambienti che possano avere soltanto il nome di tane e che la moderna scienza dell'agricoltura non considera neppure degni di ospitare gli animali.

Fin da quando il voto degli elettori ci consentì di levare la nostra voce in Parlamento, ci battemmo con tutte le forze contro questa così palese ingiustizia, mentre nelle zone più direttamente interessate, il mio partito, memore della sua missione di libertà e di giustizia, riuniva sindaci ed esponenti dei paesi più colpiti e formulava, attraverso i lavori di un appassionato convegno, un piano organico per l'eliminazione delle abitazioni e delle baracche testimonianti, a distanza di decenni, il terremoto del 1915.

L'annoso problema dello sbaraccamento della Marsica è stato, negli ultimi anni, oggetto di ripetuti impegni dei governi della presente legislatura: la prima volta, onorevole sottosegretario, in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici del 1959, quando, in risposta ad un ordine del giorno presentato dal sottoscritto, l'allora ministro competente assicurava che avrebbe studiato con la massima sollecitudine la possibilità di intervento in ordine alle precise richieste formulate.

Successivamente, questa esigenza, propria del popolo più bisognoso, fu nuovamente sottoposta all'attenzione del Governo e del Parlamento a proposito del disegno di legge riguardante l'utilizzazione dei 300 miliardi del prestito e un impegno di spesa in favore dei terremotati di Messina e di Reggio Calabria. Data l'impossibilità di apportare emendamenti al disegno di legge, già in discussione alla Camera, si fece ricorso ad un ordine del giorno. In esso veniva puntualizzata la circostanza che, a distanza di ben 46 anni dal terremoto del 13 gennaio 1915 che distrusse l'intera Marsica, sussistevano ancora casette antisismiche per un complesso di circa 10 mila vani in ben 27

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

comuni, e si invitava il ministro del bilancio e *ad interim* del tesoro ad adottare, in relazione all'articolo 64 del disegno di legge n. 1409, provvidenze a favore della Marsica, zona trovantesi nelle medesime, gravi condizioni di quelle danneggiate dal terremoto del 28 dicembre 1908.

A seguito di questo ordine del giorno presentato dal sottoscritto e dall'onorevole Natali, il ministro del tesoro forniva ampie assicurazione al riguardo, impegnando il suo dicastero ad intervenire a favore dei baraccati della Marsica.

In data 13 giugno 1960, l'allora ministro dei lavori pubblici assicurava il sottoscritto che, con i primi fondi messi a disposizione dal suo ministero per l'edilizia popolare, sarebbe stato finanziato un programma di costruzioni per un miliardo di lire, da ripartire fra i comuni della provincia dell'Aquila maggiormente bisognosi. La successiva crisi di Governo fece purtroppo naufragare questo impegno formale del Ministero dei lavori pubblici, dopo che quell'impegno era già venuto a conoscenza delle popolazioni interessate.

Quell'impegno allora assunto accese ardenti speranze e, come sempre succede quando agli impegni promessi non tengono dietro concrete realizzazioni, seguì la delusione più profonda, amara e sgomenta, e, in molte baracche, si disse che, per chi era stato così provato dalla sventura non esisteva sulla terra, nonostante il gran parlare di progresso, alcuna misericordia.

Tuttavia gli echi determinati dal mio intervento alla Camera in occasione della discussione sul bilancio dei lavori pubblici del decorso esercizio e, molto più efficacemente, l'impegno assunto dal presente Governo di presentare un disegno di legge che prevedesse l'organica eliminazione delle baracche e la restituzione dei sinistrati ad una vita più degna attraverso la costruzione di abitazioni più decorose, ha suscitato negli animi dei tanti interessati nuove e più esaltanti speranze ed ha fatto sì che i padri parlassero ai piccoli di un prossimo avvenire nel quale il fango, lo squallore, la ristrettezza, il freddo, la desolazione, la promiscuità e la degradazione sarebbero stati soltanto dei brutti ricordi.

Dal giorno in cui questo Governo assunse coraggiosamente l'impegno di risolvere, una volta per sempre, il problema, sono trascorsi alcuni mesi e già l'inverno, con il suo gelo e con la tristezza delle brume nebbiose, batte alle porte delle casupole e delle baracche,

nelle quali si continua a sperare, a nutrire la fiducia che i giorni che verranno saranno lieti e dignitosi, animati da una vibrante certezza e non sconvolti dalla nuova bufera di una speranza tradita.

In nome di questa profonda fiducia, che non può essere in alcun caso e per alcun motivo delusa, in nome di quella giustizia nella carità rammentata, alcuni giorni or sono a tutto il mondo, dalla solenne adunanza del Concilio ecumenico, io confido che ella, signor ministro, vorrà cogliere questo mio appello e provvedere affinché il disegno di legge relativo alla soluzione del problema sia al più presto presentato al Parlamento.

Le immagini apparse sugli schermi della televisione e gli ampi servizi fotografici pubblicati da quotidiani e riviste ci hanno mostrato nei mesi passati lo spettacolo desolante dei paesi squassati da altri più recenti terremoti, e nel contempo ci hanno fornito testimonianza non discutibile dell'intervento energico del Governo e della commozione dell'intera comunità nazionale.

Desidero esprimere il più vivo ringraziamento per quest'azione sollecita e tempestiva del Governo. Però consentite che io dica che è necessario completare quest'azione già intrapresa, è necessario che non rimangano opere non realizzate per evitare che, a distanza di anni, debbano ancora vedersi i segni tangibili della recente disgrazia che si è abbattuta nelle zone colpite dal terremoto, come purtroppo è avvenuto nella nostra Marsica.

Orbene, e non sembri ad alcuno esagerazione o voluta deformazione della realtà, nella gran parte dei paesi della regione abruzzese e in particolare della provincia dell'Aquila, non per opera di scosse telluriche vicine nel tempo, ma delle calamità naturali e delle offese succedutesi nel corso dei secoli, esistono interi quartieri, dove, così come nei centri dell'Irpinia e del Sannio, la presenza intatta dei muri perimetrali e delle facciate cela l'interno crollo dei tetti e di tutti gli altri elementi costruttivi e di completo disfacimento di ogni valida struttura. In queste case dirute e cadenti, che spesso in prossimità dello sciogliersi delle nevi o per violenti temporali, o per cause connesse al naturale deterioramento crollano rovinosamente, vivono ancora, nelle ancora precariamente utilizzabili stanze del pianterreno, famiglie che rischiano ogni giorno la loro esistenza. Ma quel che è più grave, quel che costituisce l'aspetto più impressionante del problema è il pericolo incombente che per l'intera popolazione rappresentano tali case antichissime

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

e pericolanti, che, quando crolleranno, trascineranno nella loro rovina le nuove abitazioni ad esse adiacenti, procurando lutti e lacrime che nessun provvedimento legislativo potrà mai sanare.

L'incolumità dei cittadini è poi quotidianamente minacciata, e si deve solo alla buona ventura se gli incidenti luttuosi si contano sulla punta delle dita, dal quotidiano crollo di cornicioni e di vari elementi costitutivi delle facciate, sì che spesso i comuni — impossibilitati ad eseguire anche le più urgenti opere di demolizione — debbono limitarsi a sbarrare con filo spinato o con altri ostacoli alcune strade dove il pericolo dei crolli è maggiormente imminente.

Questo stato di cose, che solo la tradizionale pazienza della gente d'Abruzzo ha potuto sopportare per tanto tempo, esige una radicale e definitiva soluzione, che non passi attraverso i soliti contributi irrisori e insufficienti, ma si concreti in una precisa norma di legge e in opportuni stanziamenti, i quali per loro ampiezza possano permettere di procedere all'abbattimento di tali grossi nuclei di abitazioni dirute, la cui presenza è certo non solo propria di una buona parte dei paesi della regione abruzzese e della provincia dell'Aquila, ma anche, e, ne sono certo, di molti altri paesi esistenti in altre regioni e in altre province dell'Italia meridionale.

È infatti impossibile nell'attuale situazione pensare di risolvere il problema con mezzi tradizionali, e cioè o attraverso l'intimazione di demolizione del comune nei confronti dei proprietari o attraverso l'intervento diretto delle stesse amministrazioni comunali.

I comuni interessati hanno tentato, infatti di promuovere azioni nei confronti dei proprietari, senza ottenere però alcun esito, in quanto la gran parte di questi è ormai sconosciuta per i frequenti avvicendamenti nella titolarità dei diritti reali o per emigrazione all'estero.

D'altra parte i comuni non possono sostenere direttamente la spesa per le note condizioni deficitarie dei loro bilanci, né è pensabile un recupero con l'acquisizione delle aree private sulle quali esistono i ruderi; essi, infatti, si trovano quasi sempre nella parte alta degli abitati, ove i valori di mercato sono bassissimi in conseguenza della espansione in atto verso la valle.

Da quanto ho detto, dalle poche cose affermate, ma idonee, a mio avviso, a delineare il problema nei suoi termini essenziali e nelle sue preoccupanti dimensioni, penso

che il ministro dei lavori pubblici possa aver tratto la convinzione dell'opportunità di un decisivo intervento, indilazionabile ed importante quanto gli altri attuati negli anni decorsi, per dare alle nostre contrade e alle nostre città un volto più degno, più moderno e sereno, per circondare, in definitiva, l'uomo di un ambiente confortevole, che veramente, anche attraverso nuove abitazioni e nuove strutture, gli faccia sentire la presenza di un'operante e fattiva solidarietà nazionale.

In nome proprio della fraterna solidarietà che il paese deve mostrare nei confronti di quelle comunità che ancora sentono il peso di una condizione ingiusta, che rende la loro vita diversa da quella di altre comunità più fortunate, mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sulla urgente necessità di provvedere alla corresponsione dei contributi previsti dalle leggi 3 agosto 1949, n. 589, 22 giugno 1950, n. 480, 9 agosto 1954, n. 649, 29 luglio 1957, n. 634, 29 luglio 1957, n. 635, e 2 luglio 1960, n. 677, per l'esecuzione di acquedotti, opere igieniche e sanitarie, richieste dai comuni della regione abruzzese.

Accanto al problema mai affrontato della demolizione delle migliaia di case dirute che ancora costellano tanti paesi della regione, la costruzione dell'acquedotto, della rete idrica e delle fognature è forse, in gran parte dei casi, l'aspirazione più sentita e il rovello più profondo di molti amministratori comunali d'Abruzzo.

Talvolta, poi, l'aspirazione alla realizzazione di tali opere diventa affannosa e drammatica per la paurosa gravità della situazione, come nel caso — la cui sollecita risoluzione raccomando al ministro Sullo — dei grossi centri industriali di Scafa, San Valentino e Caramanico, in provincia di Pescara, dove per mancanza dell'acquedotto, i cittadini sono costretti a bere acqua inquinata dichiarata impotabile, per la presenza di notevoli quantità di germi, dal competente ufficio del medico provinciale.

Procrastinare ulteriormente l'accoglimento delle molteplici richieste avanzate da questi comuni suonerebbe ingiustizia per quanti conoscono la gravità del problema e provocherebbe tra le popolazioni, stanche ed esasperate per questa lunga attesa che le costringe a servirsi per intanto di acque nocive e malsane, reazioni la cui portata e la cui intensità sono facilmente immaginabili.

Anche nell'alto aquilano esistono paesi la cui situazione, seppure non grave come quella dei centri prima indicati, si appalesa seria e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

preoccupante, in quanto la sinora mancata concessione del contributo per la costruzione della rete idrica e delle fognature potrebbe annullare, come nel caso di Navelli in provincia de L'Aquila, i benefici effetti connessi alla prossima costruzione degli impianti dell'acquedotto della Ferriera.

Ma i nomi dei comuni che ho citato sono pochi proprio perché essi rappresentano gli esempi più concreti e gravi di una situazione comune a molti altri centri piccoli e grandi della regione abruzzese; penso ora che alla sensibilità del ministro dei lavori pubblici non sfuggirà la necessità di risolvere il problema, avvalendosi anche dei maggiori stanziamenti previsti in bilancio proprio per il capitolo concernente concorsi e sussidi per la costruzione di acquedotti e di opere igieniche e sanitarie.

Anche nello specifico settore dei lavori pubblici l'Abruzzo attende dal Governo una sempre crescente considerazione delle sue

aspettative, dei suoi problemi ancora insoluti, dei suoi bisogni talvolta angosciosi.

Perciò sono certo che questo Governo, nato proprio per fecondare sempre più la libertà attraverso una più completa giustizia, vorrà intervenire nel senso richiesto, facendo sì che anche la gente d'Abruzzo avverta, attraverso le opere e i giorni nuovi, più viva e sentita la già presente consapevolezza di vivere in un'Italia migliore, più giusta, più dignitosa, più libera e più cristiana. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 14,10.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI