

DCCXVIII.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 17 OTTOBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi	34589	PAJETTA GIULIANO 34624
Disegni di legge:		FERRI 34625
<i>(Approvazione in Commissione)</i>	34590	CARADONNA 34625
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	34590	Interrogazioni (Annunzio) 34636
Disegno di legge (Seguito della discussione):		PRESIDENTE 34636, 34641
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)	34590	BARBIERI 34641
PRESIDENTE	34590, 34611	Votazione segreta dei disegni di legge:
LOMBARDI GIOVANNI	34591	Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3598 e 3598-bis);
ALDISIO	34595	Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3385)
ALESSANDRINI	34598 34590, 34609, 34619
ANZILOTTI	34604	
GEPFER WONDRIK	34605	
CURTI IVANO	34609, 34611	
TONETTI	34611	
RAUCCI	34611	
SPADAZZI	34614	
BIAGIONI	34621	
MAZZONI	34625	
CIBOTTO	34628	
BONINO	34631	
Proposte di legge (Approvazione in Commissione)	34590, 34635	
Comunicazione del Presidente	34590	
Per lo svolgimento di interrogazioni:		
PRESIDENTE	34624	
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	34624	

La seduta comincia alle 16,30.

FRANZO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Alpino, Buffone, Carcaterra e Sarti.

(I congedi sono concessi).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di stamane delle Commissioni in sede legislativa sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla I Commissione (Affari costituzionali):

BADINI CONFALONIERI e MARTINO GAETANO: « Istituzione di un ruolo ad esaurimento presso la Commissione per la pubblicazione dei documenti diplomatici del Ministero degli affari esteri » (3132), *con modificazioni e con il titolo:* « Istituzione di un ruolo di esperti per la documentazione diplomatica presso il Ministero degli affari esteri »;

dalla VIII Commissione (Istruzione):

SCIOLIS e BOLOGNA: « Estensione dei benefici previsti dall'articolo 7 della legge 15 dicembre 1955, n. 1440, e dalla legge 15 gennaio 1960, n. 16, ad alcune categorie di insegnanti di ruolo speciale transitorio del territorio di Trieste ed integrazione della legge 13 marzo 1958, n. 248, a favore di alcune categorie di insegnanti elementari dello stesso territorio » (3862), *con modificazioni;*

dalla X Commissione (Trasporti):

« Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno » (*Approvato dalla VII Commissione del Senato*) (4032);

« Modifiche ed integrazioni del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, concernente l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare » (*Approvato dalla VII Commissione del Senato*) (3539);

ADAMOLI ed altri: « Rivalutazione del contributo ordinario dello Stato a favore del consorzio autonomo del porto di Genova per la manutenzione delle opere e degli arredamenti portuali » (181), *con modificazioni;*

dalla XII Commissione (Industria):

« Abrogazione di disposizioni penali in materia di esportazione abusiva del platino, oro, argento, perle e pietre preziose » (*Approvato dalla IX Commissione del Senato*) (3877);

« Autorizzazione alla spesa di lire 925 milioni per la concessione di contributi sugli interessi per l'effettuazione di crediti finanziari di cui all'articolo 21 della legge 5 luglio 1961, n. 635 » (4076), *con modificazioni.*

Trasmissione dal Senato.

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

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 2 febbraio 1962, n. 74, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1961-62 » (4190).

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

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro dell'industria e del commercio, in applicazione delle disposizioni contenute nel testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, ha trasmesso il bilancio dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, relativo all'esercizio 1961.

Il documento è depositato in segreteria a disposizione dei deputati.

Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (3598 e 3598-bis);

« Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (3885).

Indico la votazione.

(*Segue la votazione.*)

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà nello svolgimento dell'ordine del giorno.

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

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

È iscritto a parlare l'onorevole Giovanni Lombardi. Ne ha facoltà.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

LOMBARDI GIOVANNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prima di dare inizio alla trattazione dell'argomento che ho scelto, « La politica dei lavori pubblici nel quadro di una programmazione economica », sento il dovere di esprimere il mio compiacimento al relatore onorevole Baroni per la sintesi geniale contenuta nella sua relazione, e per alcuni particolari pregi, che risultano nella individuazione di aspetti del bilancio dei lavori pubblici sinora trascurati dai precedenti relatori.

Detto questo, passo all'esame del tema che mi sono proposto di trattare. Una politica dei lavori pubblici nel quadro di una programmazione economica può presentare diversi aspetti, fra i quali possiamo ricordare: quelli tradizionali della funzione anticiclica dei lavori pubblici e dei modi e tempi nella dotazione del capitale fisso sociale; l'esame dei riflessi dei presumibili obiettivi di una programmazione economica sulla politica dei lavori pubblici; l'analisi degli strumenti operativi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, nel quadro della programmazione economica; il rapporto esistente tra pianificazione urbanistica e programmazione economica (ed è questo uno dei problemi più interessanti ed attuali).

Per quanto riguarda il primo aspetto, tutti ricordano che il Ministero dei lavori pubblici, oltre a svolgere diverse attività e ad assicurare fondamentali servizi, esercita una funzione preminente, quella cioè di dotare il nostro paese di un adeguato capitale fisso sociale, corrispondente a bisogni riconosciuti indivisibili, e come tali richiedenti un intervento della comunità, che la stessa paga attraverso il sistema delle imposte. Accanto a questa funzione fondamentale della politica dei lavori pubblici ve ne è un'altra che risulta essere un modo d'impiego della prima, anch'essa ormai tradizionale e consistente nell'utilizzare i lavori pubblici in funzione anticiclica, al fine di moderare l'escursione del ciclo economico negli estremi sia della depressione sia dello sviluppo troppo rapido ed intenso. È evidente che la politica dei lavori pubblici acquista un particolare risalto là dove il ciclo si orienta verso il momento della depressione economica, in quanto in quella occasione lo Stato fa massicci finanziamenti per investimenti in opere pubbliche.

Esaminando questo particolare aspetto della politica dei lavori pubblici nel quadro di una futura programmazione economica, possiamo notare che la funzione tradizionale

non perderà della sua importanza, pur se oggi lo Stato fa uso anche di altri interventi, ad esempio nel settore industriale. Dobbiamo però riconoscere che vi sono modalità diverse nell'impiego di queste forme di intervento, poiché il progresso tecnologico, applicato al settore dei lavori pubblici, richiede modalità diverse nel determinare la quantità di mano d'opera disoccupata che sarà successivamente impiegata. In altri termini, non si potrà fare leva sull'impiego di mano d'opera disoccupata, come in passato, allorché si interveniva senza quegli ausili del progresso tecnologico che oggi consentono usi preponderanti delle macchine e tempi tecnici diversi.

D'altra parte, se la nuova situazione può creare difficoltà nell'uso della politica dei lavori pubblici in funzione anticongiunturale, vi è da notare che la programmazione economica potrà per altro verso consentire un uso più spedito dello strumento dei lavori pubblici sempre in funzione anticiclica.

Passando al secondo aspetto, relativo ai riflessi di una programmazione economica nella dotazione del capitale fisso sociale, va osservato che si impone una maggiore sistematicità degli interventi, con il superamento delle difficoltà che oggi si possono riscontrare nelle modalità della dotazione. Attualmente, ad esempio, non viene stabilito un particolare criterio nel fissare un rapporto percentuale tra spesa per i lavori pubblici e spesa complessiva dello Stato.

Non si è mai fatto uno studio organico, in sintesi ed in analisi, delle misure di incentivazione, rappresentate da contributi e da sussidi a favore di enti locali. Non solo: non abbiamo badato a sufficienza alle misure complessive degli interventi per la dotazione del capitale fisso sociale, sia che esso venga messo in opera dal Ministero dei lavori pubblici, sia che venga messo in opera da tutte le altre amministrazioni centrali o periferiche, nonché da enti locali. E aggiungo che non esiste ancora una misurazione abbastanza progredita e perfezionata della produttività dei lavori pubblici. Posso ancora aggiungere che, anche nello stesso ambito della spesa dei lavori pubblici, il metodo di riparto tra diversi tipi di opere è ancora soggetto a criteri troppo improvvisati: in sostanza, vi è la mancanza di un criterio organico, per cui si ha l'impressione che il riparto di anno in anno sia frutto di particolari pressioni o di compromessi.

Infine si ha modo ancora di notare che i mutamenti ministeriali potrebbero com-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

portare, in assenza di una pianificazione economica, notevoli mutamenti nell'impostazione della politica dei lavori pubblici, mentre invece, in presenza di una programmazione economica, vi sarebbero quanto meno dei correttivi insiti nel sistema ad impedire questi cambiamenti repentini. Questo fatto è già stato avvertito dai pianificatori francesi, i quali si sono preoccupati che gli allora frequenti cambiamenti di governo non pregiudicassero il proseguimento delle operazioni connesse alla programmazione economica.

Sarebbe interessante, fin da questo momento, esaminare quale sarebbe la sorte dell'iniziativa parlamentare qualora si arrivasse ad una programmazione economica per quanto attiene al settore dei lavori pubblici. In altri termini, si deve pensare che gli interventi dei parlamentari non potranno diluirsi e spezzettarsi in richieste — per altro rispettabili — perché questo sarà praticamente inutile e dannoso per la prosecuzione degli impegni della programmazione economica. I parlamentari sarebbero invece costretti — e questo sarebbe oltremodo positivo — ad una visione più generale dei problemi.

Infine, si potrebbe ancora indicare un difetto del sistema nell'attuale stato di dispersione delle competenze del Ministero dei lavori pubblici, cui ha alluso molto brillantemente il relatore; e anche nel modo ancor poco chiaro della distribuzione delle competenze tra il Ministero dei lavori pubblici e gli altri ministeri, quando si faccia riferimento a problemi di infrastrutture e di esercizio (caso tipico: i trasporti).

Un terzo aspetto è quello degli obiettivi della programmazione economica.

Non è questa la sede per entrare nel merito di problemi metodologici e di questioni inerenti agli strumenti operativi del piano; comunque è opportuno fare qualche osservazione sui riflessi che gli obiettivi, oggi presumibili, di una programmazione economica possono avere sulla politica dei lavori pubblici.

Innanzitutto, mi sia consentito rilevare come ancora non esista una terminologia uniforme in materia di politica di piano. È difficile trovare un accordo: qualcuno ha parlato di piano indicativo, altri hanno usato i termini di orientativo, operativo, globale, parziale, ecc. In attesa che si adotti una terminologia univoca, potremmo essere d'accordo nel chiedere che la programmazione economica sia senz'altro una « pianificazione democratica ». Questa denominazione, almeno

per quanto riguarda l'aspetto politico del problema, presuppone due condizioni fondamentali: la prima è che, al momento della formazione del piano, vi sia la più ampia discussione e consultazione, in modo che, nella costituzione di un impegno così rilevante, vi sia la garanzia dell'assoluto rispetto del metodo democratico; la seconda è data dalla esigenza che si metta in attuazione il piano con la garanzia che i suoi effetti non abbiano a compromettere il quadro delle libertà costituzionali del nostro paese.

Detto questo, resta da chiedersi: quali obiettivi possono avere un certo rilievo nei confronti di una politica di lavori pubblici? Io mi attengo, così, come punto di riferimento, ad uno studio recente fatto dal professore Saraceno al convegno di San Pellegrino. In quella occasione, il professore Saraceno ha delineato vari obiettivi: l'obiettivo del pieno impiego (riequilibrare la domanda e l'offerta di lavoro); l'obiettivo del superamento degli squilibri territoriali (la famosa questione del nord e del sud); l'obiettivo del superamento degli squilibri nei settori della produzione (la nota crisi dell'agricoltura italiana); infine l'obiettivo del superamento degli squilibri che si possono riscontrare nell'ambito dei consumi (condizioni di insediamento umano, grado di istruzione e di assistenza).

Quali possono essere, dunque, nell'ambito della politica dei lavori pubblici, i riflessi per l'assunzione di questi obiettivi in una politica di piano?

La prima osservazione è questa: nel processo di dotazione del capitale fisso sociale si avranno certamente notevoli mutamenti, sia nei criteri sia nelle modalità d'intervento. Ad esempio, quando noi dovessimo adoperare, nella politica di pieno impiego l'intervento dei lavori pubblici per rispondere alla necessità di aumentare la domanda di lavoro, è evidente che dovremo attentamente seguire il condizionamento del progresso tecnologico, per determinare la quota spettante ai lavori pubblici della accresciuta domanda.

Così pure il problema del divario territoriale pone dei temi interessanti per la politica dei lavori pubblici. Per quale ragione? Perché la distribuzione della dotazione del capitale fisso sociale dovrà assumere modalità diverse nelle diverse zone e cioè fra le zone densamente industrializzate e le zone che devono essere sollevate dal punto di vista economico.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

In proposito si dovrà attentamente studiare le diverse condizioni di redditività dei lavori pubblici, impiegati ora in un contesto urbanistico ed industriale già notevolmente sviluppato, ora in un contesto povero e sottosviluppato. Infine, altri riflessi si avranno rispetto all'ultimo obiettivo del superamento dello squilibrio nel campo dei consumi.

Quando si faccia caso che nella competenza dei lavori pubblici esiste, tra l'altro, l'edilizia abitativa, l'edilizia sanitaria, l'edilizia scolastica — problemi dell'insediamento umano che sono riassunti nella competenza urbanistica — non possiamo non rilevare che l'operazione del piano diretta a superare caratteristici squilibri nei consumi avrà particolarmente bisogno dello strumento dei lavori pubblici.

Passando al punto che riguarda l'esame degli strumenti operativi della politica dei lavori pubblici nel quadro della programmazione economica, tocchiamo un argomento che il relatore stesso ha suggerito. È ovvio che la programmazione economica esigerà strumenti operativi idonei ed aggiornati, per quanto concerne la competenza dei ministeri più interessati al piano.

Su questo punto credo opportuno fare un'osservazione che concerne le competenze. Tutti hanno notato che nel settore dei lavori pubblici vi è stata una strana operazione di spoliazione delle competenze, in atto da parecchi anni, e vi è una attuale confusione ed errata distribuzione delle stesse. Se dovessimo osservare questi fatti alla luce della programmazione economica, la negatività di essi assumerebbe maggiore rilievo. Non è infatti possibile mettersi in moto con una programmazione, la quale è legata a scadenze particolari ed aumenta lo stato di interdipendenza degli interventi amministrativi, avendo a che fare con distribuzioni errate e confusionarie delle competenze tra ministero e ministero.

Per questo soggiungo che è necessario riesaminare il problema ed invocare l'applicazione del principio dell'unificazione di tutte le competenze in materia di lavori pubblici. Basterebbe osservare al riguardo che diventa una assoluta necessità avere un unico indirizzo e centro tecnico, evitare l'aumento di spese generali per la duplicazione e la moltiplicazione di uffici tecnici, e infine dotare il Ministero dei lavori pubblici di mezzi sufficienti per gli studi e per le sperimentazioni.

Se la politica di piano vuole consistere in minori costi dal punto di vista economico,

e insieme nel massimo utile sociale, è del tutto evidente che questa richiesta dell'unificazione delle competenze corrisponde alle esigenze del piano. Si deve far luogo al rientro delle competenze, che sono state distolte e deviate con provvedimenti di un passato non molto lontano (vedi la Cassa per il mezzogiorno, l'I. N. A.-Casa, ecc., istituzioni le quali oggi, ai fini di una programmazione economica generale, devono intendersi superate).

La revisione delle competenze non potrà trascurare la delicata materia, ad esempio, della edilizia scolastica e sanitaria. È evidente che non possiamo assumere nei lavori pubblici l'intera competenza del settore. Quanto meno si abbia l'avvertenza, poiché l'aspetto tecnico è praticamente congiunto all'aspetto finalistico e programmatico, che il Ministero dei lavori pubblici non sia assente dal momento programmatico.

Così pure sarà opportuno rivedere lo strumento burocratico. Vi è già la proposta della riforma della pubblica amministrazione, che dovrà risolvere questo problema. Vi sono le utili ed opportune considerazioni fatte dal relatore, alle quali mi rimetto.

Ancora un altro aspetto nel campo degli strumenti operativi, è quello dell'assetto legislativo. Un piano ha bisogno di leggi chiare e molto semplici. Nello stato di farragine, di confusione, di marasma legislativo, il piano ha difficoltà di attuazione. Le nuove leggi potranno raggiungere questo obiettivo, ma sarà pur necessario fare i conti con una quantità notevole di leggi già esistenti. Sarebbe opportuno che ciascun Ministero desse mano all'impegno già altre volte affermato, dei testi unici, e che si controllasse periodicamente questo lavoro.

Se non si fa questo tentativo nel campo della legislazione, nel momento in cui le scadenze del piano non consentiranno remore o ritardi, potremo pregiudicare, per la nostra parte, gli adempimenti previsti dalla programmazione economica.

Aggiungo ancora un aspetto nel campo degli strumenti operativi, quello che riguarda la tecnica del bilancio. Ammessa l'ipotesi di una programmazione economica, e quindi di una politica di piano, riteniamo opportuno che il bilancio tradizionale — il quale, così come è composto, è insufficiente — sia integrato con un bilancio funzionale che consenta una qualificazione economica, e quindi una valutazione della redditività degli investimenti del bilancio dei lavori pubblici. Tale vantaggio potrebbe aumentare, e ciò ai fini

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

della programmazione economica, se fossimo in grado di operare la riforma già da tempo auspicata, tendente ad unificare la discussione dei bilanci.

Aggiungo un'altra osservazione, che ebbi modo di formulare nella relazione dello scorso anno; se vogliamo rendere i bilanci strumenti idonei per una politica di programmazione e, in particolare, per le correzioni che si possono di volta in volta rendere necessarie nel piano stesso, bisogna che il bilancio annuale (quale momento di un bilancio pluriennale) sia caratterizzato da leggi organiche, più che da leggi speciali. Le leggi organiche, a motivo del controllo annuale degli stanziamenti, si adattano facilmente alle modifiche stesse del piano, mentre le leggi speciali sono altrettante remore. Di questo inconveniente si ha un'esperienza, verificatasi in un bilancio degli scorsi esercizi, allorché si saltò lo stanziamento di una legge speciale e lo si ripropose soltanto qualche esercizio dopo.

L'ultimo aspetto è quello dei rapporti tra pianificazione urbanistica e programmazione economica, di cui si occuperà un prossimo convegno dell'Istituto nazionale di urbanistica. Nessuno vorrà contestare la stretta connessione che esiste tra pianificazione urbanistica e programmazione economica. È recente una polemica per la individuazione del contenuto della pianificazione urbanistica. Vi sono alcuni i quali accennano al limite del *town design* ed altri a quello del *town planning*. A mio giudizio, esaminando il problema dal punto di vista dei compiti della pubblica amministrazione, dobbiamo assumere come contenuto legittimo della pianificazione urbanistica quello del *town planning*, cioè della formazione delle città, e non soltanto l'aspetto architettonico.

Se questo è vero, potremo giungere alla conseguenza che la dotazione del capitale fisso sociale dovrà sempre più sottoporsi alle regole della pianificazione urbanistica, dando cioè sempre maggiore risalto a questa particolare competenza del Ministero dei lavori pubblici. Si potrà anche dire che, tra tutti gli strumenti necessari alla programmazione economica, quello della pianificazione urbanistica sarà certamente uno dei più importanti e caratteristici.

Volendo fare qualche considerazione di ordine pratico sempre sulla connessione tra pianificazione urbanistica e programmazione economica, non sarà inutile ricordare la questione, messa in particolare rilievo per l'intervento della economista Vera Lutz, che

propone di badare soltanto al nord, sperando che l'irradiazione degli effetti risolva i problemi tradizionali del nostro paese. È stato già risposto che non possiamo abbandonare la rinascita dei paesi del sud. Ci sono aspetti assai negativi e preoccupanti quali: a) gli oneri eccessivi cui devono andare incontro le zone industriali del nord per l'insediamento umano (è di questi giorni una riunione in proposito dei sindaci di Torino, Milano e Genova: tutti sanno che i costi per le opere di urbanizzazione, quando si supera un certo numero di abitanti, non sono proporzionali al numero degli abitanti stessi, ma aumentano in progressione geometrica); b) la prospettiva di dover rendere ancor più sottosviluppato e depresso il sud; aspetti che consigliano di rigettare i consigli di Vera Lutz.

Se questo rimane l'impegno della nostra politica di oggi e di domani, ritengo che la pianificazione urbanistica avrà determinati compiti e sarà impegnata notevolmente in due operazioni del tutto diverse: nel nord in un processo di quote additive in un contesto già ricco e preconstituito, nel sud creando, *ex novo*, delle condizioni di sviluppo.

Altri riflessi potrà anche avere la politica di piano per quello che riguarda il superamento degli squilibri che riguardano i settori produttivi fra loro, particolarmente per quanto attiene alla crisi dell'agricoltura. Si dovrà postulare un intervento più organico dei lavori pubblici a favore della agricoltura.

Un particolare risalto sarà dato, nella pianificazione urbanistica, a quegli interventi che riguardano i consumi squilibrati, nel campo delle abitazioni, dell'istruzione, dell'assistenza e via dicendo. Se mai, vi è da notare che, in questo particolare settore, è stata l'urbanistica che, non ora ma da tempo, ha anticipato la presa di coscienza di valori ed esigenze umani da difendere e da perfezionare.

Una prova della stretta connessione tra pianificazione urbanistica e programmazione economica ci è stata data in occasione dei lavori per la pianificazione territoriale (ai sensi della legge urbanistica, articoli 5 e 6). Per me vale l'esempio del piano della Lombardia, già presentato al Ministero, che ha subito alterne vicende.

Quando gli studiosi del centro studi della regione lombarda si sono accinti allo studio dei problemi riguardanti la attuazione degli articoli 5 e 6 della legge urbanistica, si sono accorti di avere tra le mani uno strumento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

insufficiente, per la mancanza di una programmazione economica che guidasse lo strumento urbanistico. I tentativi di supplire a tale mancanza dovettero, tra l'altro, essere abbandonati per la necessità di stare al preciso dettato della vecchia legge urbanistica, sempre in vigore. L'episodio sta a dimostrare che l'utilizzazione, corretta e completa, dello strumento urbanistico, soprattutto se riferito al territorio di una regione, non è possibile senza una programmazione economica, quale che sia.

Detto questo, vengo alla conclusione. Nel mio intervento, non ho chiesto nuove spese allo Stato e non ho fatto cenno a particolari problemi. Per altro, quelli da me sollevati sono della massima importanza, e sarei lieto se il ministro volesse dare una risposta su quanto ho prospettato. Sono problemi che hanno certamente bisogno di particolare studio ed approfondimento. Ma è buona cosa cominciare al più presto. Al riguardo sarà interessante e, spero, proficua l'esperienza che si dovrà trarre dal prossimo convegno promosso dall'Istituto nazionale di urbanistica, il quale ha proposto un tema suggestivo, del quale mi sono occupato testè, seppure per breve cenno.

Se tanta e qualificata parte avrà il Ministero dei lavori pubblici nei confronti della programmazione economica, come ho cercato di dimostrare, è dunque necessario che si predisponga fin da ora tutto quanto occorre al caso. Solo in questo modo il Ministero dei lavori pubblici potrà contribuire al successo della stessa programmazione economica, da cui il popolo italiano attende un migliore benessere, in un clima di libertà. (*Applausi al centro*).

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

ALDISIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, alla IX Commissione permanente, riunita per discutere questo bilancio, l'onorevole ministro Sullo — rispondendo, qualche settimana fa, all'onorevole Lucifredi che, illustrando un suo ordine del giorno, aveva chiesto l'ammodernamento della statale 45 della val Trebbia — affermava che per tale sistemazione si calcola occorra una spesa di almeno 20 miliardi, mentre, in base agli stanziamenti fatti sulla legge n. 904, è stata programmata una spesa di un miliardo 507 milioni per tutto il decennio 1958-67. Il ministro Sullo volle, sempre a proposito della applicazione della legge n. 904, ricordare che in essa è prevista una ripartizione regionale, che i fondi sono destinati al miglioramento delle strade di grande comunicazione, che nei soli

primi due esercizi dei dieci previsti si sono impegnati 88 miliardi, quasi metà cioè degli stanziamenti globali. Aggiunse questi gravi ed allarmanti particolari: che alcune regioni e compartimenti stradali (tra questi sembrano compresi i soliti tradizionali compartimenti privilegiati di tutti i tempi e di tutte le stagioni) sono stati autorizzati ad impegnare più della metà delle assegnazioni ottenute in sede di ripartizione generale; che il Lazio, su 12 miliardi assegnati per il decennio, ha già impegnato la cifra di 19 miliardi: che, invece, i soliti compartimenti-cenerentola hanno finora impegnato assai meno di quanto hanno avuto assegnato, perchè probabilmente — questo penso io —, non essendo pronti i progetti esecutivi, non è stata concessa l'autorizzazione ad indire gli appalti.

Il ministro concludeva che si riprometteva di riproporre al consiglio di amministrazione dell'«Anas» il programma a suo tempo approvato, comunicato, diffuso e commentato con ricchezza di particolari in tutte le province, per farlo ridimensionare, rivedendo le previsioni, e di pubblicare la nuova ripartizione sul bollettino del Ministero o sulla *Gazzetta ufficiale*.

Non vi nascondo, onorevoli colleghi (anche l'onorevole ministro lo ricorderà), che, contro le mie abitudini di lasciar parlare in Commissione quasi sempre gli altri, non seppi questa volta trattenermi dal prendere la parola per dichiararmi turbato ed allarmato di quanto avevo sentito. Era chiaro che il ministro, come ebbe a dichiarare subito dopo, non vedeva altra via se non quella di ripartire il *deficit* lasciato creare ad alcuni compartimenti, lasciando ad essi integro, o quasi, il frutto delle studiate e forse incoraggiate esorbitanze, mentre ai soliti ortodossi, agli osservanti delle disposizioni, lasciava la rassegnazione a rinunciare ad un loro diritto che poteva essere, come nel caso della Sicilia, il riconoscimento, sia pure tardivo e non macroscopico, di antiche e persistenti trascuratezze.

È per tale motivo che ho deciso di prendere la parola in quest'aula, per ripetere, mio malgrado, che la Sicilia vanta tuttora, e rischia di doverlo vantare in avvenire, un non invidiabile primato nel dissesto della sua rete stradale rispetto a quelle di tutto il resto del paese, e che, se nella ripartizione dei 200 miliardi stanziati con la legge n. 904 aveva avuto attribuiti 25 miliardi e mezzo, ciò si deve a riparazione di una remota e persistente trascuratezza, ai molti dissesti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

non tempestivamente riparati e curati, nonché alle rettifiche da tempo riconosciute necessarie, ma la cui esecuzione era stata sempre rimandata.

Non parlo a vanvera, onorevoli colleghi. Sono quattro anni consecutivi che, invece di raggiungere le fresche zone alpine, preferisco, nel periodo estivo, visitare le regioni dell'Italia meridionale: gli Abruzzi, la Basilicata, le Puglie, la Calabria, e debbo dichiarare con soddisfazione — e ne do incondizionato riconoscimento ai dirigenti dell'« Anas » — che le strade nazionali in queste regioni si presentano in condizioni assai migliori di quelle dell'intera rete stradale siciliana dove, se l'inverno si presenta piovoso, tutti gli addetti sono chiamati a fronteggiare dovunque situazioni difficili per i sempre limitati mezzi assegnati per la manutenzione annuale, e per di più con criteri che spesso rasentano vecchi orientamenti coloniali.

Non più tardi di un mese fa, il direttore della Fiat in uno dei principali capoluoghi della Sicilia, romano di origine, dopo di avermi confidato di aver percorso tutta la rete stradale delle regioni meridionali, mi chiedeva, con meraviglia, il perché dello stato generale di caos delle strade siciliane, confermandomi che la mia non è una personale impressione sullo stato di arretratezza in cui continua ad esser tenuta la rete stradale dell'isola.

Non ripeterò qui le cause, chiamiamole pure storiche, che ci hanno condotto alle presenti deplorable conclusioni; mi preme attenermi ai fatti concreti. L'assegnazione di 25 miliardi e 507 milioni fatta alla Sicilia in base alla legge n. 904, più che all'estensione della sua rete stradale (oltre 3 mila chilometri), è dovuta — lo ripeto — al riconoscimento, sia pure tardivo, di torti e di trascuranze prolungate del passato ed alla valutazione obiettiva delle condizioni veramente allarmanti della sua viabilità, per cui l'assegnazione decennale non è ridimensionabile senza danni irreparabili.

Il ministro Sullo ha lealmente dichiarato che, su 10 mila chilometri di strade da migliorare in tutta Italia giovandosi degli stanziamenti della legge n. 904, ben 1.700 appartengono alla rete siciliana. Sul piano dell'equità, dunque, alla Sicilia si sarebbe dovuto assegnare quasi un quinto dei fondi stanziati e le modifiche che il Ministero vorrebbe apportare, lungi dal sottrarre, dovrebbero aumentare la quota assegnata alla Sicilia.

I progetti finora segnalati alla direzione generale dell'« Anas » dal compartimento di Palermo per il miglioramento di alcuni tratti

di strada comportano la spesa di 9 miliardi e riguardano strade divenute quasi impraticabili, quali la Trapani-Castellammare del Golfo, la Troina-Randazzo, la Siculiana-Sciacca, la Villarosa-Enna, la Ucria-Capo d'Orlando, la variante di Modica; e bisogna aggiungere la Messina-Palermo e tanti altri tronchi che da tempo reclamano urgenti, radicali rettifiche e riparazioni che il compartimento siciliano si preparava a segnalare via via nei prossimi anni del decennio. Se per la Sicilia ci si deve accontentare dei soli 4 miliardi di lavori finora autorizzati, solo una modesta parte dei tronchi finora segnalati poteva essere modificata; la rete stradale siciliana continuerà a rimanere la più trascurata di tutte, e lo rimarrà ugualmente anche quando sarà approvato il disegno di legge che il ministro Sullo si è fatto autorizzare dal Consiglio dei ministri a presentare al Parlamento, disegno di legge che (mi scusi l'onorevole ministro) consacra il famoso ritornello: « chi ha avuto, ha avuto, ha avuto . . . », con quel che segue.

In questi giorni, stimolati da quel caso così scottante, sono troppi gli episodi del passato che si affollano alla mia mente. Fidando sulla sopportazione delle popolazioni siciliane, i governi degli anni lontani, fino alla vigilia della seconda guerra mondiale, sistematicamente, prima dello spirare di ogni singolo esercizio finanziario usavano stornare le somme assegnate alla Sicilia nei bilanci preventivi del Ministero dei lavori pubblici a favore di altre zone assai distanti dallo stretto, sicché, sommando i finanziamenti assegnati in questi bilanci preventivi e mai spesi nell'isola, se ne ricavano somme rispettabili che finivamo coll'ingannare gli studiosi, gli economisti e gli stessi politici, i quali difficilmente erano soliti riscontrare i bilanci consuntivi. Il tentativo del ridimensionamento e, peggio, del disegno di legge annunciato dal ministro Sullo, mi ricorda gli storni costanti perpetrati a danno della Sicilia per tanti decenni. So bene che non si può imputare al ministro Sullo la responsabilità del pessimo uso degli stanziamenti della legge n. 904, ma tocca a lui ricercare il modo di riparare al *deficit* con vero senso di giustizia, evitando che le popolazioni, finora in fiduciosa e paziente attesa, non si sentano offese e provocate o, peggio ancora, derise. Non desidero aggiungere altro. *Intelligenti pauca.*

Giacché ho dovuto parlare di strade e ho la parola, desidero ricordare che la Sicilia possiede una rete stradale assai modesta in rapporto alla sua estensione. La regione ha

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

costruito alcune arterie rurali e diverse strade di allacciamento fra comuni vicini, ma la rete resta sempre povera e le sue maglie assai larghe. Recentemente l'« Anas », d'accordo con la Cassa per il mezzogiorno, ha finanziato la costruzione di alcune strade importantissime a due carreggiate. Trattasi della Ragusa-Catania, della Gela-Catania, della Porto Empedocle-Agrigento, della Caltanissetta-Enna, quest'ultima da allacciare all'autostrada Palermo-Catania. Sono nuove vie destinate ad attraversare, stimolandone la valorizzazione, zone chiuse finora al progresso agricolo ed industriale. I progetti — esecutivi mi si assicura — sono quasi tutti pronti, e non vorrei, onorevole ministro, che l'« Anas » ricorresse, dopo quanto abbiamo sentito, ad ulteriori ridimensionamenti. Occorre che il ministro provveda perché il denaro già stanziato non cambi destinazione, non vada inattesamente a raggiungere altri lidi, che non resti a lungo inutilizzato, ma sia sollecitamente investito in lavori e in opere, capaci di creare nuovi incentivi di nuovo reddito. Per gli stessi motivi e per lo stesso fine ricordo anche il tronco ferroviario Gela-Caltagirone, che sarà indubbiamente tra i più attivi e redditizi dell'azienda ferroviaria italiana. Per completarlo mancano gli ultimi quattro miliardi. Io non credo sia necessario spendere molte parole per illustrarne l'urgenza e la convenienza. Finora sono stati spesi più di undici miliardi, che malauguratamente restano ancora inutilizzati e infruttuosi. Questa linea ferroviaria opererà al servizio della vasta e importante zona industriale petrolifera di Gela e di una lunga fascia costiera agricola caratterizzata dalla produzione di ortofrutticoli primaticci, tanto apprezzati e tanto attesi sui mercati esteri e nazionali. Si tratta di accorciare per lo meno di oltre 90 chilometri la distanza che separa questa zona agricola dalla costa meridionale dell'isola e da Catania, da dove partono quotidianamente i treni carichi di derrate agricole per il nord. Il ministro conosce nei suoi particolari la situazione: so che egli condivide le giuste ansie della popolazione interessata, e sono sicuro che saprà provvedere con la dovuta urgenza per completare un'opera giunta ormai quasi al traguardo e fermata per la mancanza delle ultime modeste briciole.

Si predispongano pure i piani economici pluriennali, ma nell'attesa di questi piani non si abbandonino le opere in corso con grave pregiudizio economico e con non meno gravi ritardi soprattutto per le zone depresse.

Sempre in tema di viabilità, mi consenta, signor ministro, di raccomandarle di seguire con occhio vigile la sorte dell'autostrada Palermo-Catania. Se ne parla ormai da più di un decennio. La regione siciliana assai lodevolmente si è assunta un pesante onere per contribuire sia alla costruzione che all'esercizio di questa importante arteria che, per i territori che attraverserà e per le funzioni che è chiamata ad assolvere, sarà un'autostrada aperta, sul tipo della Salerno-Villa San Giovanni; ma intanto si perde del tempo e non si arriva ancora, inspiegabilmente, a firmare la convenzione tra il ministro dei lavori pubblici e la giunta regionale, che mi dicono sia pronta da tempo.

Avvicinare il mare Tirreno allo Jonio, aprire la zona centrale dell'isola rimasta finora isolata, chiusa, impervia, per mancanza di viabilità idonea e comoda, coordinare lo sviluppo industriale e potenziare quello agricolo mettendo in comunicazione la parte orientale con quella occidentale dell'isola, è funzione talmente provvida, talmente ricca di promesse, che giustifica tutte le attese della popolazione e tutti i sacrifici che l'ente regione si è assunto. Il ministro farà opera meritoria superando qualche residuo ostacolo e sollecitando gli appalti e l'inizio dei lavori, essendo già pronto almeno un piano di lotti esecutivi del progetto.

Ritengo poi giunto il momento che l'onorevole ministro si occupi con interesse anche dell'autostrada Messina-Catania, naturale prolungamento e appendice dell'« autostrada del sole ». Se le statistiche dell'« Anas » rispondono a verità (e non abbiamo motivo alcuno di dubitarne), la Messina-Catania è una delle strade nazionali più intensamente battute da autoveicoli. Ciò si spiega perché tale via adduce alle zone industriali di Catania, di Augusta e di Priolo attraversando contemporaneamente una delle zone turistiche più attraenti del mondo: Messina, speriamo presto col ponte sullo stretto; Taormina e Catania, con le loro attrattive panoramiche e archeologiche legate alle meraviglie dell'Etna che in trenta minuti porta il turista dalle acque e dalla temperatura del Mediterraneo alle nevi eterne del grande vulcano; ed infine Siracusa, con le sue ineguagliabili bellezze naturali e con le sue antichità greche, romane e paleocristiane.

Ho accennato al ponte sullo stretto di Messina. È questo, onorevoli colleghi, un argomento ed un problema dinanzi al quale il Ministero dei lavori pubblici non può rimanere estraneo né in posizione agnostica.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Dal momento in cui in questo ultimo dopoguerra si è cominciato a parlare con insistenza del ponte sullo stretto, il problema (impostato in un primo tempo da dilettanti o da persone che speravano forse di sorprendere la burocrazia ministeriale per correre all'avventura) è andato maturando fino a creare una nuova letteratura, che non può più restare solo tale, ma deve venire concretamente a realizzazione.

Ricordo che quando è venuto a Roma l'ingegner Steiman, progettista e realizzatore del ponte *Golden Gate* di San Francisco in California, io rimasi assai dubbioso e perplesso sulle possibilità che in quel momento la tecnica offriva per la costruzione di un ponte ad una o più arcate lungo circa tremila metri, e lo dichiarai apertamente prendendo la parola nella numerosa e qualificata assemblea tenutasi all'*Angelicum*. Ma dissi anche, e con accento fermo e deciso, che il giorno in cui si fosse arrivati alla certezza delle possibilità tecnica e scientifica della costruzione, non vi era più da restare titubanti ed incerti per il fabbisogno finanziario o per argomenti di natura secondaria. I vantaggi di natura politica ed economica sarebbero stati tanti e tali che nel primo centenario dell'unità italiana, che allora si avvicinava, ci avrebbero indotto ad erigere questo grande, spettacolare, significativo e prezioso monumento, da consacrare alla nostra unità nazionale.

Oggi le possibilità di realizzare il ponte sullo stretto non appaiono più una chimera, una visione di sognatori e di poeti. Qualche mese fa abbiamo appreso, dai giornali più importanti d'Europa, l'annuncio della prossima costruzione di un ponte sulla Manica lungo circa 30 chilometri, in acque più profonde di quelle dove dovrebbe costruirsi il ponte sullo stretto ed agitate da venti non meno violenti di quelli che soffiano tra Scilla e Cariddi; non solo; ma anche che sono già pronti e definiti i progetti esecutivi del *tunnel* sotto lo stretto di Calais e che le due nazioni interessate hanno fatto cadere, d'accordo, la scelta sul ponte, del quale sono stati già resi noti non pochi e minuti particolari di costruzione.

Quando si aprivano al traffico il ponte di San Francisco ed i *tunnels* sotto l'Hudson e la Schelda, certo la tecnica non era arrivata a costruire dovunque, come oggi, grattacieli massicci che sembra vogliano sfidare il cielo; le trivelle che oggi forano la terra ad oltre 7.000 metri di profondità, e che scavano in mare aperto in senso perpendicolare e in

senso obliquo pozzi di petrolio, non esistevano ancora, o, se ve ne erano, non erano capaci di gettare a sì grandi profondità le fondamenta di colossali piloni di cemento armato e di acciaio. Non si avevano allora gli incoraggiamenti, i mezzi, le certezze, che oggi sono a disposizione dei costruttori.

Il mondo cammina, vorrei dire corre, e noi oggi viviamo — e ce ne vantiamo — nell'Italia del miracolo: vogliamo fermarci? Può il Ministero dei lavori pubblici restare al decreto ministeriale del 30 ottobre 1958, emesso all'indomani della discussione di un altro bilancio dello stesso ministero, decreto che per mancanza di qualsiasi finanziamento rimase irrisoriamente inoperante?

Il Ministero dei lavori pubblici, lo ripeto, non può restare assente, indeciso, peggio, agnosticamente inerte, dinanzi a un problema così vivo e palpitante, la cui soluzione si offre così ricca di promesse. Si raccolgano tutti i dati disponibili, se ne acquisiscano direttamente da parte del Ministero dei nuovi; si indichi un concorso internazionale, chiamando a far parte della commissione giudicatrice tecnici di alta fama di tutti i paesi. Il gioco vale la candela, onorevole Sullo, ma non pretenda di voler fare le nozze con i fichi secchi, come ha fatto qualche suo predecessore: se vi è da spendere qualche miliardo, lo faccia, sarà bene speso, non sciupato.

Da parte mia, onorevole ministro, le auguro di legare il suo nome ad una realizzazione veramente storica come questa, che sarà oltre tutto il più significativo e perenne monumento eretto agli italiani del nostro tempo. (*Applausi al centro*).

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

ALESSANDRINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1962-63, sottoposto alla nostra attenzione, a seguito della presentazione di una nota di variazione, ha subito sostanziali modifiche di contenuto rispetto all'impostazione originaria; tuttavia nelle linee fondamentali la struttura del bilancio è quello tradizionale. La spesa complessiva stanziata per il nuovo esercizio ammonta a 289 miliardi 411 milioni, cioè rappresenta il 5,59 per cento della previsione generale di spesa dello Stato, con una sensibile diminuzione percentuale rispetto all'esercizio precedente; anzi, l'aliquota dell'esercizio in corso è la più bassa dal 1956 in avanti.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Mentre la previsione generale di spesa dello Stato ha avuto un'espansione di 189 rispetto a 100 dell'esercizio considerato come base, cioè al 1955-56, l'indice di espansione della spesa per i lavori pubblici rimasto contenuto, nello stesso periodo, a 168.

Si deve, per altro, onestamente riconoscere che in sede di consuntivo gli indici degli stanziamenti di spesa per i lavori pubblici hanno segnato un sensibile miglioramento, in tutti gli esercizi finanziari per i quali ci sono noti i dati definitivi. Il fatto è degno di essere rilevato con soddisfazione, anche se gli stanziamenti complessivi per i lavori pubblici rimangono sempre molto al sotto di quelli che sarebbero necessari per affrontare adeguatamente le esigenze del paese in fatto di pubbliche infrastrutture.

Tuttavia, gli accantonamenti iscritti nel bilancio del Tesoro per provvedimenti di legge di cui si prevede prossima l'approvazione relativi a lavori pubblici giustificano l'attesa di una sensibile integrazione degli stanziamenti della previsione originaria.

Un soddisfacente incremento, che permette di rettificare in senso positivo i dati del bilancio, si è avuto, in virtù delle leggi approvate negli ultimi anni, per le previsioni dell'« Anas ». Le disponibilità dell'« Anas » per spese effettive hanno raggiunto per l'esercizio in corso la somma veramente imponente di 135 miliardi e 494 milioni.

Il bilancio dei lavori pubblici presenta anche per l'esercizio in esame i difetti già riscontrati per gli esercizi scorsi. Prima di tutto una eccessiva rigidità, derivante dal prevalere degli stanziamenti disposti con leggi speciali, che contengono l'azione del Ministero entro limiti troppo angusti e definiti. Tuttociò va a danno specialmente della spesa ordinaria, e si traduce in una carenza nella manutenzione e conservazione delle pubbliche infrastrutture affidate alla responsabilità del Ministero dei lavori pubblici.

Una simile impostazione è contraria all'interesse del paese perché, ritardando l'intervento manutentivo, se ne moltiplica il costo.

Onorevole sottosegretario, si disponga che questo problema venga affrontato, si trovi il modo di proporzionare gli stanziamenti alle esigenze di conservazione del patrimonio esistente e si farà opera di saggia e proficua amministrazione del pubblico denaro.

Un altro aspetto negativo è rappresentato dal continuo incremento dei residui, passivi saliti alla fine dell'esercizio 1960-61 a 537 miliardi 813 milioni. La natura del bilancio

dello Stato italiano, che è bilancio di competenza, non consente l'eliminazione totale dei residui passivi che trovano giustificazioni nei tempi amministrativi e tecnici indispensabili alla realizzazione dei lavori, ma adottando opportuni accorgimenti, i tempi tecnici e soprattutto quelli amministrativi possono essere notevolmente abbreviati con la conseguente riduzione dell'ammontare complessivo dei residui passivi.

Si dovrebbe por mano all'ammodernamento delle procedure antiquate, semplificandole al massimo, ma ciò non sarà ancora sufficiente se gli organi ministeriali, centrali, decentrati e periferici non disporranno del personale necessario per un sollecito esame delle pratiche.

L'analisi dell'iter tecnico e amministrativo di una qualsiasi pratica mette in evidenza una serie di tempi morti che potrebbero essere facilmente eliminati con grandissimo risparmio di tempo e di denaro.

Nell'opera di assistenza, che da molti anni svolgo presso numerosi comuni della provincia di Varese, ho dovuto constatare, per esempio, che il periodo estivo segna una stasi quasi completa nell'esame delle pratiche con conseguente perdita di tempo prezioso. Proprio in quest'ultimi giorni ho potuto accertare che taluni decreti ministeriali hanno impiegato due mesi, dopo la registrazione alla Corte dei conti, per giungere ai comuni interessati. Non le sembra un po' troppo, onorevole sottosegretario? Penso che una migliore organizzazione degli uffici e un più diligente controllo potrebbero abbreviare notevolmente dannose attese.

Prima di procedere oltre, vorrei accennare brevemente alle variazioni apportate dal Senato alle previsioni di spesa originarie. Alcuni capitoli di spesa, tutti relativi a stanziamenti per danni di guerra, sono stati decurtati. Le riduzioni ammontano complessivamente a 8.800 milioni e si riferiscono ad opere a pagamento non differito. Per contro sono stati impinguati altri capitoli che si riferiscono a spese rateate in annualità o semestralità. Le variazioni introdotte sono quanto mai opportune perché in virtù dei maggiori stanziamenti sarà possibile finanziare opere pubbliche per un importo che si aggira tra i 176 e i 220 miliardi. È giusto anche rilevare che gran parte delle nuove disponibilità è stata opportunamente riservata agli interventi per l'esecuzione di acquedotti e di opere igienico-sanitarie. Non dubito che l'assegnazione dei fondi disponibili sarà fatta dal Ministero tenendo conto delle ne-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

cessità delle varie regioni e delle carenze veramente preoccupanti che, in fatto di impianti idrici e igienico-sanitari, la prolungata siccità di quest'anno ha rilevato anche nelle zone più progredite del paese.

Ma il problema-cardine, che deve essere risolto, se si vuole dare piena funzionalità al Ministero dei lavori pubblici nel quadro di una programmazione generale, è costituito dall'organico del personale. Da anni i relatori che hanno commentato i bilanci, gli oratori che sono intervenuti nella discussione e gli stessi ministri, nel concludere il dibattito, si sono fatti interpreti della necessità di affrontare con misure adeguate la situazione veramente preoccupante in cui sono venuti a trovarsi sia il Ministero dei lavori pubblici nella sua organizzazione centrale, decentrata e periferica, sia l'« Anas », per la limitatezza del personale disponibile e per le crescenti difficoltà che si incontrano a coprire i posti, specialmente quando si tratta di personale qualificato tecnico e amministrativo.

I compiti cui il Ministero deve assolvere divengono di giorno in giorno sempre più assillanti ed impegnativi, mentre il personale scarseggia. Non vedo come si possa impostare una politica di piano che abbia un minimo di serietà se prima non si affronta e risolve in radice il problema della funzionalità degli uffici pubblici, dotandoli di personale preparato e competente a svolgere i compiti cui è preposto, numericamente adeguato all'entità del lavoro richiesto e infine reso responsabile di quanto deve fare.

L'onorevole ministro, nel discorso tenuto al Senato il 28 giugno scorso, rispondendo agli oratori intervenuti nella discussione, ha già puntualizzato con vigore e chiarezza la grave situazione relativa al personale del genio civile. Con assoluta sincerità ha richiamato l'attenzione di quanti hanno senso di responsabilità sulla continua fuga di funzionari tecnici ed amministrativi fra i più preparati dai posti vinti attraverso faticosi e difficili concorsi. Il ministro ha ripetuto ancora una volta quanto è già noto da anni, cioè che i concorsi indetti per posti di ingegnere e di architetto sono sistematicamente disertati. La ragione principale del gravissimo fenomeno, che impoverisce ed umilia il genio civile del nostro paese, nel passato giudicato fra i migliori di tutta Europa, va ricercata nell'insufficienza del trattamento economico riservato al personale, soprattutto al personale più qualificato. È umiliante per gli uomini e disdicevole per il prestigio dell'amministrazione che il personale del genio

civile, non esclusi i funzionari, per arrotondare le insufficienti entrate di cui fruisce, sia costretto a contare sull'indennità di trasferta come su un elemento integrativo e irrinunciabile per assicurarsi un decoroso tenore di vita, e sia spinto a sollecitare tali trasferte e qualche volta a contendersele. Se si vuole veramente evitare che il ritardo nell'attuazione delle opere pubbliche si aggravi, se si vuole che le direttive di azione, i controlli, le ispezioni siano seri e tempestivi, è necessario provvedere senza indugio, perché non vi è più tempo da perdere. Un ulteriore ritardo potrebbe aggravare ancor più le difficoltà in cui il Ministero da tempo si dibatte, e le conseguenze della conseguente, inevitabile crisi si ripercuoterebbero, senza possibilità di riparo, a danno del paese.

Approvo, quindi, la coraggiosa ed esplicita richiesta fatta dal ministro Sullo in Senato perché siano superati gli irragionevoli livellamenti nel trattamento del personale, che costituiscono la causa prima della situazione denunciata. Lo sganciamento economico dei tecnici dalla carriera comune consentirebbe la rinnovazione dei quadri del genio civile, restituendo piena efficienza e funzionalità agli uffici. Più presto si giungerà ad una decisione del genere, tanto meglio sarà. Il ritardo nel decidere non servirà certo a conservare perpetuamente intatto l'assurdo livellamento in atto, che è contrario alla realtà delle cose e alla nuova situazione venutasi a formare nel paese nei rapporti economici e sociali.

Precisate le dimensioni e le possibilità offerte dal bilancio dei lavori pubblici, e posti in evidenza i suoi aspetti meno positivi, è doveroso concludere con un giudizio complessivo sull'attività da esso svolta.

Ebbene, a mio parere, questo giudizio non può essere che positivo. Nella relazione che ebbi l'onore di elaborare sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1960-61, chiedevo che il Ministero assumesse decisamente una funzione propulsiva e stimolatrice dell'importantissimo settore a cui presiede, coordinando nel più efficace dei modi la propria attività con quella degli altri Ministeri ed in modo speciale con quella degli enti locali.

In tale direzione sono stati conseguiti apprezzabili progressi. Inoltre dobbiamo riconoscere che l'azione ministeriale ha rivolto particolare cura alla risoluzione radicale di determinati problemi, quale, per esempio, quello relativo al rifornimento idrico del paese, impostando un piano regolatore degli acquedotti, e ha inquadrato tale azione se-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

condo linee programmatiche ben definite. Ma è anche doveroso sottolineare che il Parlamento non ha mancato di incoraggiare l'opera del Ministero, esplicando una intensa attività legislativa ed esercitando in pieno tutte le sue prerogative, queste ultime rivolte, in modo particolare, all'approfondimento di situazioni particolari e generali, e soprattutto a stimolare l'azione governativa.

Il collega Baroni nella sua nitida relazione ha riservato un capitolo alle nuove leggi approvate dal Parlamento, per il che me ne risparmio una elencazione che tornerebbe del tutto superflua. Mi limito a constatare che il consultivo del lavoro svolto dalla Camera è soddisfacente sotto ogni punto di vista, sia per la quantità, sia per la qualità delle leggi date al paese, anche se non tutte sono perfette ed esenti da critiche.

Anche quest'anno il paese è stato colpito da calamità naturali. Nel corso del mese di agosto, alcune province sono state sconvolte da un movimento tellurico che ha provocato gravi danni. La Provvidenza ha voluto che non vi fossero vittime umane, ma ciò non toglie nulla all'entità del disastro. Prima di esaminare il disegno di legge presentato allo scopo di ottenere i fondi occorrenti per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal movimento sismico, che con notevole tempestività il Parlamento in brevissimo tempo ha approvato, mi sono recato con una delegazione di deputati, designati dalla Commissione lavori pubblici, a visitare i paesi dell'Irpinia e del Sannio che più avevano risentito del terremoto.

In diciassette centri urbani, ho visto case completamente dirute, ridotte a cumuli di sassi e polvere, come a Molinara, o irrimediabilmente danneggiate.

Che dire poi di abitati come Apice, colpito dal movimento tellurico e minacciato di franare, o come Melito, miserrimo borgo, sito su un fianco roccioso in continuo slittamento, e composto di squallide abitazioni che, nella parte rimasta in piedi, si sostengono a vicenda come per un miracolo di equilibrio?

Il terremoto, di intensità notevole, ha influito sulle strutture molto povere e vecchie che, già danneggiate da altri fenomeni naturali nel passato, erano state più volte rabberciate alla meglio. I danni sono quindi veramente gravi, e i cittadini rimasti senza tetto e che hanno trovato un rifugio provvisorio si contano a migliaia.

Parlando con le autorità locali, ho raccolto una testimonianza che è doveroso ricordare: riguarda l'azione svolta dal genio civile per

garantire l'incolumità pubblica e rilevare i danni causati dal terremoto. Con scarsi mezzi di trasporto a disposizione, i funzionari inviati nelle province di Benevento e di Avelino hanno compiuto il loro dovere senza risparmio di energie e di tempo.

I primi soccorsi alle zone colpite vennero disposti con un provvedimento di urgenza sul fondo per le spese imprevedute, ed erogati per 2 miliardi dal Ministero dei lavori pubblici, a norma del decreto-legge 12 aprile 1948, n. 1010, che detta disposizioni per lavori a carattere urgente e inderogabile richiesti da necessità di pubblico interesse determinate da eventi calamitosi.

Questi ed altri mezzi furono immediatamente utilizzati per interventi di urgenza, rivolti a garantire la popolazione da crolli improvvisi, e per dare ricovero provvisorio alle famiglie rimaste senza tetto.

Per affrontare le conseguenze di eventi disastrosi disponiamo soltanto della legge che ho citato.

Nel bilancio 1961-62 e in quello in esame lo stanziamento per spese di pronto soccorso, capitolo 145, è di lire un miliardo 480 milioni. In precedenza la somma disponibile era ancora più ridotta. Più volte, in questi ultimi anni, è stata chiesta una legge organica che offrisse la possibilità di un sollecito e proporzionato intervento in occasione di pubbliche calamità. Non una legge limitata al pronto soccorso, ma un provvedimento complesso, rivolto a facilitare il ripristino dei beni pubblici e privati distrutti o danneggiati dall'evento disastroso, e a rigenerare il tessuto economico-sociale delle zone colpite, spesso più sconvolte che non i beni materiali. Forse la legge approvata nei giorni scorsi per andare incontro alle popolazioni danneggiate dall'ultimo movimento tellurico potrà servire di base per un provvedimento a carattere generale.

Nell'attesa che norme del tipo di quelle che ho indicato vengano approvate e siano applicabili all'intero territorio nazionale, non possiamo dimenticare che nel Mugello e nelle province di Terni e di Perugia si attende ancora l'intervento dello Stato per i danni subiti a seguito del terremoto di due anni or sono. Al riguardo esistono e sono in attesa di esame varie proposte di legge, presentate da parlamentari di diversi settori politici. Le somme necessarie per riparare i danni subiti dalle zone che ho menzionato sono di entità molto modesta.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel corso della discussione per l'esame del

provvedimento per la ricostruzione delle zone colpite dall'ultimo disastroso terremoto si era riservato di patrocinare, in seno al Consiglio dei ministri, la causa delle popolazioni del Mugello e del ternano, allo scopo di reperire la copertura dell'onere derivante da un provvedimento di legge in loro favore. Mi permetto di ricordare la promessa, e sono certo che l'onorevole Sullo non mancherà di trovare le ragioni più convincenti per superare ogni possibile obiezione.

Una parola sull'edilizia abitativa. L'edilizia economico-popolare da qualche anno segna il passo. Il rapido incremento edilizio che doveva scaturire dall'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, con il reinvestimento delle somme ricavate dalla cessione in proprietà agli inquilini degli alloggi costruiti dallo Stato o con il contributo dello stesso, si fa attendere più del previsto. Unica legge in vigore in corso di applicazione è quella per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli (30 dicembre 1960, n. 1676).

Le leggi 28 febbraio 1949, n. 43, e 26 novembre 1955, n. 1148, relative al piano I. N. A.-Casa, in molte zone del paese hanno cessato di produrre effetti concreti per l'esaurimento dei fondi assegnati alle singole province. In più di una provincia l'attuazione del piano è stata così rapida che si è giunti alla conclusione dello stesso con quasi due anni di anticipo sul settennio e questo ha determinato una interruzione nel ritmo costruttivo di cui si risentono gli effetti negativi.

Una piccola spinta per l'edilizia popolare è venuta dalla legge 21 aprile 1962, n. 195, che, con lo stanziamento in annualità di 3 miliardi, ha dato il via alla costruzione di nuove abitazioni per una spesa complessiva di 75 miliardi. Per la prima volta — e ne va data lode all'onorevole ministro in carica — si è tentato di ripartire tale somma fra le regioni e le province secondo un programma ragionato, derivandolo da una serie di elementi certi, quali l'indice di affollamento, il fabbisogno reale di stanze, le migrazioni interne e i poli di sviluppo. Sarà bene trarre dall'esperienza fatta tutte quelle indicazioni che possano tornare utili per l'avvenire e non soltanto per il settore dell'edilizia.

Uno spiraglio per una ripresa nel campo dell'edilizia economico-popolare è offerto dal disegno di legge n. 3569, che dispone la liquidazione del patrimonio edilizio della gestione I. N. A.-Casa e l'istituzione di un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori.

La discussione del provvedimento di legge è in corso ed è auspicabile che possa essere conclusa al più presto. Vi è tanta gente povera che attende e spera di potere avere finalmente, in virtù della nuova legge, una abitazione decorosa.

Con l'approvazione della legge 18 aprile 1962, n. 167, che permette ai comuni e a chiunque voglia costruire abitazioni di tipo economico-popolare di acquisire le aree fabbricabili con una certa facilità, sottraendosi alla speculazione, si pensa di ottenere un naturale sviluppo dell'edilizia per il popolo. Sull'efficacia del provvedimento non è per altro ancora possibile esprimere un giudizio perché la sua emanazione è di data troppo recente.

La carenza di abitazioni di tipo economico continua ad essere il grosso problema insoluto delle grandi città e dei poli di sviluppo. La migrazione interna viene poi ad acuire la situazione, creando, da un giorno all'altro, necessità nuove che soltanto con estrema difficoltà e non senza gravi disagi per tutti, vengono affrontate e soddisfatte.

In Francia si è creduto di poter incrementare la disponibilità di alloggi popolari istituendo una indennità di alloggio progressiva, rivolta a consentire alle classi meno abbienti di sopportare il maggiore onere cui vanno incontro quando le famiglie non trovano sistemazione in abitazioni economiche.

Forse può tornare utile anche per il nostro paese una soluzione che contempli l'incremento dell'edilizia popolare e contemporaneamente preveda la corresponsione di una indennità di alloggio per coloro che non possono fruire di case economiche.

Ed ora mi sia consentito qualche cenno sulla viabilità. L'impostazione data al settore della viabilità, contrariamente all'opinione preconcepita di alcuni, promette di recare grandi vantaggi al paese. L'Italia disporrà fra non molto di una delle più moderne reti autostradali d'Europa. È questo un elemento fondamentale per favorire l'incremento dei traffici commerciali e soprattutto l'espansione del turismo che tanti vantaggi reca alla nostra economia.

Il programma di estensione della rete autostradale è noto, sia per la parte da attuare tramite l'I. R. I. sia per la parte riservata direttamente all'iniziativa dell'« Anas », che riguarda l'Italia meridionale.

Degno di speciale rilievo è, a mio parere, il programma delle nuove autostrade da realizzare in forza dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1961, n. 729. Fra i nove tronchi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

autostradali di cui è prevista la costruzione, la Brennero-Verona e la Savona-Ventimiglia sono di importanza fondamentale per l'afflusso del traffico estero. Sono le due autostrade che nel finanziamento della spesa necessaria alla loro costruzione dovrebbero godere di un trattamento di assoluta precedenza, perché aprono le porte del paese al turismo.

Una parola debbo aggiungere in merito alla ripartizione dei fondi stanziati per la costruzione di raccordi autostradali a norma dell'articolo 13 della legge già citata. La ripartizione dello stanziamento non appare pienamente rispondente ai criteri di funzionalità ai quali più volte si è fatto richiamo. Dei cento miliardi a disposizione, solo otto miliardi e 500 milioni sono impiegati per opere di raccordo da eseguirsi a nord di Bologna.

Mi sembra che gli stanziamenti riservati per i collegamenti in una zona che comprende sei tra le più popolate e sviluppate regioni d'Italia siano insufficienti alle reali esigenze di un traffico che per intensità non conosce paragoni e che convoglia verso il sud le correnti turistiche che provengono dal centro Europa. Chiedo scusa se a questo punto richiamo l'attenzione della Camera sulla città di Varese, che è letteralmente soffocata dalle correnti di traffico che sono costrette ad attraversarla perché mancano idonei collegamenti dell'«autostrada dei laghi» con i valichi di frontiera congiungenti l'Italia alla Confederazione svizzera. La congestione, determinata da migliaia e migliaia di veicoli che ogni giorno convergono nella città, è tale da formare spesso colonne di macchine in attesa di potersi districare, le quali raggiungono, non di rado, la lunghezza di chilometri. Si impone quindi anche per Varese un sistema razionale di collegamenti che non può essere attuato senza un congruo concorso dello Stato.

Per la viabilità ordinaria, è necessario accelerare al massimo l'applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126, in modo che l'«Anas» assuma al più presto i tronchi stradali classificati di sua competenza. Il ritardo nel prendere in carico i tronchi stradali statizzati disturba notevolmente gli enti locali, già proprietari delle strade e, quello che è più grave, provoca un'usura eccessiva delle strade stesse per mancanza di una adeguata manutenzione.

Mi scusi l'onorevole sottosegretario se a conclusione del mio discorso ritorno su un argomento che ho già trattato in Commissione

dei lavori pubblici. Non posso esimermi dal riparlare perché la situazione denunciata in fatto di costi dell'edilizia si fa sempre più grave e le conseguenze dell'aumento dei prezzi, cui gli enti pubblici debbono sottostare, pesano sulle amministrazioni in modo tale da paralizzarne l'azione.

A partire dal 1960, le richieste degli imprenditori sono in continuo aumento e negli ultimi tempi i costi hanno avuto un balzo impressionante. Sulle quotazioni dei materiali e delle opere edilizie contenute nel bollettino pubblicato dalla camera di commercio di Milano, nella primavera di quest'anno, attualmente vengono richiesti aumenti del 10-15 per cento. Si consideri che i prezzi di primavera tenevano conto dei sensibili aumenti verificatisi in precedenza. Di conseguenza tutte le gare di appalto che vengono bandite sono disertate dalle imprese costruttrici. Il fatto trova ampia giustificazione, se si riflette che i capitolati di appalto si riferiscono a prezzi del mercato di due e più anni addietro, che tanto tempo occorre per concludere, con la fase dell'appalto, l'iter burocratico di un'opera pubblica. Solo concedendo sensibili aumenti è possibile avviare i lavori.

Le amministrazioni comunali, prese nelle strettoie di una situazione dalla quale non hanno modo di uscire per carenza di mezzi, hanno invocato, per la realizzazione delle opere che beneficiano del contributo dello Stato, l'applicazione dell'articolo 10 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, che stabilisce l'automaticità della concessione del contributo dello Stato suppletivo sulla maggiore spesa autorizzata nelle gare di appalto dei lavori. Ma l'applicazione di tale norma è stata bloccata. Se le ragioni che hanno portato all'adozione di una decisione del genere sono indiscutibili, s'impongono tuttavia nuovi e solleciti provvedimenti che permettano di scongiurare l'arresto quasi totale dell'attività costruttiva nell'ambito degli enti locali.

Onorevole sottosegretario, a nome di centinaia di amministrazioni comunali che presiedono generalmente a piccoli e poveri comuni, le rivolgo formale istanza perché la situazione posta in evidenza venga affrontata con energia e chiarezza e sia risolta al più presto per porre, senza ulteriore ritardo, i comuni in condizione di realizzare le opere che con tanta fatica e sacrificio hanno portato alla fase di attuazione.

Nel frattempo è necessario che le revoche dei contributi per il ritardo nell'esecuzione dei lavori vengano vagliate con estrema cura, per non aggiungere danno a danno, e non sco-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

raggiare definitivamente amministratori coscienziosi per fatti che esulano dalle loro responsabilità.

Onorevole sottosegretario, sono giunto al termine del mio intervento che ha toccato soltanto alcuni aspetti della vasta materia affidata alla responsabilità del Ministero dei lavori pubblici. Ancora una volta riconfermo il giudizio positivo già espresso in precedenza per l'attività svolta, superando notevoli difficoltà, dal Ministero che nella persona del ministro Sullo ha trovato un animatore aperto, deciso ed energico.

Valgano la sua opera e la nostra ad aprire nuove prospettive di civiltà e di benessere per il popolo italiano. (*Applausi al centro*).

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

ANZILOTTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, anzitutto ringrazio l'onorevole Alessandrini, vicepresidente della Commissione lavori pubblici, per l'accento fatto ai terremotati del Mugello, che attendono ancora. Mi limiterò a richiamare l'attenzione del Governo su queste popolazioni e a chiedere ancora una volta giustizia per la gente umile e laboriosa d'una delle zone più depresse dell'Italia centrale.

Il 29 ottobre e l'11 novembre 1960, in due riprese, si ebbero scosse telluriche di notevole entità nei comuni di Scarperia, Borgo San Lorenzo, Vicchio e Barberino, e scosse di minore importanza in altri comuni. Essi sono tutti nella provincia di Firenze, cioè nella regione del Mugello. I danni ad immobili di proprietà privata e ad edifici pubblici (per esempio, alla stessa sede del comune di Scarperia, che è opera d'arte del 300) furono rilevanti. Circa mille edifici privati furono danneggiati. Secondo i dati del provveditorato alle opere pubbliche, 187 abitazioni furono dichiarate inabitabili e 750 danneggiate, in quanto avevano riportato lesioni alle strutture portanti inferiori al 50 per cento. Le cifre dei comuni interessati non concordano con quelle dei tecnici del provveditorato: secondo i primi, infatti, i danni sarebbero stati ancor più gravi: vi è chi parla di 500 case inabitabili e di mille edifici urbani e rurali danneggiati. Certamente il terremoto non ha investito una località così popolosa e un territorio così vasto come quello che è stato danneggiato recentemente dal terremoto dell'Irpinia. Tuttavia, nella sua limitata estensione, questo movimento sismico ha provocato danni di entità grande alle popolazioni del Mugello. Vi furono provvedimenti di pronto intervento,

quali sussidi, tende, baracche, demolizioni di strutture pericolanti, e furono assegnati anche fondi dell'ordine di qualche diecina di milioni per la costruzione di alloggi per terremotati. Ma non si sono adottati adeguati provvedimenti legislativi, come sempre si fa in simili penose circostanze. Eppure il 26 gennaio 1961 fu presentata una proposta di legge dai deputati democristiani della mia circoscrizione, seguita il 2 febbraio da un'altra proposta di legge di iniziativa dei deputati Mazzoni ed altri, dei gruppi comunista e socialista. La prima importava un onere di 400 milioni ed era congegnata in modo da favorire il risanamento edilizio sostituendo a vecchi fabbricati alloggi moderni costruiti nel rispetto delle speciali disposizioni edilizie per le zone sismiche. L'altra prevedeva la concessione di mutui ai proprietari da parte di istituti di credito e indicava una spesa di 600 milioni, più 100 milioni per i contributi sugli interessi passivi dei mutui.

Sono passati due anni. La popolazione del Mugello ha aspettato fiduciosa che l'opera dei suoi rappresentanti in Parlamento riuscisse a tradurre in concreto quei provvedimenti che essa sapeva non potevano mancare da parte dello Stato verso i colpiti da eventi calamitosi. Ma finora nulla è venuto. Parlamentari di ogni settore politico, anche facendo blocco, non hanno ancora avuto la soddisfazione di dire ai mugellani: anche voi appartenete allo Stato italiano, anche a voi lo Stato penserà; e se non verrà incontro a tutte le vostre aspettative, vi verrà almeno in parte per farvi sentire figli legittimi della stessa patria. Due anni!

Prima che scadesse questo termine, prendendo occasione da un altro terremoto, più disastroso per l'entità del territorio e della popolazione coinvolta, l'onorevole Vedovato ha presentato una nuova proposta di legge (n. 4130). Essa ha fatto seguito a interrogazioni di varie parti politiche richiedenti sia l'adozione di sollecite provvidenze per i danni subiti dal Mugello sia l'abbinamento di tali provvidenze con quelle promosse dal Governo per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962. La proposta Vedovato si è uniformata, nella misura delle provvidenze, al disegno di legge per i terremotati dell'agosto 1962, e ha anche convenientemente semplificato. Ha ridotto anche la somma richiesta (forse per la disperazione, per il timore di non riuscire ad indurre il Ministero dei lavori pubblici a reperire i fondi necessari): da un massimo di 700 milioni occorrenti, secondo la proposta di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

legge Mazzoni, siamo scesi a 100 milioni. Neanche al mercato della frutta, quando la frutta comincia a «passare» e si ha timore di non venderla più, si ribassa tanto il prezzo. Io dubito, anzi sono sicuro che tale cifra non sia sufficiente. Ho visto i danni con i miei occhi, le case pericolanti, gli edifici puntellanti, demoliti, le abitazioni abbandonate. Ma i mugellani, lo so, non vogliono più attendere. Vogliono un «sì» o un «no» chiaro dagli uomini che li rappresentano e soprattutto dal Governo. I mugellani, colpiti dal terremoto, eppur così attaccati alla loro terra e alla loro bella cornice di monti, vogliono sapere se è loro concesso di ricostruire contando sull'aiuto dello Stato; vogliono sapere se non debbono aspettarsi più nulla, oppure qualche cosa (quei 100 milioni), sia pure diluito nel tempo. Hanno bisogno di sapere se è meglio che se ne vadano, che scendano a Firenze, come altri loro paesani hanno fatto, a vivere in quattro buchi, in mezzo ai miasmi e al frastuono della città, lasciando una delle terre più pittoresche, più salubri e più favolosamente belle ai cacciatori e agli allevatori di greggi.

Avrò forse un po' peccato di lirismo in quest'ultimo accenno, ma non potevo farne a meno occupandomi della terra che ha dato i natali a un pittore così delicato e vibrante come Giotto e a uno scrittore così sottilmente poetico come il Nicola Lisi del *Diario di un parroco di campagna* e dell'*Arca dei semplici*.

Il Mugello fa appello al vivo senso di giustizia del ministro, che mostra di avere sempre accompagnato tale senso di equità con una energica volontà e capacità realizzatrice.

Non ritardiamo oltre i provvedimenti a favore di quelle popolazioni. Reperisca il Governo i finanziamenti necessari, magari scaglionandoli in più esercizi, dimostrando così che la solidarietà nazionale non può mancare a chi è stato duramente colpito dalle calamità naturali.

Con animo aperto e generoso questa Camera ha accolto il disegno di legge a favore dei terremotati dell'agosto del 1962. L'intervento del Governo è stato pronto, sollecito, generoso (sia pure nei limiti delle disponibilità). Lodevole cosa, che questa Camera ha prontamente sanzionato con il suo voto favorevole. Non dimentichiamo però gli obblighi che lo Stato deve sentire verso altre popolazioni colpite da analoghe calamità, verso cittadini che magari non hanno fatto chiasso, perché sono gente raccolta, semplice, asciutta, abituata a sopportare con calma e con pa-

zienza. Questi cittadini non vanno dimenticati per il fatto che il loro numero è limitato e la disgrazia che li ha colpiti ha avuto conseguentemente minori ripercussioni nella coscienza della nazione.

Il Mugello non attende miracoli né vuole cogliere questa occasione per risollevarsi dallo stato di grave depressione in cui si trova e al quale non sarà certo questo provvedimento a porre riparo. Dopo un indugio di due anni il Mugello chiede allo Stato, senza drammaticità e senza demagogia, un atto di giustizia che si concreti nell'approvazione di un provvedimento a favore dei danneggiati dal terremoto del 1960. (*Applausi*).

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

GEFFER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, tratterò tre questioni che riguardano Trieste ma che hanno importanza nazionale, tre problemi che dovrebbero già essere in fase di risoluzione e che invece segnano ancora il passo. Mi riferisco ai lavori per la costruzione del « molo settimo » nel porto di Trieste, alla realizzazione della galleria di circosollazione e alla determinazione delle modalità per gli indennizzi ai proprietari colpiti dagli espropri effettuati dalle ferrovie dello Stato.

In verità le spese preventivate per le prime due opere non figurano nel bilancio dei lavori pubblici; di esse ci si deve tuttavia occupare in questa sede trattandosi di opere eseguite sotto il controllo e con l'intervento del Ministero dei lavori pubblici e comportanti una spesa di circa 12 miliardi per il molo e di oltre sette miliardi per la galleria.

La legge 21 marzo 1958, n. 298, aveva stanziato 45 miliardi per opere pubbliche nel Friuli e nella Venezia Giulia. I fondi dunque esistono, sia pure scaglionati in alcuni esercizi, e quindi non si pone un problema di finanziamento.

Fra le opere ritenute essenziali vi era appunto il « molo settimo », perché si ritenne che Trieste dovesse essere dotata di un nuovo grande molo, che avrebbe dovuto avere 800 metri di lunghezza e 350 di larghezza; si sarebbe quindi trattato di un'opera imponente che avrebbe messo Trieste in condizioni di resistere alla spietata concorrenza del porto di Fiume.

Altra opera ritenuta essenziale fu una galleria di circosollazione, che avrebbe alleggerito il sistema ferroviario. Come i colleghi sapranno, attualmente le due stazioni ferroviarie di Trieste sono collegate da una

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

linea che corre lungo la riva: ciò costituisce un impedimento notevolissimo al traffico, oltre a rappresentare un collegamento molto lento, in quanto i circa 60 treni che giornalmente percorrono questa linea, per regolamento debbono procedere a passo d'uomo, e sono preceduti da un ferroviere con la bandierina rossa. La costruzione della galleria avrebbe portato un evidente sollievo a tutto il sistema del traffico.

Allorché si decise la costruzione del « molo settimo » (nonostante qualcuno non fosse persuaso dell'utilità dell'opera, anche in considerazione di una probabile errata valutazione dei fondali) corse voce a Trieste che l'appalto di quest'opera gigantesca, per il cui completamento sarebbero occorsi otto anni, sarebbe stato affidato a una determinata impresa. Ciò formò oggetto di un'interrogazione che nel luglio 1959 presentai al ministro dei lavori pubblici dell'epoca, il quale mi rispose smentendo la voce. In un successivo cortese colloquio avuto con il medesimo, mi fu detto che quell'impresa era presuntuosa; tanto poco presuntuosa che otto mesi dopo vinse il concorso e l'appalto fu assegnato ad essa. Comunque, avremmo accettato anche questo stato di cose, purché i lavori fossero andati avanti. Invece è successo che un'impresa esclusa ha fatto ricorso al Consiglio di Stato, il quale le ha dato ragione: i lavori si sono fermati, lo Stato dovrà pagare fino ad oggi 700 milioni all'impresa vincitrice del concorso ma soccombente davanti al Consiglio di Stato.

Sembra inoltre che siano state modificate le modalità della costruzione. In effetti, l'opera poteva essere eseguita secondo due sistemi: o costruendo una specie di « cornice » da riempire successivamente di materiali (cosa estremamente difficile, non avendosi nelle vicinanze la possibilità di reperire milioni di metri cubi di materiale), o ricorrendo al sistema della palificazione, cioè piantando enormi pali sul fondo del mare, sopra i quali sarebbe stata costruita una colossale piattaforma. Del resto, quest'ultimo progetto era quello previsto da un consorzio costituito fra i maggiori costruttori triestini.

La gravità del caso sta nel fatto che a due anni e dieci mesi dall'inizio dei lavori tutto è fermo, non si è più andati avanti, per intralci di carattere burocratico, a causa della sentenza del Consiglio di Stato, per la necessità di un nuovo parere dello stesso organo, per lo studio dei nuovi progetti, per la scelta del nuovo sistema di appalto (cioè se per concorso o per tratta-

tiva privata: sembrerebbe comunque che il Ministero si sia orientato — e su questo gradirei una risposta — per la trattativa privata, nel senso di affidare i lavori alla stessa ditta che aveva vinto il concorso tre anni fa, appunto perché lo Stato non vorrebbe perdere l'indennizzo del 10 per cento che per legge dovrebbe corrispondere all'impresa).

Siamo dicevo, a questo punto: a tre anni di distanza non si è fatto niente. Sono stati acquistati ingenti materiali, sono venuti anche dall'estero macchinari costosissimi, però non si è andati avanti. Di qui la necessità che il Ministero dia l'avvio a questi lavori, affinché non si versi ancora in questo stato di incertezza, di perplessità. Inoltre, faccio presente che non si tratta di un'opera di carattere strettamente cittadino, bensì di interesse nazionale, come l'onorevole sottosegretario di Stato, recatosi sul posto alcuni mesi fa, ha potuto personalmente constatare. Infine, questa situazione non può che provocare nella popolazione una profonda sfiducia verso lo stesso Governo, non vedendosi attuata un'opera ormai decisa e per la quale sono stati già stanziati i fondi e che si rende indispensabile proprio per potenziare il porto di Trieste.

Posso avere idee non del tutto ortodosse; tuttavia, se si costruisse un molo gigantesco senza apprestare nel contempo le così dette infrastrutture, cioè le strade, le ferrovie di accesso, un numero di binari adeguati non solo, ad esempio, per Venezia, ma soprattutto per la Udine-Tarvisio, quando l'opera venisse ultimata noi ci troveremmo a disporre di questo gigantesco molo con tutte le attrezzature necessarie per il carico e lo scarico delle merci, che non potrebbe tuttavia far defluire come sarebbe necessario. Ecco perché sono intervenuto parecchie volte a questo proposito, sostenendo l'assoluta necessità di uno stretto coordinamento tra il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dei trasporti, il Ministero del commercio con l'estero, il Ministero degli affari esteri, il Ministero della marina mercantile. Io ritengo che questo sia anche uno dei postulati dell'attuale Governo in ordine al piano della programmazione, appunto perché vi sia qualche cosa di organico in quel che ci si propone di fare.

Che si costruisca il molo è cosa ottima, ma si costruiscano contemporaneamente anche le strade e le ferrovie, altrimenti la funzione del molo sarà annullata o, comunque, in gran parte non sarà rispondente alle necessità. Del resto, questa richiesta rientra nell'attuazione del programma concernente il potenziamento del porto di Trieste.

In proposito, vorrei ricordare, quanto al piano della spesa, una legge che ha stralciato dallo stanziamento previsto circa due miliardi e mezzo, destinata all'autostrada Venezia-Trieste. Si comincia dunque sotto cattivi auspici. Si tenga presente che l'aumento dei costi delle materie prime e della mano d'opera è continuo per cui lo stanziamento previsto per il molo dovrà subire delle variazioni, anche se verrà costruito con il sistema della palificazione, ritenuto più economico...

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rimane circa un miliardo di margine.

GEFTER WONDRICH. L'aumento dei costi è costante e questo margine si ridurrà a ben poco.

Comunque, insisto affinché si dia finalmente avvio ai lavori e su questo attendo una precisa risposta dal ministro.

E veniamo, ora, alla seconda opera, quella che riguarda la circonvallazione.

Si è visto che, per migliorare il traffico, è assolutamente necessario eliminare l'antiquato sistema di collegamento fra le due stazioni. Nell'anno 1962 il transito dei treni viene ancora regolato con la bandierina in una città moderna come Trieste, il cui porto deve essere potenziato per difendersi dalla concorrenza straniera. La galleria rientra nel piano della legge del marzo 1958. Dei cinque tronchi previsti tre sono stati appaltati, gli altri due non sono stati nemmeno appaltati. L'inizio dei lavori, della durata di circa sei anni, si è avuto oltre due anni addietro. Secondo me, nel procedere alla costruzione della galleria sono state commesse imprudenze e inavvertenze da parte delle ditte appaltatrici, le quali hanno cominciato a collocare le mine per fare il cunicolo senza opere di consolidamento, senza preoccuparsi degli edifici attigui o insistenti sull'opera. Per esempio, nella parte terminale, l'impresa cui è stato affidato quel tratto ha trovato un cunicolo già esistente e non si è preoccupata di adottare tutti gli accorgimenti che la tecnica suggerisce, per cui le case che stavano sopra si sono in parte rovinare e in parte sbracciate, mostrando screpolature, fessure enormi, che hanno costretto l'amministrazione ferroviaria a intervenire per fare sgomberare gli abitanti. Ciò ha determinato una piccola tragedia di cui dirò brevemente. L'impresa che ha appaltato la parte iniziale della galleria, verso Monfalcone, ha sospeso i suoi lavori, ha licenziato gli operai e non vi sono sintomi di ripresa dei lavori stessi. Questo è molto grave.

Debbo rilevare che si è agito con assoluta superficialità e prescindendo dai necessari criteri di carattere tecnico, con le conseguenze che ora si lamentano. Ma esse non possono e non debbono ricadere solamente sulle poche decine di cittadini che abitavano quelle case, che erano proprietari e che sono stati costretti a trovarsi un alloggio in affitto alla periferia di Trieste, che vivono in condizioni quasi impossibili, che non sono stati ancora indennizzati.

Ma, prima di scendere a trattare di questa questione, desidero fare presente al Governo lo stato attuale della costruzione della galleria. Come dicevo, due tronchi non sono stati appaltati, mentre i lavori già intrapresi sono stati sospesi perché un'impresa pare versi in difficoltà e, per quanto riguarda il terzo tronco, sembra vi sia un errore di progettazione, perché la galleria dovrebbe passare sotto due grossi edifici di 14 piani ciascuno; se i lavori continuassero, gli edifici sarebbero messi in pericolo.

So di preciso che, se si dovesse risarcire i danni provocati dall'abbattimento dei due edifici suddetti, lo Stato dovrebbe affrontare una spesa di 919 milioni. Ciò è estremamente grave, perché dimostra che i progetti non sono stati studiati a dovere, e che vi è poca cura nella loro esecuzione. Comunque, bisogna constatare che quest'opera che doveva essere ormai nella fase del compimento, e che è indispensabile, perché costituisce una delle cosiddette infrastrutture, per il traffico attuale e per quello che si dovrebbe sviluppare quando il « molo settimo », di cui ho parlato, sarà compiuto, è tuttora ferma. Il Governo deve fare qualche cosa: intervenga, esamini la situazione, faccia un'inchiesta. Io le risparmio, onorevole sottosegretario, tutti i numerosi articoli di giornale, le interrogazioni presentate da più parti ed anche da me, alcune delle quali attendono ancora una risposta.

La situazione, in sintesi, è questa: due colossali opere destinate al potenziamento di Trieste sono ferme per ragioni che a noi sfuggono, ma nelle quali il Governo ha il preciso dovere di intervenire, anche — ed è dall'opposizione che si dice questo — per il suo stesso prestigio, perché sono opere che non riguardano puramente e semplicemente un interesse locale e cittadino, ma interessi nazionali, ed hanno un riferimento anche con l'estero, perché a Trieste giungono navi da tutto il mondo, che dovrebbero servirsi del « molo settimo » e naturalmente anche della ferrovia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Sono due problemi più importanti di quanto si creda e la loro realizzazione ha avuto un inizio sfortunato (pare che questa legge sia nata sotto cattiva stella per quanto riguarda le sue concrete attuazioni). Pensi il Governo a reperire i mezzi per intervenire, faccia le indagini che vuole e vedrà se quanto ho esposto sia vero e degno della massima attenzione.

L'ultimo argomento è quello relativo ai criteri e alle modalità del risarcimento. Ho spiegato che proprio in occasione dell'inizio dei lavori di questa galleria di circonvallazione, che passa sotto la città ed è lunga 6.300 metri, sono state fatte brillare alcune mine e sono stati incautamente eseguiti taluni lavori, provocando danni a numerose case costruite sopra la galleria, con la conseguenza che adesso i lavori sono stati interrotti e i cittadini abitanti in quelle case sono stati sfrattati d'imperio e mandati alla periferia della città. Si è quindi posto il problema del risarcimento integrale, perché alcuni hanno perso completamente la loro casa dichiarata inabitabile per il momento.

Ad una mia lettera (analoga a quella scritta al suo predecessore onorevole Zaccagnini, che però non ha ritenuto di darmi risposta), ella, onorevole Sullo, ha risposto in data 25 luglio scorso che gli indennizzi sarebbero stati pagati secondo la legge 25 giugno 1865, la legge per Napoli del 15 maggio 1885 e la legge del 1906, n. 409, sulle ferrovie. Ma, onorevole ministro, a questo punto occorre fare un discorso che travalica i limiti dell'oggetto del nostro esame. La legge del 1865 è superata, tant'è vero che è in corso una riforma; la seconda legge, fatta per il risanamento della città di Napoli, era contingente ed andava applicata al particolare caso ed ambiente; la terza legge è quella che applica la legge per Napoli alle nuove costruzioni ferroviarie. Abbiamo ragione di ritenere che quando lo Stato espropria qualcosa al cittadino nell'interesse generale, ha il dovere di risarcire il cittadino stesso secondo la perdita che subisce. Non è ammissibile il concetto secondo cui i pochi, i quali hanno la sventura di essere espropriati, debbano pagare a favore dei molti che domani beneficieranno del nuovo strumento che sarà creato: strada, ferrovie, ponte, ecc. È un sacrificio che si domanda a pochi in favore della collettività, ma è un'ingiustizia che cozza contro i principi della Costituzione e anche contro i principi del codice civile.

È vero che un paio di mesi fa ci siamo soffermati sull'argomento degli indennizzi, dei

risarcimenti, in quanto ci siamo trovati di fronte ad una nuova formulazione delle modalità di risarcimento per coloro che vengono espropriati. Non rifarò qui il discorso sulla nazionalizzazione dell'energia elettrica, con tutte le conseguenze che essa ha portato proprio in materia di risarcimento. Per quanto riguarda le espropriazioni a vantaggio delle ferrovie, che in genere vengono fatte per ragioni di pubblica utilità, mi pare che non si debba applicare quel parametro stabilito sessant'anni addietro, ma si debba agire secondo principi di giustizia. Perché ci troviamo di fronte al paradosso — le porto un caso specifico, signor ministro — di un tale che si trovava sopra quella galleria, che con fatica e dando fondo a tutti i suoi risparmi, ricorrendo anche all'accensione di mutui, si era costruito una villetta del valore di 13-14 milioni; e che si è visto offrire dall'ufficio nuove costruzioni ferroviarie soltanto 3 milioni e mezzo, cioè il 25 per cento di quanto la sua casa valeva. Questo è iniquo e non può essere ammesso in uno Stato di diritto, come si sostiene essere il nostro. Bisogna effettuare la stima, vedere che cosa questo disgraziato ha perduto e risarcirlo per la perdita completa, non solo per una parte. Vi è poi la possibilità che, consolidata la galleria, come è avvenuto, costoro, con una spesa molto inferiore a quella che lo Stato dovrebbe sopportare ove dovesse pagare sia pure secondo i criteri preannunciati dall'ufficio nuove costruzioni ferroviarie, possano avere ripristinati i loro edifici — che non sono imponenti come gli altri due situati nella parte terminale — e possano tornare alle loro abitazioni.

Va bene che l'onorevole ministro potrà rispondermi che vi sono leggi le quali si devono applicare secondo la loro lettera. Anzi, proprio in quella missiva che ho citato, ella, onorevole ministro, ebbe a scrivermi che « sarà fatta rigorosa applicazione della legge ». Io mi auguro, invece, che questo non avvenga, che anche in questa materia così delicata, così importante intervenga viceversa un concetto di rispetto dei diritti del cittadino, nel senso che, quando essi vengono lesi per interessi di carattere generale, vi sia per lo meno l'esatto risarcimento di quanto perduto. Il Governo ha tutti gli strumenti per valutare quella che è l'effettiva perdita subita dal cittadino, per impedire speculazioni: e su questo siamo perfettamente d'accordo. Ma è ragione di giustizia più che di equità che chi subisce un danno sia pagato.

Concludo nella fiducia che il Governo vorrà intervenire in queste due gravi questioni

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

al più presto, per assicurare l'opinione pubblica, perché sia dato avvio ai lavori che sono necessari, perché — non spetterebbe a me dirlo — il prestigio del Governo resti quale deve essere, dal momento che non si può ammettere che dopo quattro anni vi siano ancora discussioni, interferenze, intralci di vario genere riguardo ad opere che molti anni addietro — perché si parte dal 1955 — erano state dichiarate assolutamente necessarie ed urgenti.

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(I deputati segretari numerano i voti).

Si riprende la discussione.

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

CURTI IVANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici porta quasi sempre coloro che intervengono alla trattazione di particolari problemi di interesse locale. Queste forme di intervento possono avere una giustificazione quando si tratta di problemi che investono provvedimenti di carattere eccezionale, come quello sollevato oggi giustamente, con il suo intervento, dal presidente della nostra Commissione lavori pubblici, onorevole Aldisio, ma gli altri credo che non concorrano a dare un contributo al dibattito che si svolge sul bilancio.

Io mi sforzerò di non fare una elencazione di problemi particolari, ma di richiamare l'attenzione del ministro sui problemi fondamentali che oggi ha di fronte e che deve risolvere il Ministero dei lavori pubblici.

Da un esame dell'impostazione della spesa del bilancio dei lavori pubblici vi è veramente da restare preoccupati perché non è tanto sulle dichiarazioni che ha fatto il ministro in sede di conclusione del dibattito avvenuto al Senato o di quello svoltosi in Commissione o sulla relazione che noi siamo chiamati ad esprimere un giudizio e un voto, quanto sul contenuto del disegno di legge che ci è stato presentato. Da qui nascono i dissensi sulla valutazione della impostazione del bilancio e nascono precisamente da due ordini di cose: dalla eseguità della somma di spesa prevista e dalla sua impostazione. Questo bilancio ha in sé infatti un elemento di con-

trazione della spesa proprio nel momento della maggiore espansione del bilancio generale dello Stato. Nell'esercizio 1960-61 la spesa di previsione del bilancio dei lavori pubblici è stata di 284 miliardi 664 milioni, pari al 6,60 per cento degli stanziamenti previsti dal bilancio generale dello Stato, che in quell'esercizio era di 4.315 miliardi; per l'esercizio 1962-63 tale spesa di previsione del bilancio dei lavori pubblici è di 289 miliardi 441 milioni, pari al 5,59 per cento degli stanziamenti previsti dal bilancio generale dello Stato.

La logica delle cose avrebbe voluto e vuole che per i problemi urgenti che il Ministero dei lavori pubblici deve affrontare, l'aumento della spesa prevista per il bilancio generale dello Stato comportasse un aumento della spesa del bilancio dei lavori pubblici proporzionalmente all'aumento del bilancio dello Stato che in questo esercizio è stato di 756 miliardi. Che cosa ha significato questo aumento della spesa a favore del bilancio dei lavori pubblici? Tradotto in cifre, ha significato che il bilancio dei lavori pubblici è stato decurtato di una somma di spesa non inferiore al 2 per cento dell'importo totale del bilancio dello Stato e quindi di una somma che è quasi di cento miliardi.

Queste limitazioni lasciano naturalmente insoluti ed aperti una infinità di problemi. Ho letto attentamente, onorevole ministro, il suo intervento al Senato e le do atto che si è trattato di un discorso nuovo e coraggioso, soprattutto per il modo di esaminare i problemi fondamentali del bilancio dei lavori pubblici. Però tra l'enunciazione e l'impostazione di una politica, e la sua realizzazione trascorre evidentemente un lungo periodo di tempo, durante il quale noi non possiamo correre il rischio di vedere arrestarsi l'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Non vi è alcuna esagerazione né alcun intendimento polemico in queste mie affermazioni, ma solamente la denuncia di una situazione che deve seriamente preoccupare il Governo ed in particolare il ministro dei lavori pubblici. Se tale situazione dovesse perdurare, si verrebbe certamente ad un rallentamento tale degli interventi del Ministero dei lavori pubblici che ne deriverebbero per il nostro paese, per la sua economia, serie conseguenze.

Da molti anni difatti, per quanto riguarda l'impostazione del bilancio, le minoranze e in questi ultimi anni anche colleghi di maggioranza, compresi gli stessi relatori, se pure ovviamente in forma meno polemica,

chiedono che l'impostazione del bilancio sia liberata dall'appostazione di somme che meglio sarebbero collocate nel bilancio del tesoro, evitando una doppia partita di giro contabile e di impostazione di spesa, così da consentire la formulazione di un bilancio più comprensibile e di più facile lettura per tutti.

Ma questo non è il solo argomento che ci porti a chiedere una nuova impostazione del bilancio. L'argomento principale è quello di sapere se il nuovo bilancio sarà impostato sulla base d'un piano di programmazione della spesa con mezzi e strumenti adeguati per affrontare i problemi che lo sviluppo dell'economia del paese pone. Quando parliamo di programmazione o di scelte prioritarie degli investimenti, pensiamo che non si possa per nessuna ragione escludere, neanche provvisoriamente, il Ministero dei lavori pubblici, dato che le opere che detto dicastero deve realizzare sono una componente fondamentale dello sviluppo economico e sociale del paese.

Noi dobbiamo notare però nella formulazione della spesa del presente bilancio proprio questo arresto che si dice dovuto a impegni programmatici. Ho accennato alla diminuzione della spesa in rapporto all'impostazione del bilancio generale dello Stato, ma vi è qualcosa di più se si dà uno sguardo più attento alla stessa impostazione di spesa. Vi è stato per esempio un aumento molto tenue delle spese per la retribuzione del personale, certamente troppo modesto in rapporto ai bisogni che sono stati denunciati; vi sono alcuni aumenti di spesa per la manutenzione delle opere statali e la nuova entrata in bilancio del contributo di manutenzione per le strade provinciali. Io credo che questa voce di 9 miliardi 600 milioni sarà senz'altro suscettibile di essere aumentata, ma non vedo perché trovi collocazione nel bilancio dei lavori pubblici. È una spesa di tesoreria che il Tesoro accredita al Ministero dei lavori pubblici perché il Ministero dei lavori pubblici l'accrediti alle province. È invece un'operazione che può fare benissimo il Tesoro accreditando direttamente alle tesorerie provinciali.

Quali sono le spese reali del Ministero dei lavori pubblici? Per le leggi organiche, 28 miliardi per l'esercizio 1962-63 anziché 35 miliardi dell'esercizio 1961-62; per le leggi speciali troviamo 113 miliardi contro i 128 miliardi dell'esercizio 1960-61. La rimanenza è costituita da contributi per annualità. È vero, ognuno di noi credo sappia anche leg-

gere che fra questi contributi vi sono quelli che consentono alle amministrazioni comunali e provinciali di eseguire un certo numero di opere, per cui l'importo delle opere stesse va moltiplicato per 25 o 30 a seconda del volume del contributo. Però a che cosa si riduce tutto questo? Quali settori della pubblica amministrazione interessano le somme previste da questo bilancio, almeno per il 90 per cento? Interessano i fiumi e la viabilità perché per gli altri settori di attività le somme sono estremamente modeste.

Noi non neghiamo che per quanto riguarda la viabilità si sia fatto in questa legislatura un notevole passo in avanti, anche se le opere che devono essere portate a termine richiederanno altri cospicui stanziamenti e altri provvedimenti per essere completate. Avremo, nel giro di dieci anni, una delle reti autostradali più moderne d'Europa. Ma non potremo certamente dire altrettanto per quanto riguarda la viabilità minore, se non si prenderanno ulteriori ed adeguati provvedimenti sulla base di un preciso coordinamento dei trasporti e della viabilità del nostro paese.

Quanto alla viabilità minore, è bene sottolineare che con i provvedimenti in corso una gran parte della rete stradale comunale passa alle province. Si tratta di una rete di circa 78 mila chilometri. Non dimentichiamoci però che rimangono ai comuni del nostro paese ancora 60 mila chilometri almeno di strade comunali, che oggi richiedono una maggiore manutenzione e una sistemazione più adeguata per molte di esse. Ma noi sappiamo tutti di quali mezzi i comuni possono disporre per affrontare un problema così importante.

Con la legge sui fiumi è stata affrontata in questa legislatura una parte delle importanti opere da realizzare per la difesa e per la sicurezza della nostra pianura nonché per l'inizio della sistemazione in forma più organizzata, più concreta, più precisa, più programmata di alcuni grandi bacini imbriferi.

Ma come vengono affrontati gli altri problemi? Si tratta di problemi altrettanto importanti, il problema della casa, il problema dell'edilizia scolastica e quello dell'edilizia ospedaliera. È mancata in questa legislatura la realizzazione di una politica della casa. Vi era in corso il provvedimento settoriale della legge I.N.A.-Casa e vi erano i residui della legge n. 640 e della n. 408; però la richiesta di case, in quest'ultimo periodo è stata tale che il fabbisogno, anziché diminuire, è notevolmente aumentato anche dopo le costru-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

zioni effettuate nel corso di questi ultimi anni.

Abbiamo dinanzi a noi un periodo nel quale si registrerà un vuoto quasi completo nell'intervento dello Stato in campo edilizio perché con il marzo del 1963 cesserà di aver vigore la legge sull'I.N.A.-Casa, perché la proroga della legge n. 408 entrerà in vigore con l'esercizio 1963-64 anziché con quello 1962-63, mentre i fondi a disposizione delle leggi n. 715 e n. 640 sono esauriti con questo esercizio.

Ella, onorevole ministro, conosce molto bene il problema della casa nel nostro paese e sa quali ripercussioni abbiano avuto lo sblocco dei fitti e il conseguente aumento del costo delle locazioni...

TONETTI (*Commenti*). Signor Presidente! Poco fa in largo Fontanella Borghese la « celere » ha caricato violentemente alcuni studenti che manifestavano contro il regime di Franco: una povera ragazza ha ricevuto due legnate sulla testa. Ero con altri parlamentari sul luogo degli incidenti e siamo intervenuti per invitare la polizia a desistere dal suo atteggiamento. Ho esibito la mia tessera di deputato, ma sono stato egualmente colpito e ferito alla testa dal tenente che comandava il reparto. (*Vive protesta a sinistra*). Ecco quello che accade nel nostro paese! Sono cose che non potrebbero essere non dico tollerate ma nemmeno concepite perfino in altri paesi capitalisti. In questo modo si vive con un Governo di centro-sinistra!

PRESIDENTE. Deploro l'accaduto ed assicuro che solleciterò dal ministro dell'interno le dovute spiegazioni sull'incidente.

RAUCCI. A completamento di quanto dichiarato dall'onorevole Tonetti, vorrei fare osservare che il corteo era arrivato pacificamente nella piazza prospiciente all'ambasciata di Spagna. In quel punto è stato fermato dalla polizia. Senza nemmeno dare la possibilità di discutere, il commissario di pubblica sicurezza si è cinto della fascia tricolore e, omettendo i tre squilli di tromba regolamentari, ha fatto entrare in azione le camionette, che hanno caricato duramente numerose persone. Mi sono qualificato come deputato e ho cominciato a discutere con questo commissario e con un capitano dei carabinieri, il quale però mi ha avvertito che se non mi fossi allontanato sarei stato il primo ad essere portato via. Va rilevato, per una esatta valutazione dei fatti, che quando si è verificato l'episodio da cui è derivato il fermento dell'onorevole Tonetti gli incidenti erano finiti da circa dieci minuti. Eravamo in

cinque o sei parlamentari, tra cui l'onorevole Tonetti, fermi sul marciapiede a circa un centinaio di metri dall'ambasciata.

PRESIDENTE. Onorevole Raucci, presenti un'interrogazione. Non può svolgere un'interrogazione prima di averla presentata!

RAUCCI. Nonostante ciò la polizia ci ha caricato, colpendo l'onorevole Tonetti e picchiando tutti gli altri parlamentari. È un comportamento indegno, contro il quale il Parlamento deve levare la sua vibrata protesta, senza nemmeno aspettare che il ministro dell'interno venga a rispondere ad eventuali interrogazioni.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, confermo il mio vivo interessamento per questo deplorabile episodio; devo però ora invitarvi a valervi degli strumenti regolamentari, interrogazioni o interpellanze, per provocare le spiegazioni del Governo.

RAUCCI. La polizia è ancora presente in quella piazza e i poliziotti si comportano ancora da provocatori.

PRESIDENTE. Onorevole Raucci, la Camera ha preso atto della vostra protesta. Ogni deputato dispone degli appropriati strumenti regolamentari per discutere nella sede opportuna (e non già interrompendo il discorso di un oratore su altro tema) sui fatti qui denunciati.

Onorevole Ivano Curti, riprenda il suo discorso.

CURTI IVANO. Stavo dicendo che la mancata adozione di opportuni provvedimenti, contemporaneamente allo scadere delle leggi che prevedevano stanziamenti per la costruzione di alloggi, ha portato a un notevole aumento degli affitti, il che incide sull'aumento del costo della vita e annulla completamente i miglioramenti salariali attuatisi in questi ultimi anni.

A questo si aggiunga quello che ognuno di noi in ogni occasione ha denunciato: cioè che ancora un gran numero di famiglie di lavoratori, a causa del fitto elevato richiesto dall'iniziativa privata, è costretto a vivere in case igienicamente inabitabili. Si commette dunque un grave errore quando si pensa che l'iniziativa privata possa portare un contributo alla soluzione del problema della casa. Questo ci è confermato dall'iniziativa presa proprio in questi giorni dai comuni di Milano, Torino e Genova. Anche se in quelle città e in quelle province la politica del pieno impiego è in atto già da alcuni anni, ed anche se in quelle zone i salari sono, a parità di categoria, più alti rispetto alle altre zone del nostro paese, la casa per i lavoratori rimane

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

un problema che va affrontato quale problema sociale, perché la casa che oggi può offrire l'iniziativa privata, a causa dell'alto costo (dovuto in parte alla speculazione e in parte all'alto costo dell'area), non è accessibile ai lavoratori, anche se godono di un reddito relativamente alto.

La domanda di case è in continuo aumento per lo spostamento di manodopera dalle campagne alla città, per l'aumento dei nuclei familiari, per la giusta richiesta di chi, avendo trovato un lavoro, non voglia più abitare nei tuguri, nei «bassi», in alloggi privi dei più elementari conforti igienico-sanitari.

Per affrontare questo problema, nell'attuale bilancio non è previsto alcuno stanziamento, se non l'impiego di residui molto modesti delle leggi che sono venute ad esaurirsi.

Il problema della casa per i braccianti e i salariati agricoli (pure di competenza del Ministero dei lavori pubblici) che prevede una spesa di 20 miliardi all'anno per dieci anni, non è stato risolto o si è fatto ben poco. Io ritengo che il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe, di concerto con quello dell'agricoltura, richiamare a sé questo provvedimento per sollecitarne l'attuazione.

Ben poca strada ha fatto anche il disegno di legge governativo n. 2569 il quale è ancora dinanzi al Comitato ristretto in attesa di essere rimesso alla Commissione e successivamente ai due rami del Parlamento.

Si tratta di una legge settoriale; ella stesso, onorevole ministro, nel suo discorso al Senato ha espresso dubbi e perplessità sulle possibilità di applicazione di questa legge in relazione ai crescenti bisogni della casa, tanto che giustamente ha affermato che, trattandosi di una legge nella quale gli aventi diritto sono coloro che pagano il contributo, ben difficilmente nelle zone dove i lavoratori sono scarsi si potrà far fronte all'esigenza sempre più forte delle case e molto difficilmente si potranno fare stanziamenti prelevando i fondi da questa legge.

Penso che sia una giusta preoccupazione, perché non è possibile immaginare che lavoratori che hanno pagato per quindici anni il contributo I. N. A.-Casa continuino a pagarlo per altri dieci anni e, contemporaneamente, rinuncino ad una parte dei loro contributi a favore di altri lavoratori, sia pure bisognosi.

Comunque, questo provvedimento, sia pure di carattere settoriale e con i suoi limiti, come già abbiamo detto in sede di discus-

sione generale, riteniamo che sia opportuno approvarlo nello scorcio di questa legislatura. Intorno al provvedimento vi sono alcuni pareri discordi. Si vorrebbe, ad esempio, rinviare la sua realizzazione al momento in cui sarà approvata la nuova legge urbanistica.

Io ritengo che se la nuova legge urbanistica verrà approvata dopo questo provvedimento, esso potrà sempre inserirsi nel grande quadro della sistemazione urbanistica. Si tratterà soltanto in sede di approvazione della legge di essere molto precisi nell'indicare i termini della progettazione in ordine appunto alla politica urbanistica.

Pertanto, noi preghiamo il Governo di rispondere a questa nostra domanda, se cioè ritiene di impegnarsi sull'approvazione di questo provvedimento nello scorcio di questa legislatura. Chiediamo inoltre che in attesa della elaborazione di una proposta che dovrà scaturire dalla nuova impostazione di programmazione della spesa e degli investimenti per questo settore, che nel quadro della nuova legge urbanistica, affronti il problema della casa proprio per quei lavoratori che non potranno usufruire della nuova legge I. N. A.-Casa o ne verranno esclusi, perché, naturalmente, anche con la nuova legge non si potranno accontentare tutti coloro che versano il contributo, venga prorogata per almeno due anni la legge n. 640 con un impegno di spesa non inferiore ai 50 miliardi l'anno.

Chiediamo la proroga per due anni della legge n. 408, possibilmente retrodatando l'applicazione del decreto che prevede per un anno ancora la spesa di 3 miliardi iniziando dal 1963-64.

Sono provvedimenti non organici, limitati nel tempo, ma che noi riteniamo indispensabili perché il Ministero dei lavori pubblici, secondo le indicazioni che ella, signor ministro, ha dato nel suo discorso al Senato, possa avere il tempo necessario per studiare provvedimenti di legge organici per affrontare in forma permanente il grave problema della casa, senza che si crei un vuoto che noi riteniamo pericoloso anche per lo scatenarsi di una speculazione sul costo degli affitti. Quanto ho detto sul problema della casa vale anche per l'edilizia scolastica, dove non vi sono fenomeni di speculazione. Desidero fare alcune osservazioni proprio per richiamare l'attenzione del Governo su questo. Sappiamo che ella, signor ministro, ha ereditato una situazione non piacevole per quanto riguarda l'edilizia scolastica. Infatti vi è

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

oggi un notevole numero di comuni che hanno avuto assegnazioni di fondi per la costruzione di nuovi edifici scolastici, ma ve ne sono molti che si trovano in notevole difficoltà perché, dal momento dell'assegnazione al momento in cui è stato elaborato il progetto, approvata ed autorizzata la costruzione delle opere, è passato tanto tempo per cui si sono verificati aumenti dei costi. Non è pensabile che molti comuni possano assumersi l'onere della differenza tra la spesa ammessa a contributo e quella che oggi occorre per completare l'opera. I comuni che hanno bisogno di edifici scolastici sono fra i più poveri del nostro paese: infatti, se avessero avuto i mezzi, avrebbero già da tempo provveduto a costruirli.

Quindi anche questo problema non può essere ulteriormente differito. Si è pensato che con l'approvazione del piano decennale per la scuola si sarebbero trovati i fondi per integrare le somme mancanti e per ulteriori stanziamenti. Ebbene, lo stralcio del nuovo piano decennale ha previsto un notevole contributo per lo sviluppo della scuola materna e per l'edilizia universitaria. Il problema della scuola comincia dalla scuola materna e finisce alla scuola universitaria, ma esso deve essere risolto a tutti i livelli dell'insegnamento, per evitare ripercussioni nocive nel suo sviluppo.

I lavoratori dovranno essere sempre più specializzati e perciò possedere un'istruzione sempre maggiore. In rapporto al maggior numero di operai specializzati, aumenterà la richiesta di tecnici e di dirigenti altamente qualificati. Ecco un punto sul quale insisto per avere dall'onorevole ministro una risposta a conclusione di questo dibattito.

L'altro problema è quello dell'edilizia ospedaliera. Leggendo attentamente il bilancio, viene proprio fatto di domandarci chi si occupi in Italia dell'assistenza ospedaliera. Penso che nessuno di noi possa dire che vi si provvederà con il miliardo circa previsto dalla legge n. 177 per le cliniche universitarie, né tanto meno con il limitato stanziamento della legge n. 589.

Ho cercato a più riprese di conoscere di quale avviso fossero gli organi del Ministero dei lavori pubblici, e d'altra parte il ministro ha già risposto in merito al Senato. Il Ministero sta studiando per sapere qual è il reale fabbisogno dell'edilizia ospedaliera, raccogliendo i dati relativi. Penso che non occorra una grande raccolta di dati per stabilirlo. Ella, onorevole ministro, è meridionale e conosce bene qual è la situazione degli

ospedali nel Mezzogiorno, nelle isole, nell'Italia centrale e, per un grande numero di province, anche nell'Italia settentrionale. Dallo 0,7 posti-letto per mille abitanti della Basilicata, non si arriva certo ad una media di molto superiore al 4 o 5 per mille nelle zone dell'Italia settentrionale. È anche questo un problema che va affrontato con continuità di azione sulla base di un piano organico, di una programmazione ben precisa e definita.

Siamo anche d'accordo con lei, onorevole ministro, che bisogna provvedere all'adeguamento degli uffici del suo Ministero, che bisogna favorire la qualificazione del personale ed assicurarli un migliore trattamento economico. Sono anni, ormai, che insistiamo su tale argomento, e siamo lieti che ella abbia riconosciuto l'esigenza di provvedere; è meglio avere ragione tardi che mai.

Però siamo anche preoccupati perché sappiamo attraverso quali lunghe e difficili strade camminino le cose nel nostro paese: quali difficoltà si incontrino tutte le volte che si affrontano problemi concreti. Le abbiamo dato atto del suo discorso coraggioso ed anche di alcuni provvedimenti presi nello scorcio di questa legislatura: per esempio la legge contenente norme antisismiche. E anche nel provvedimento per le zone terremotate, nonostante una certa limitatezza di mezzi, vi sono elementi nuovi. Noi pensiamo che avanzando su questa strada, che sino a questo momento è stata delle piccole cose, si possa arrivare anche a realizzazioni grandi ed importanti.

Giustamente l'onorevole Giovanni Lombardi — ed io sono d'accordo con lui — parlando del problema del Ministero dei lavori pubblici ha affermato: è bene che ognuno di noi, ed in modo particolare chi ha responsabilità di governo si convinca che il Ministero dei lavori pubblici non è più un elemento di integrazione, di equilibrio e riequilibrio di certi momenti contingenti dell'economia del nostro paese, ma è uno dei tre ministeri ai quali deve fare capo la politica di investimento, uno di quei ministeri che per le opere che devono affrontare e portare avanti, rappresentano una delle componenti fondamentali della economia del nostro paese. Infatti se non si completasse la viabilità, se non si completassero le opere iniziate nel campo dell'edilizia scolastica, le opere di navigazione dei grandi fiumi, le opere di sistemazione dei bacini montani, andremmo incontro a situazioni che certo determinerebbero un arresto nello sviluppo della nostra economia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Un paese civile, un paese che vuole camminare di pari passo con il progresso, un paese che vuole costruire opere nuove, che vuole edificare una nuova società, che vuole soddisfare nuove esigenze, deve attuare un'altra politica anche per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici. Ed è una dichiarazione in questo senso che chiediamo a lei, onorevole ministro, nel suo discorso di replica, per avere la certezza che questo è l'ultimo dei bilanci ispirati alla vecchia impostazione; e che i bilanci futuri terranno invece conto delle esigenze e dei desideri di rinnovamento che i cittadini del nostro paese in ogni momento esprimono. (*Applausi a sinistra*).

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

SPADAZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rispettoso come sono delle istituzioni e degli uomini che le rappresentano, ritengo doveroso introdurre il mio modesto intervento sul bilancio dei lavori pubblici con un deferente saluto all'onorevole ministro Sullo, e agli onorevoli sottosegretari Tommaso Spasari, il quale, come meridionale, dovrebbe essere particolarmente sensibile alle disperate istanze delle regioni più lontane dall'area del cosiddetto « miracolo », e Guido Ceccherini, il quale, come ingegnere, dovrebbe essere particolarmente sensibile alle accuse che oggi i tecnici di tutta Italia muovono al vitale e confuso settore dei lavori pubblici.

Ma io in lei, onorevole ministro Sullo, voglio salutare non soltanto il responsabile del Ministero dei lavori pubblici, ma anche il supremo tutore dell'edilizia, di quell'edilizia che oggi si dibatte, attanagliata dalla incomprendenza e dalla demagogia, in una penosissima crisi, che attende di essere lenita soprattutto dal suo intervento, onorevole ministro, perché ella è il presidente del Comitato per la produttività edilizia, perché ella è il presidente del Comitato per gli investimenti statali, perché ella è il presidente della commissione per l'urbanistica, del Comitato dell'edilizia popolare, del Comitato per i senzatetto, perché ella, onorevole ministro, dispone di tutti gli strumenti necessari per avviare, ove lo voglia, a soluzione quei roventi problemi che tanto spesso i politicanti riescono a ingarbugliare, o ad insabbiare.

Nessuno può invidiare, in questo momento, la sua poltrona; le sue responsabilità, infatti, sono tremende, specialmente nei confronti di quel meridione che ben conosce le sue competenze e la sua possibilità di agire, purché

lo voglia, per la redenzione edilizia del sud. Inutile rammentare, a questo proposito, che il peso della sua responsabilità è ancora maggiore ove si consideri che ella fa parte del Comitato del credito e del Comitato per il mezzogiorno.

Le valutazioni sono opinabili. Ma i fatti non si possono smentire; ed è un fatto dolorosissimo, un fatto incontrovertibile che la crisi edilizia è stata fatta scoppiare, proprio nel bel mezzo di una congiuntura favorevole, dal Governo di centro-sinistra.

Fino a qualche mese fa, nonostante tutto, il popolo italiano assisteva al rigoglioso espandersi di una edilizia sana. Sul libero mercato v'era una consolante abbondanza di case: eleganti o modeste, da affittare a prezzi non esosi, o da acquistare in comode rate. Anche adesso c'è una relativa abbondanza di abitazioni disponibili per i ceti più abbienti. Ma i prezzi sono saliti alle stelle. Secondo i dati, non ancora aggiornatissimi, dell'Istituto centrale di statistica, l'indice di spesa per l'abitazione è salito, grazie al nuovo corso politico, di otto punti in sei mesi, da 61,25 a 69,03. In parole povere, gli italiani spendono per il loro tetto il 12 per cento in più di quanto spendevano prima dell'apertura a sinistra.

Onorevole ministro, ella che è stato anche ministro del lavoro e della previdenza sociale, ci insegna che tali aumenti non possono non ricadere sulle retribuzioni; che tali aumenti non possono non ripercuotersi sinistramente su tutto il mondo del lavoro, della produzione, del consumo; che tali aumenti, ove il Governo non compia un atto di resipiscenza, ci sospingono tutti verso l'abisso dell'inflazione.

Si dice che « quando l'edilizia va bene, tutto va bene ». Ma quando l'edilizia, grazie a un Governo che impedisce l'incremento delle costruzioni, boccheggia, non soffrono soltanto i milioni di italiani che ancora non hanno sopra la propria testa un tetto decente; non soffrono soltanto le decine di milioni di italiani oggi costretti a tirare la cinghia per pagare l'affitto; ma soffrono anche i lavoratori delle aziende che la crisi edilizia mette a loro volta in crisi: soffrono i lavoratori dell'industria siderurgica, dei laterizi, del marmo, del cemento, del legno, dell'idraulica, dell'elettrotecnica, soffrono i fabbri, i vetrai, i falegnami, ecc.

Onorevole ministro, è necessario agire. Non basterebbe un miliardo di parole per giustificare l'attuale fermo dell'edilizia pubblica che non può non ripercuotersi sul mercato di tutte le abitazioni. Già nel 1961

l'importo dei lavori delle case costruite dallo Stato è sceso da 212 miliardi a 160 miliardi: una atroce, antisociale riduzione di stanziamenti, pari a circa il 25 per cento. Invece di riparare al mal fatto, il suo Ministero sta segnando il passo.

È stato detto da taluno molto vicino a questo Governo che di case ne sono state costruite fin troppe. Troppe? Troppe case rispetto a che cosa? Rispetto ai bisogni della popolazione? Rispetto ai futuri programmi del Governo? Rispetto a quante se ne costruiscono nei miserabili paesi di oltre cortina? Per sfatare un calunnioso luogo comune, secondo il quale il miracolo edilizio (oggi strangolato) dovrebbe essere ascritto soprattutto a merito dello Stato, lascerò ancora una volta parlare le cifre.

Secondo il piano Vanoni, l'iniziativa privata avrebbe dovuto costruire il 54 per cento delle abitazioni in programma. Invece essa nell'ultimo decennio ne ha costruito l'80 per cento. Se voi, signori del Governo, non foste intervenuti a sconvolgere il settore, il ritmo di costruzione, che oggi precipita, sarebbe ancora aumentato per fronteggiare serenamente le esigenze del mercato e quelle dello sviluppo demografico. Ma nel periodo gennaio-maggio del 1962, anno primo del centro-sinistra, nei soli comuni capoluoghi di provincia si è verificata una diminuzione edilizia del 10,1 per cento rispetto allo stesso periodo del 1961. Non solo lo Stato non vuole costruire le case che dovrebbe costruire per la povera gente, ma vuole trascinare nel baratro anche l'iniziativa privata. È in corso una mostruosa manovra creditizia per crocifiggere gli imprenditori all'inazione; si vuole introdurre nuove tasse; si vuole abolire tutte le antiche, modeste, ma provvidenziali agevolazioni; si vuole perpetrare una cupa politica attraverso la cupa formula che si compendia in questa orrida, disumana parola: disincentivi.

Ma perché, si domandano gli imprenditori, gli appaltatori, i lavoratori e tutti coloro che aspirano ad una abitazione dignitosa, ma perché il nuovo Governo si accanisce tanto contro le case? Ma perché il nuovo Governo vuole punire, comprimere, angariare l'attività edilizia escogitando addirittura il cilicio dei disincentivi? I disincentivi che voi attuate o progettate significano il contrario degli incentivi che ogni governo pensoso del bene del popolo dovrebbe tributare al problema della casa per tutti. I disincentivi di cui oggi si parla sono la più sinistra trovata di un Governo che sembra temere

il benessere del popolo come la più grave delle iatture, solo perché la media ed estrema sinistra, che oggi è stata incautamente invocata perché facesse parte della maggioranza, ha bisogno soprattutto della miseria per mantenere le proprie posizioni di comodo che ormai fanno parte del paesaggio nazionale.

Onorevole ministro, mi rivolgo al suo cuore. Non consenta che il Governo prosegua la sua assurda lotta contro le case dei lavoratori di oggi e dei lavoratori di domani. Non consenta che, tra l'altro, finiscano sul lastrico quelle centinaia di migliaia di lavoratori non qualificati, soprattutto meridionali, che oggi costituiscono il nerbo della manovalanza edilizia. I disoccupati dell'edilizia non sono disoccupati come gli altri. Essi non possono trovare altro che nei cantieri un tozzo di pane: che cosa ne farete dei manovali, brutalmente scaraventati verso l'area della disoccupazione? Li consiglierete a mendicare davanti ai cancelli dei cantieri chiusi? Li istigherete a tornare come braccianti su quelle amarissime terre lucane, campane, sicule, pugliesi o calabresi donde sono fuggiti? O li consegnerete, amaro carico di carne umana, alla emigrazione perché siano umiliati e sfruttati, come i negri prima della guerra di secessione, nelle miniere di Marci nelle e dintorni?

Ai margini della tragedia edilizia, onorevole ministro, si profilano due arroventate questioni: il congelamento, disposto per arcani e imperscrutabili motivi, dei previsti contributi verso la edilizia sovvenzionata, e lo scandalo delle cooperative.

È vero o non è vero, onorevole ministro, che sono state impartite disposizioni riservate affinché il calvario burocratico (per ottenere, nei casi esplicitamente previsti dalla legge, i contributi statali) sia tale da sgomentare, con estenuanti attese e defatigatori rinvii, ogni iniziativa? È vero che centinaia, migliaia di pratiche si accatastano volutamente inevase? Ma soprattutto è vero — e questo non glielo domando, perché io lo so benissimo, perché tutti lo sappiamo benissimo — che, allorché viene stanziata una somma in favore delle cooperative, la quasi totalità dei fondi è assegnata con criteri eminentemente politici, clientelistici o quanto meno faziosi? Ma soprattutto è vero — e siccome tutti lo sanno dovrebbe saperlo anche lei, onorevole ministro — che intorno alle cooperative, intorno al sudatissimo denaro del contribuente alligna uno sfrontato bagarinaggio e un pullulare di ignobili commerci? I gravissimi episodi che, di tanto in tanto,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

trapelano sulla stampa non rappresentano casi limite, onorevole ministro, ma rappresentano sporadici sintomi di un sistematico malcostume.

Quale vecchio costruttore edile, so quello che dico. Anche se ormai da molti anni, doverosamente, ho lasciato la mia attività professionale per servire in questa aula la Lucania, ho ancora abbastanza conoscenza nel settore per poter dire che difficilmente si giunge all'auspicato traguardo senza passare per vergognose forche caudine, con dolore e raccapriccio soprattutto dei funzionari onesti. Non sta a me aggiungere altro, nè espletare indagini in proposito, perché io non ho la veste, nè l'autorità, nè la vocazione per farlo. Ma sta a lei, onorevole ministro, affondare senza pietà il bisturi, con la solidarietà di alcuni integerrimi funzionari che le sono accanto; sta a lei, onorevole ministro, il compito di promuovere una rigorosissima inchiesta e di estirpare tanto marciume.

La realtà è che, detratti i contributi assegnati per motivi più o meno politici, detratti i contributi assegnati attraverso una turpe trafila, per le altre cooperative, per le cooperative che non hanno santi nel paradiso democristiano nè soci in quello marxista, restano soltanto, quando restano, alcune briciole.

Se l'edilizia e i lavori pubblici offrono ormai un quadro allarmante in tutto il paese, la situazione del meridione è letteralmente spaventosa. A consolarci della ormai cronica carenza del Ministero dei lavori pubblici nel meridione, si sventola e si magnifica l'attività della Cassa per il mezzogiorno.

Ma atteniamoci ai fatti. All'ombra della Cassa per il mezzogiorno si sta consumando una delle più solenni mistificazioni. La Cassa per il mezzogiorno si sta riducendo al ruolo di alibi per i peccati di omissione perpetrati dai dicasteri tradizionali, i quali troppo spesso, di fronte a indilazionabili problemi, seguono l'esempio di Ponzio Pilato, si lavano le mani e proclamano capziosamente: « a me non tocca, rivolgetevi alla Cassa: giacchè la Cassa deve essere il toccasana o il narcotico di tutti i vostri mali ».

Va a finire che, nel meridione, il Ministero dei lavori pubblici, al pari di altri ministeri, abdica ai suoi intrasferibili compiti istituzionali delegandoli non di rado alla Cassa per il mezzogiorno, e che la Cassa per il mezzogiorno (per supplire alla carenza dei ministeri specificamente competenti) è costretta a stornare ingentissime somme che

dovrebbero invece trovare impiego in investimenti produttivi.

Io conosco tanti funzionari del genio civile: sono scontentissimi perché si è tolta loro ogni possibilità di agire. Questo personale, che una volta era di tecnici, ora non lo è più perché bisogna assumere il personale politico che ha servito questo o quel personaggio politico. Questo è ignobile ed offensivo! Voi dovete tener conto di questi funzionari, che sono stati sempre al servizio dello Stato e non della politica.

Mi limito a un solo esempio. Su quella parte della stazione di Napoli che è ancora in costruzione, a Piazza Garibaldi, fa sfoggio di sé un inverosimile cartello annunciante che quei lavori sono effettuati a cura e spese... della Cassa per il mezzogiorno. È semplicemente incredibile! O forse per i lavori occorrenti alle stazioni di Milano, di Torino, di Genova provvede la « cassa per la mezzanotte »? Ma la « cassa per la mezzanotte » non esiste. Insomma, si tratta di una beffa ai danni delle popolazioni meridionali, di una beffa che persegue il duplice scopo di giustificare nel sud l'assenza dei ministeri competenti e di amplificare, a fini propagandistici, la portata delle erogazioni effettuate attraverso la Cassa.

Per giunta, oltre a un lungo giro vizioso e reclamistico, si verifica un confusionario conflitto di competenze che certo non giova né al prestigio dello Stato né alla sospirata redenzione sociale del meridione.

Onorevole ministro, ella che è meridionale, non può essere insensibile a tale assurdo stato di cose; ella che è meridionale e uomo di cultura, non può rassegnarsi a certe aberrazioni amministrative ed etiche che suonano come un atroce insulto non soltanto verso la nobilissima, civilissima gente del sud, ma verso l'intera nazione. Ella deve e può innanzi tutto fare piazza pulita di ogni ancestrale equivoco antimeridionale; dovete fare piazza pulita degli stupidi luoghi comuni, delle infingarde prevenzioni, delle grottesche dicerie secondo cui tutto ciò che lo Stato fa verso il sud è soprattutto beneficenza, mentre invece tutto ciò che lo Stato unitario fa o farà (soprattutto farà) in favore del meridione altro non rappresenta che una parziale ammenda per quanto non fu fatto finora; un tardivo assolvimento di una cambiale tante volte rinnovata, e già da tanto tempo scaduta.

Ella può gridare alto, onorevole ministro, con tutto il peso della sua carica, della sua cultura, della sua personale esperienza, che il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

meridione è stanco di essere considerato come un postulante fastidioso; che il meridione ha diritto a giustizia e non ad elemosina; che il meridione è stato la vera, grande, volontaria, generosissima vittima di quel radioso evento storico che si compendia nella unità nazionale...

Onorevole ministro, domandiamoci, così come si chiesero Nicola Amore, Francesco De Sanctis, Petruccelli Della Gattina, Giustino Fortunato, Francesco Saverio Nitti, domandiamoci come costoro si chiesero e chiesero all'Italia, non per recriminare, ma per evitare una grossolana sofisticazione della realtà storica, domandiamoci che cosa sarebbe oggi del meridione se le province del sud, di qua e di là dal Faro, Basilicata compresa, avessero continuato l'ascesa verso il benessere generale iniziata luminosamente agli albori del secolo scorso.

Il meridione si è presentato, con mal compensata abnegazione, alla ribalta dell'unità nazionale in condizioni complessivamente di gran lunga migliori di quelle che incombevano sul centro-nord. Non per nulla la sua moneta, il ducato, era la moneta dei Rothschild, valeva quattro volte più della lira piemontese, faceva aggio sull'oro.

È vero o non è vero quanto emerge inconfutabilmente dalla storia? È vero o non è vero che in pochi mesi le pubbliche casse del meridione furono letteralmente svuotate per sostenere lo sforzo bellico della nuova Italia non ancora totalmente redenta, ma soprattutto per finanziare le velleità egemoniche della nuova burocrazia?

È vero o non che fino al 1860 il meridione possedeva la terza flotta del mondo, il più grande porto del Mediterraneo, le più possenti industrie siderurgiche d'Italia, ed era tutto un fervore di lavori pubblici che furono bruscamente interrotti, e che in gran parte non sono stati ancora ripresi?

Per giustificare la pigrizia, vorrei dire l'insolvenza, del Governo nei confronti del meridione si dimentica, ad esempio, che nel 1859, come ci insegna Giustino Fortunato *junior*, « il volume degli stanziamenti per i lavori pubblici nel regno di Sardegna era quattro volte inferiore degli stanziamenti per lavori pubblici nelle due Sicilie ».

Si dimentica, ad esempio, che fino al 1860, come ci insegna l'onorevole Sterbini, fondatore del *Roma*, la paga di un operaio napoletano era superiore a quella di un operaio milanese e che « un terzo della manovalanza disponibile era stabilmente assoldata, con diritto a pensione e con un'assoluta sicu-

rezza nel proprio futuro dal dipartimento dei pubblici lavori ».

Si dimentica che fino al 1860, come ci insegna l'onorevole Petruccelli Della Gattina, « la rete viaria nelle province meridionali era di gran lunga migliore, più efficiente e meglio tenuta di quella delle province centrali poste sotto la sovranità di Roma ».

Si dimentica che le opere pubbliche meridionali erano note al mondo intero per la loro arditezza architettonica e per la loro perfezione tecnica, antesignana dei tempi nuovi: basti pensare al famoso ponte in metallo sul Garigliano, il primo del genere in Italia, che fu inaugurato 130 anni or sono, nel 1832. Di esso su una copia del *Morning Post*, copia che posso eventualmente sottoporre all'attenzione dell'onorevole ministro, si legge: « È davvero strabiliante l'alacrità dei lavori pubblici nelle due Sicilie: ma quest'opera titanica e avveniristica meriterebbe di essere attentamente studiata dagli ingegneri di sua maestà britannica ». Quel ponte costò ben 75 mila ducati.

È 59 mila ducati costò tre anni più tardi il magnifico ponte sospeso in ferro sul fiume Calore, i cui lavori furono diretti dall'ingegnere Bellelli e dal lucano Giovanni Fittipaldi e furono compiuti in tre mesi con pezzi prefabbricati nelle fucine calabresi di Carlo Filangieri di Satriano.

Potrei continuare. Ma il tempo stringe. E debbo scendere, dalla luminosa realtà meridionale di ieri, alla amarissima realtà attuale.

Una cosa è certa, onorevole ministro: allora la Cassa per il mezzogiorno non esisteva e il Ministero dei lavori pubblici provvedeva davvero, con larghezza di mezzi, con speditezza di azione e con lungimiranza di programmi (non intossicati da alchimie politiche), ad assolvere al proprio dovere verso il buon popolo meridionale.

Una cosa è certa, onorevole ministro: i denari occorrenti ai lavori pubblici allora si trovavano, si spendevano bene, si spendevano presto, e davano vita ad opere durature che tutto il mondo ci ammirava.

Possibile che dopo aver pagato, con entusiasmo, un durissimo scotto per l'unità nazionale, lo stremato meridione debba ora pagare un altro durissimo scotto per l'apertura a sinistra? Voglio denunciarle, onorevole ministro, un fatto gravissimo. Un fatto talmente grave che vorrei riferirlo sottovoce, per carità di patria, per evitare che qualche giornalista straniero lo raccolga, e che il Governo italiano (così premuroso nell'aiutare i popoli depressi

dell'Africa e dell'Asia) debba vergognarsene di fronte alle nazioni civili.

Mi rivolgo a lei nella sua triplice veste di ministro, di presidente del Comitato per i senzatetto e di membro del Comitato per la ricostruzione. La popolosa cittadina di Lauria fu devastata dalla guerra. E lo Stato, bene o male, ha provveduto a rimettere in piedi le case distrutte. Ebbene, adesso quella sventuratissima popolazione è assediata dagli ufficiali giudiziari, che esigono il pagamento del conto. Non ci crede, onorevole ministro? S'informi.

Lo Stato pretende che siano i cittadini più duramente colpiti dalla guerra a pagargli i danni di guerra!

Lo Stato finge di ignorare che quelle case non furono ricostruite per soddisfare un capriccio degli abitanti, ma perché le bombe — lanciate dal nemico e non dagli abitanti di Lauria — le avevano distrutte. Lo Stato finge di ignorare che le case da esso ricostruite sono state impastate con il sangue dei lucani morti sotto i bombardamenti. Ora, da debitore, lo Stato, o meglio il suo Governo, si impanca a creditore inesorabile.

Anzi, quegli stessi abitanti che una prima volta furono costretti a dormire sotto le stelle per colpa delle bombe, quegli stessi abitanti che furono scacciati dalle loro case perché la guerra le aveva ridotte in un cumulo di macerie, oggi rischiano di restare senza tetto una seconda volta: non per colpa del nemico, ma perché il Governo minaccia di sfrattare coloro che non siano in grado di ottemperare a tale iniqua pretesa di pagamento.

Onorevole Sullo, ne prenda nota, ne parli al Consiglio dei ministri, cerchi di toccare il cuore dei suoi colleghi, perché siamo già arrivati alla fase degli atti ingiuntivi, e non vi è un'ora da perdere. Possibile che mentre si scialacquano miliardi di qua e di là, il Governo si ostini a pretendere l'importo di un debito cervelotico da alcuni disperati, indigentissimi lucani che hanno soltanto gli occhi per piangere?

Come osereste infliggere agli ufficiali giudiziari lo strazio di sfrattare uno stuolo di famiglie diseredate, con i loro bambini innocenti, solo perché anche se vendessero tutto il loro, mai potrebbero sborsare quel denaro che immoralmente e crudelmente il Governo si ostina a pretendere?

Se il Governo è così tardo nell'assumere doverosi provvedimenti di ordinaria amministrazione, se il Ministero dei lavori pubblici, per fare un altro esempio, stanZIA con il

contagocce i quattro soldi necessari per rendere agibile il carcere di Matera, che è stato praticamente ultimato tre anni fa dopo una estenuante attesa, vi è addirittura da tremare per l'eventualità che il Ministero stesso debba far fronte ad altri eventi imprevedibili, quali, ad esempio, nuovi terremoti nella mia sventurata Lucania, periodicamente in preda a sussulti sismici.

Formulo, a questo proposito, una domanda precisa e spero vivamente che, data la gravità della questione, altrettanto precisa sarà la risposta del signor ministro. Perché è stato abolito l'ufficio speciale del genio civile che era stato giustamente dislocato nell'epicentro sismico di Melfi? Non certamente perché l'opera di ricostruzione fosse ultimata, giacché è ben lontana dall'esserlo. E nemmeno perché l'ufficio non fosse indispensabile, perché esso lo è almeno quanto quello di Avezzano.

E domando ancora: entro quanto tempo (e la data dovrebbe, possibilmente, essere fissata prima delle imminenti elezioni per evitare promesse da marinaio) entro quanto tempo da oggi, dicevo, tale necessarissimo ufficio sarà restituito a Melfi?

Onorevole ministro, prima di concludere il mio modesto ma accorato intervento, ho il dovere di dire ancora una volta che per la Basilicata si è fatto poco e quel poco che, settorialmente, si è fatto si è fatto soprattutto in funzione elettorale o politica. Fino a quando si protrarrà un simile andazzo? Fino a quando si farà scempio degli interessi unitari di quella nobilissima regione e si negligeranno indifferibili problemi per favorire soltanto interessi partitici o, peggio ancora, particolaristici?

La gente deve aver fiducia che i suoi diritti siano rispettati, deve vedersi garantito il necessario alla vita.

Signori del Governo, occorrono opere complete che assicurino un lavoro continuo e tolgano dalla miseria tanta povera gente! È ora di finirla con le 400, 500, 600 lire che voi ogni tanto erogate con qualche cantiere su richiesta del segretario della democrazia cristiana o dell'arciprete del paese! Il sottoscritto non è quasi mai riuscito ad ottenere un qualsiasi beneficio per quella regione, malgrado ogni suo sforzo, ogni sua battaglia, ogni sua supplica! Ho trovato il più profondo ostruzionismo sia al centro sia in periferia!

Siamo stanchi di questa situazione; l'ho già dichiarato al ministro Bertinelli alla fine del mio intervento l'altra sera! Non solo la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Lucania, ma tutto il meridione è stanco! Se le regioni meridionali fino a ieri hanno creduto nella patria come in una madre che assicura ai suoi figli un tozzo di pane, se fino a ieri hanno servito la patria fedelmente per 30 o 60 mesi senza fare i disertori, oggi questa fede comincia a vacillare. Quelle popolazioni sono giunte al limite della sopportazione! Quello che è avvenuto a Milano (la storia dirà chi aveva ragione) non dico che possa accadere in Lucania e nelle altre regioni del meridione, ma è certo che accadrà.

Se le nostre continue richieste, formulate nei consigli comunali, nei consigli provinciali, qui in Parlamento, non saranno ascoltate, vedremo appesi voi per i piedi in tutte le piazze d'Italia (*Commenti al centro*), perché il popolo meridionale non può più oltre attendere quel trattamento informato a giustizia che da tanto tempo richiede.

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (3598-3598-bis):

Presenti	352
Votanti	322
Astenuti	30
Maggioranza	162
Voti favorevoli	203
Voti contrari	119

(La Camera approva).

« Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (*Approvato dal Senato*) (3885):

Presenti	352
Votanti	322
Astenuti	30
Maggioranza	162
Voti favorevoli	204
Voti contrari	118

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli	Albizzati
Agosta	Aldisio
Aimi	Alessandrini
Alba	Amadei Giuseppe

Amadeo Aldo	Bontade Margherita
Amatucci	Borellini Gina
Ambrosini	Borin
Amendola Giorgio	Bottonelli
Amendola Pietro	Bozzi
Amiconi	Brighenti
Amodio	Bucalossi
Andreotti	Bucciarelli Ducci
Andreucci	Buttè
Anfuso	Buzzi
Angelini Giuseppe	Caiazza
Angelini Ludovico	Calvi
Angelucci	Camangi
Angrisani	Canestrari
Antoniozzi	Caponi
Anzilotti	Cappugi
Arenella	Caprara
Ariosto	Capua
Armani	Carra
Armato	Carrassi
Armosino	Casalnuovo
Audisio Walter	Casati
Azimonti	Cassiani
Babbi	Castelli
Baccelli	Castellucci
Badaloni Maria	Cavazzini
Baldi Carlo	Ceccherini
Barbi Paolo	Cerreti Alfonso
Barbieri Orazio	Cerreti Giulio
Bardanzellu	Chiatante
Bardini	Cianca
Baroni	Cibotto
Barontini	Cinciari Rodano Ma-
Bartole	ria Lisa
Basile	Cocco Maria
Beccastrini Ezio	Codacci Pisanelli
Bei Ciufoli Adele	Colasanto
Belotti	Colitto
Beltrame	Colleoni
Berloffa	Colleselli
Béry	Colombo Emilio
Bersani	Colombo Vittorino
Bertè	Compagnoni
Bertinelli	Conci Elisabetta
Bettiól	Conte
Biaggi Francantonio	Corona Giacomo
Biagioni	Cortese Giuseppe
Biancani	Cotellessa
Bianchi Fortunato	Cremisini
Bianchi Gerardo	Cruciani
Biasutti	Cucco
Bigi	Curti Aurelio
Bima	Cuttitta
Bisantis	Dal Cantón Maria Pia
Bóidi	Dal Falco
Bolla	D'Ambrosio
Bologna	Daniele
Bonino	Dante

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Degli Occhi	La Penna	Petrucci	Schiavon
Del Bo	Larussa	Piccoli	Schiratti
De Leonardis	Lattanzio	Pintus	Sciolis
Del Giudice	Leccisi	Pirastu	Semeraro
De Maria	Leone Francesco	Pitzalis	Seroni
De Marsanich	Leone Raffaele	Polano	Sforza
De Martino Carmine	Liberatore	Prearo	Silvestri
De Marzi Fernando	Limoni	Preziosi Olindo	Simonacci
De Meo	Lombardi Giovanni	Principe	Sinesio
De Pasquale	Longoni	Pucci Anselmo	Sodano
Di Benedetto	Lucchesi	Pucci Ernesto	Soliano
Di Giannantonio	Lucifredi	Pugliese	Sorgi
Di Luzio	Macrelli	Quintieri	Spadazzi
Di Paolantonio	Magno Michele	Radi	Spádola
Dominedò	Magri	Raffaelli	Spallone
Donat-Cattin	Malfatti	Rampa	Spataro
Durand de la Penne	Mannironi	Rapelli	Sullo
Elkan	Marchesi	Raucci	Tambroni
Fanelli	Marconi	Ravagnán	Tántalo
Feroli	Mariconda	Re Giuseppina	Terranova
Ferrari Giovanni	Marotta Vincenzo	Reale Giuseppe	Titomanlio Vittoria
Ferrarotti	Martina Michele	Repossi	Togni Giuseppe
Foderaro	Martinelli	Resta	Tognoni
Fogliazza	Martoni	Restivo	Tonetti
Forlani	Marzotto	Riccio	Tóros
Fracassi	Mattarella Bernardo	Ripamonti	Truzzi
Francavilla	Mattarelli Gino	Rocchetti	Turnaturi
Franceschini	Matteotti Gian Carlo	Roffi	Vacchetta
Franco Raffaele	Mazza	Romanato	Valsecchi
Franzo Renzo	Mazzoni	Romano Bartolomeo	Vedovato
Frunzio	Mello Grand	Roselli	Venegoni
Fusaro	Merenda	Russo Carlo	Veronesi
Gagliardi	Merlin Angelina	Russo Salvatore	Vestri
Gaspari	Messe	Russo Spena Raffaello	Vetrone
Gatto Eugenio	Miccolis Maria	Russo Vincenzo	Vicentini
Geffer Wondrich	Micheli	Sales	Vidali
Germani	Michelin	Salizzoni	Villa
Gitti	Migliori	Salutari	Vincelli
Golinelli	Misasi Riccardo	Sammartino	Viviani Arturo
Gomez D'Ayala	Monasterio	Sangalli	Zaccagnini
Gonella Guido	Montanari Otello	Santarelli Ezio	Zanibelli
Gorreri Dante	Monte	Scarascia	Zoboli
Gorrieri Ermanno	Murgia	Scarpa	Zugno
Gotelli Angela	Nanni Rino		
Grasso Nicolosi Anna	Nannuzzi		
Grifone	Napolitano Francesco	<i>Si sono astenuti:</i>	
Grilli Giovanni	Napolitano Giorgio	Albertini	Concas
Guerrieri Emanuele	Natoli Aldo	Amadei Leonetto	Curti Ivano
Guerrieri Filippo	Negrone	Anderlini	Franco Pasquale
Guidi	Nicoletto	Armaroli	Gaudioso
Helfer	Novella	Ballardini	Greppi
Invernizzi	Nucci	Berlinguer	Jacometti
Isgrò	Origlia	Bettoli	Lenoci
Jervolino Maria	Pacciardi	Bogoni	Lucchi
Kuntze	Patrini Narciso	Borghese	Magnani
Laconi	Pellegrino	Castagno	Malagugini
Lajolo	Pennacchini	Codignola	Marangone
Lama	Perdonà	Comandini	Mogliacci

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Paolicchi	Ricca
Paolucci	Santi
Pinna	Savoldi

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Battistini Giulio	Lucifero
Buzzetti Primo	Marenghi
Di Leo	Martino Edoardo
Ferrara	Montini
Gennai Toniatti	Pedini
Erisia	Rubinacci
Gerbino	Sabatini
Gioia	Savio Emanuela
Graziosi	Tozzi Condivi
Iozzelli	Volpe

(concesso nelle sedute odierne):

Buffone	Sarti
Carcattera	

Si riprende la discussione.

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

BIAGIONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Baroni, nella sua relazione, così scrive: « È ormai acquisito, nella più recente dottrina sulla materia, che una percentuale altissima — dal 75 al 90 per cento — degli incidenti stradali è imputabile al fattore umano, che si presenta così in misura prevalente rispetto agli altri fattori della circolazione, e cioè alla strada ed al veicolo. L'uomo deve essere, quindi, il punto di riferimento di ogni indagine volta ad individuare le cause degli incidenti... ». Egli accenna poi ai « mezzi necessari ed indispensabili per migliorare e rendere più efficaci proprio quegli strumenti della prevenzione che l'articolo 139 contempla, e cioè: la segnaletica stradale, l'educazione stradale e la propaganda per la prevenzione ».

Ciò, a mio avviso, non è sufficiente, perché l'uomo è difficilmente controllabile, in questo specifico caso, sia per l'aumento impressionante del numero dei nuovi conducenti, sia per il vertiginoso crescendo del traffico su strade insufficienti e spesso male pavimentate. Se, però, l'uomo non si può facilmente curare, la strada sì. Quindi, signor ministro ed onorevoli colleghi, il problema su cui desidero portare la vostra cortese attenzione è solo in apparenza minuto e di dettaglio, nel quadro dell'immensa problematica delle opere pubbliche. La sua

urgenza, la sua incidenza sociale e i suoi riflessi psicologici su un numero crescente di cittadini, oltre che le implicazioni economico-finanziarie che comporta, mi inducono a parlarne con una certa ampiezza.

Si tratta della questione scottante della sicurezza della strada e in particolare delle garanzie che, per tale sicurezza, dovrebbe dare la pavimentazione stradale; il tipo di manto d'usura e l'indice di rugosità che essa dovrebbe avere.

È ormai universalmente nota e riconosciuta la grande importanza che ricopre, ai fini della sicurezza automobilistica, quella parte di strada che è a diretto contatto con i mezzi meccanici e che va sotto il nome di manto d'usura, il quale, per il suo così stretto e diretto contatto con gli automezzi, è quello che maggiormente interessa e determina la sicurezza degli utenti. Oggi il problema stradale deve essere risolto guardando principalmente allo studio di nuovi manti, per dare strade più sicure e rispondenti alle nuove esigenze del traffico, dal momento che sono ormai riconosciute e quindi superate le necessità geometriche dei tracciati.

I problemi che riguardano i manti stradali sono numerosi e diversi nella loro natura. Eccone taluni: *a)* variazione di aderenza, al variare della temperatura, dello stato e della natura del manto; *b)* possibilità di mantenimento della sagoma; *c)* durata del manto in relazione alla pesantezza del traffico e della sua velocità; *d)* relazione fra condizioni del manto e natura e condizioni del sottofondo.

Gli elementi *a)*, *b)* e in parte anche *d)*, sono intimamente legati alla circolazione e alla sicurezza: spazio di arresto (possibilità di frenata), sicurezza e resistenza allo sbandamento in curva, maggiore velocità anche in periodo di pioggia o gelo, ecc. Da qui la necessità di un'ampia e documentata sperimentazione su tronchi controllati.

Il problema, ripeto, è serio e socialmente importante. Permettete che, a prova di tale rilevanza sociale del problema, riporti una serie di dati, scientificamente accertati, di natura statistica e psico-sociologica. Da pubblicazioni ufficiali dell'Istituto centrale di statistica e dell'Automobile Club d'Italia risulta che, in circa il 30 per cento dei casi di incidenti stradali, le condizioni della strada, ed in particolare lo stato del manto di usura, possono aver favorito ed anche provocato l'incidente, soprattutto per slittamento e fuoruscita dalla sede stradale.

Ho sotto gli occhi i titoli di alcuni giornali che parlano di recentissimi incidenti

stradali: « Un automobilista muore sbandando sulla strada viscida »; « Quattro persone uccise sul colpo su una seicento schiacciata da un camion, che slitta sulla strada resa viscida dalla pioggia ».

Una percentuale certamente notevole degli ottomila morti circa che ogni anno insanguinano le nostre strade si sarebbe salvata, se la pavimentazione fosse stata più adeguata. Non vi è dubbio che lo stato imperfetto della strada, e specialmente l'assenza della necessaria rugosità del manto stradale, è all'origine di un numero crescente di incidenti gravi ed anche mortali. Non v'è allora da stupirsi che l'opinione pubblica si vada allarmando e chieda un intervento deciso da parte dei responsabili della rete stradale nazionale, provinciale e comunale, perché venga fatto qualcosa per neutralizzare o almeno ridurre quella parte delle cause di incidenti che sono attribuiti alle condizioni della pavimentazione stradale e sono quindi sotto il controllo della previsione e della programmazione delle autorità competenti e dei tecnici. È nostra opinione che qualcosa di decisivo si possa fare in questo settore.

Ma, prima di indicare qualche elemento di soluzione del problema in discussione, mi si permetta di accennare ancora a taluni fatti che gli psicologi dell'infortunistica stradale ci fanno rilevare con crescente insistenza e che serviranno a mettere maggiormente a fuoco i vari aspetti del problema.

1°) L'abilità di un conduttore di autoveicoli è in funzione dello stato di tutta la sua personalità, ma in correlazione più stretta con il possesso di alcune attitudini fondamentali; tra queste vi è importantissima, la capacità di attenzione continuata e diffusa. L'autista deve badare simultaneamente a numerosi oggetti o situazioni: la macchina, con tutta la varietà delle sue parti, i pedoni, le altre macchine, le segnalazioni, la strada. La concentrazione su di un solo oggetto non gli è impunemente possibile: « appena l'attenzione si concentra, l'automobilista è in pericolo », così afferma il Piret (*Psychologie de l'automobiliste et sécurité routière* - Paris - Eyrolles, 1952, pagina 22).

Da ciò si deve indurre che tutto quanto favorisce la riduzione di tensione attentiva, mediante l'eliminazione della necessità di concentrarsi su di un solo oggetto, favorisce pure una guida tranquilla e sicura. Perciò, mentre il cattivo stato della strada, attirando l'attenzione dell'automobilista su di essa e concentrandone lo sforzo nell'evitare o pre-

vedere i pericoli e gli imprevisti, assorbe e concentra l'attenzione, impedendo e rendendo più difficile al guidatore di restare disponibile per reagire ad altri ostacoli o pericoli, così buone condizioni di fondo e di pavimentazione lo liberano dalle preoccupazioni della strada, permettono di riservare l'attenzione soprattutto ad altre condizioni ambientali e riducono così la possibilità di incidenti.

2°) È noto che la rapidità della reazione psicomotoria, da cui dipende sovente la possibilità di evitare scontri o sbandamenti è tanto più grande quanto più si dispone - oltre che di un'attenzione sostenuta - di condizioni esterne favorevoli, come un manto stradale che faciliti un frenaggio efficace e senza pericoli in pochi metri. In parecchie circostanze, soprattutto in caso di pioggia, scarsa visibilità, stanchezza, ecc., la possibilità di bloccare l'auto quasi di colpo e senza danno dipende in buona parte dalle condizioni speciali della pavimentazione stradale e specialmente dal grado di rugosità e quindi dall'indice di aderenza del manto di usura. Con il crescere pauroso della circolazione e con il conseguente moltiplicarsi degli incontri, dei sorpassi, degli incolonnamenti a distanza ravvicinata, quelle condizioni della strada diventano sempre più importanti ai fini di un controllo quasi istantaneo della macchina e quindi della compressione degli incidenti.

3°) L'automatizzazione della guida è un vantaggio capitale perché permette precisione e rapidità di movimenti e disponibilità dell'attenzione per altri stimoli e pericoli che non siano quelli della macchina. Ma l'automatizzazione delle reazioni di guida può essere compromessa dalle condizioni della strada: se deplorable o anche solo imperfette, queste esigono tensione attentiva e concentrazione assorbente sui pericoli della strada stessa, rendendo difficile l'automatizzazione della guida e provocando rapido affaticamento. Lo stato di fatica, poi, soprattutto se provocato dalla guida su strada impervia e pericolosa (perché scivolosa, a macchie di bitume essudante, ecc.), è tra le cause più comuni della sonnolenza e, indebolendo il guidatore, lo rende più disponibile a reazioni di panico ed alla perdita di controllo degli automatismi, fenomeni che sono all'origine di buona parte degli incidenti stradali.

4°) È noto che in casi simili non si esige per la guida un alto quoziente di intelligenza, poiché l'automatizzazione dei movimenti essenziali è possibile a tutti, anche ai deboli di mente, e ciò sembra risolvere ogni pro-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

blema. È però provato che, nei momenti di emergenza, l'automatismo può sparire e l'individuo deve poter contare su attitudini mentali normali. Ogni riduzione, pertanto, di occasione di emergenza — a mezzo pure di un miglioramento sostanziale dello stato della strada — diventa un'esigenza importante e sempre più urgente.

Ciò apparirà tanto più convincente se si tiene conto che la concessione della patente alla massa della gente, che sempre più potrà comprarsi l'automobile, porterà sulla strada — nonostante gli esami psicotecnici preventivi — un numero crescente di persone di ogni sorta, tra cui anche quelli deboli di mente, a scarsa capacità attentiva, a forte fatigabilità, con problemi emotivi conturbanti, ecc.: tutti proclivi, per ciò stesso, agli incidenti stradali. Se non si farà uno sforzo serio per togliere di mezzo ogni ostacolo oggettivo e controllabile che complica le difficoltà soggettive della guida, curando anche lo stato della strada e della sua pavimentazione, la curva degli incidenti salirà paurosamente.

Da quanto ho per cenni ricordato, dovrebbe risultare evidente l'estremo interesse del problema dal punto di vista della sicurezza dei milioni di automobilisti, oggi ed immensamente di più domani. Si aggiunga poi la preoccupazione, che dovrebbe essere vivissima, di rassicurare i milioni di turisti che si riversano, ogni anno di più, motorizzati sulle nostre strade e che sovente provengono da paesi dove il problema della pavimentazione stradale e della conseguente sicurezza è stato egregiamente risolto.

Sono al corrente che in occasione del XIV convegno nazionale stradale, tenutosi a Cagliari dal 17 al 20 giugno scorso, un intervento, proprio in tema di nuovi tipi di pavimentazioni stradali in conglomerato bituminoso, ha interessato vivamente i presenti e riscosso l'approvazione di quanti a questo problema si interessano. Anche un quotidiano, fra i più autorevoli, della capitale ha dato ampio risalto alla cosa, rimarcando l'importanza di quanto trattato e disposto in quella occasione. Sono stati riportati e documentati i risultati ottenuti in altri paesi a dimostrazione che esistono valide soluzioni al problema che è l'argomento del mio esposto.

Si tratta, in definitiva, di realizzare un tipo di pavimentazione in cui la sicurezza del fondo si unisca a caratteristiche tali del manto d'usura, da rendere facile e sicura la marcia dei veicoli. Si deve ottenere nel manto superficiale, un indice di rugosità che,

restando costante nel tempo, in virtù delle particolari prerogative del materiale usato, possa darci le più ampie garanzie, annullando il normale e consueto allisciamento della strada per affioramento di bitume, processo causato dal caldo e dalla intensità del traffico, ed eviti quindi le negative conseguenze che da questo fenomeno derivano: slittamenti, impossibilità di frenare prontamente, lucidità della strada, in caso di pioggia, tanto pericolosa soprattutto di notte quando, per la riflessione della luce dei fari degli autoveicoli che si incrociano, si perde completamente il senso dell'orientamento, con le disastrose conseguenze che tutti conosciamo.

Ora mi risulta che, mentre i normali conglomerati bituminosi, pur offrendo inizialmente una sufficiente rugosità, la riducono gradualmente fino a perderla totalmente in breve tempo, esigendo perciò riparazioni e costosi rifacimenti del manto di usura. In altri paesi, come nella vicina Svizzera (e questo, oltre ad averlo accertato di persona, è stato, ripeto, ampiamente dimostrato a Cagliari durante il congresso stradale), si sono ottenuti risultati sorprendenti; tecnicamente accertati, con prodotti di particolare efficacia: sono state costruite strade che, quasi in perfetto stato, resistono da 10-12 anni.

Sono inoltre informato che, dopo accurati accertamenti da parte di tecnici specializzati, anche da noi l'«Anas» ha disposto la realizzazione di alcuni esperimenti con lo stesso tipo di manto ed i risultati ottenuti in quelli ultimati, è stato indubbiamente soddisfacente: si sono dimostrati straordinariamente resistenti all'usura del traffico, conservando inalterato l'iniziale indice di rugosità. Mi riferisco in particolare al tratto sperimentale eseguito sulla via Cassia dal chilometro 6,56 al chilometro 8,10, il quale può fornire un esempio più indicativo, contando già oltre dodici mesi; in questo periodo, pur avendo subito un traffico intenso e veloce, questo manto si è mantenuto inalterato nelle sue iniziali caratteristiche di rugosità e di sagoma. Altre strade, costruite nello stesso periodo con altri sistemi, hanno fornito agli esami tecnico-scientifici risultati ben diversi.

Il rugosimetro di Leroux (importato appositamente in Italia), unico nel suo genere, ha fornito dei dati nettamente favorevoli a questo tipo di nuova pavimentazione. Questi dati, che non vi leggo per non dilungarmi su dati tecnici di lunga e complessa determinazione, ricavati da eminenti studiosi, sono a disposizione, insieme con l'apparecchio che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

li ha forniti, del Ministero dei lavori pubblici per gli accertamenti e controlli del caso.

A questo punto salta evidente all'occhio anche un altro aspetto del problema, non meno importante per noi: quello economico. Se è vero che strade pavimentate con questo nuovo sistema possono dare anche in Italia i risultati ottenuti altrove, la necessità di orientarci in questo senso appare evidentissima; e, dal momento che le premesse buone ci sono, mi sembra chiara l'opportunità di esaminare più accuratamente la cosa, ed è per ciò che mi rivolgo in questa sede al ministro dei lavori pubblici — che ha dimostrato di avere a cuore tutti i problemi riguardanti la viabilità — affinché provveda ad esperimenti nuovi e più approfonditi, sotto il diretto controllo di istituti specializzati; e, una volta accertata la validità del suddetto sistema e delle formule saggiate, ne disponga una rapida e generale applicazione su tutta la rete stradale, nell'interesse della sicurezza degli automobilisti e dell'economia del paese. Questi esperimenti, a mio avviso, potrebbero essere disposti nel modo seguente:

a) costruzione di tronchi stradali con manti flessibili (manti di usura) di spessore variabile, di diversa costituzione su vari tipi di fondazioni. Questo allo scopo di provare le caratteristiche, le qualità ed il comportamento del conglomerato in esame messo in opera con ogni possibile tipo di preparazione sottostrutturale e, comparativamente, la differenza con altri tipi di conglomerati bituminosi stesi nelle stesse identiche condizioni tecniche ed ambientali;

b) approntamento di apparecchiature per lo studio tecnologico dei materiali (alcune di queste già si trovano in dotazione degli istituti universitari) ed il rilevamento periodico delle sagome e delle condizioni in sito: rugosità, aderenza, ecc.;

c) organizzazione per i rilevamenti di traffico: pesantezza, velocità, tipo, ecc.

I tronchi sperimentali dovrebbero essere eseguiti in zone diverse in modo da poter studiare, oltre alla influenza dei sottofondi, anche quella del clima. Le prove dovrebbero essere prolungate nel tempo (almeno due-tre anni di osservazione) in modo da poter stabilire l'influenza che sulla superficie stradale hanno il traffico, la velocità, la natura e lo spessore del manto, lo spessore e la natura delle fondazioni, la natura e le condizioni dei sottofondi, le condizioni geometriche della strada (in pendenza, in pianura, in curva).

In conclusione, quindi, da tali dati si potrebbe risalire a determinare il tipo più

conveniente di pavimentazione da adottare per dato traffico, in date condizioni climatiche e su determinati sottofondi e, tutto questo, potrebbe metterci nella felice situazione di poter costruire strade che, con la minima spesa, possano offrire le più ampie garanzie di marcia agli utenti della strada ed essere più rispondenti alle attuali, moderne esigenze di sicurezza del traffico.

Ritengo, onorevoli colleghi, di avere portato in questa discussione la voce di un automobilista che ha percorso, in 25 anni di patente, circa un milione e 200 mila chilometri, ringraziando Dio, senza neppure un incidente di qualche rilievo. Nell'invitare quindi il Governo a porre particolare attenzione allo studio dei manti stradali, sono certo di avere compiuto un'opera che interessa la incolumità di milioni di cittadini italiani e stranieri che hanno il diritto di essere messi nelle condizioni migliori di sicurezza nel vertiginoso traffico che scorre sulle strade del nostro paese.

Per lo svolgimento di interrogazioni.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Desidero comunicare che, mentre vi parlo, non dispongo ancora — e per ovvie ragioni — di elementi sufficienti per rispondere esaurientemente alle interrogazioni, presentate poco fa da alcuni colleghi, sui fatti relativi alla odierna manifestazione antifranchista. Il Governo ritiene tuttavia che potrà essere in grado di rispondere assai presto. Esso non può tuttavia astenersi dall'esprimere subito il profondo dispiacere per il doloroso incidente accaduto al collega Tonetti e dal formulare il sincero augurio che non ci si debba più occupare di siffatti episodi.

PAJETTA GIAN CARLO. Occorre dare direttive alla polizia e non limitarsi ad un augurio.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Io non ho inteso ora rispondere alle interrogazioni: quando risponderò, entrerà nel merito.

PAJETTA GIULIANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAJETTA GIULIANO. Nella mia qualità di presentatore di un'interrogazione e di testimone, tra i tanti, della scena di questa sera, mi riservo di replicare quando avremo dal Governo non soltanto parole, ma una precisa relazione sulle misure prese in seguito

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

ai fatti accaduti di cui noi siamo stati testimoni e in parte vittime. Mi permetto tuttavia di deplorare che il ministro non abbia potuto essere qui presente per esprimere personalmente il rammarico per quanto è avvenuto.

Debbo inoltre esprimere la più amichevole solidarietà verso l'onorevole Tonetti, anziano collega che ha largamente superato la settantina, aggredito brutalmente a molte decine di metri di distanza da quello che poteva essere — per così dire — un centro da difendere e cioè l'ambasciata della Spagna franchista. L'aggressione poi è stata compiuta dopo che l'onorevole Tonetti si era qualificato.

Vittima delle violenze degli agenti non è stato soltanto il collega Tonetti, ma sono stati anche giovani e ragazze ed altre personalità, tra cui la signora Bernabei, componente del direttivo del partito socialdemocratico, Lucio Lombardo Radice, Aldo Garosci ed altri, a conclusione di una manifestazione unitaria, che aveva dimostrato ancora una volta la solidarietà di tutti coloro che impersonano l'antifascismo in Italia. Anche il sindaco di Roma ha deplorato quanto sta accadendo in Spagna. In un paese come il nostro, che vede le manifestazioni della gioventù comunista e le proteste dei cardinali e degli arcivescovi, la brutalità gratuita di funzionari di pubblica sicurezza contro gruppetti e uomini isolati (l'onorevole Tonetti era insieme con il solo collega Raucci ed era arrivato sul posto quando le cariche della « celere » avevano disperso la folla) si può spiegare soltanto con il fatto che vi è, nella polizia, non chi vuole mantenere l'ordine pubblico, ma chi vorrebbe un ordine come quello che Franco crede di poter mantenere ancora in Spagna. E noi, che abbiamo gridato e grideremo sempre « Spagna sì, Franco no », aspettiamo domani qualcosa di più di una semplice parola di deplorazione e di qualche bella frase. (*Applausi all'estrema sinistra*).

FERRI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRI. A nome, non solo dei colleghi che hanno presentato con me stasera una interrogazione al ministro dell'interno, ma dell'intero gruppo socialista, esprimo simpatia e solidarietà al collega Tonetti, con l'augurio di un pronto ristabilimento; simpatia e solidarietà che si estendono a tutti i partecipanti alla manifestazione antifranchista ed in particolare a coloro che sono stati a loro volta colpiti dall'intervento della polizia.

Prendiamo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario Ariosto, prendiamo atto della sua deplorazione dell'incidente e

delle sue parole di augurio e di simpatia per l'onorevole Tonetti, ma chiediamo che la risposta del ministro sia la più rapida possibile. L'onorevole Ariosto ha preannunciato che l'onorevole ministro spera di poter rispondere la più presto. Vorremmo che ciò fosse entro la giornata di domani e crediamo necessario che il ministro dell'interno, una volta espletate le sommarie indagini che egli dovrà doverosamente compiere, intervenga con estrema decisione ed energia per punire i responsabili, perché questi episodi, che veramente suonano vergogna per un paese civile e democratico, non abbiano più a ripetersi. (*Applausi a sinistra e all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ritengo che la Camera sia d'accordo nel deplorare quanto è avvenuto nei confronti del nostro collega onorevole Tonetti e nell'inviare al collega stesso i più vivi auguri di pronta guarigione.

CARADONNA. Non tutta la Camera è d'accordo su tale deplorazione. (*Vivissimi rumori a sinistra e all'estrema sinistra — Scambio di apostrofi tra l'estrema sinistra e l'estrema destra — Agitazione — Ripetuti richiami del Presidente*).

Si riprende la discussione.

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

MAZZONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non interverrò nella discussione generale sul bilancio dei lavori pubblici, essendo stati incaricati di farlo altri colleghi del mio gruppo. Mi intratterrò brevemente, invece, su una questione particolare che investe tuttavia orientamenti generali che una retta pratica amministrativa e una imparziale politica legislativa e di governo non possono consentire. Intendo riferirmi a un problema economico, sociale e umano: il mancato, fino ad ora, intervento pubblico in favore del Mugello fiorentino colpito da una forte scossa tellurica e alla posizione che in proposito è stata tenuta dal Parlamento e dal Governo.

Come tutti sanno, la notte fra il 28 e il 29 ottobre 1960, una forte scossa tellurica, classificata al quinto grado della scala Mercalli, si abbatté sul fiorentino con epicentro nei comuni di Scarperia, Vicchio, Borgo San Lorenzo e Barberino. Le conseguenze, anche se fortunatamente non vi furono vittime umane, non furono lievi. Si calcola infatti che 500 alloggi siano stati dichiarati inabitabili (e per essi venne ammessa ordinanza di sgombero). Altri 650 alloggi furono dichiarati gravemente lesionati; numerose altre abi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

tazioni, fra urbane e rurali, pur classificate come lievemente lesionate, devono comunque essere riparate per evitare che il ripetersi di altre scosse telluriche (e il Mugello è zona considerata sismica) ne determini la totale rovina.

Queste cifre, per chi non abbia personalmente visitato il Mugello, o non conosca particolareggiatamente la zona, possono però dare soltanto un quadro sfumato di una ben tragica realtà. Mi si consenta quindi di precisare più in concreto le condizioni di un singolo comune, Scarperia. Si tratta di un ridente paesetto a metà dell'Appennino toscoromagnolo, che conta circa cinquemila anime. Le abitazioni private sono circa un migliaio e di esse 109 sono state dichiarate abitabili 79 parzialmente inabitabili, 145 gravemente lesionate (e quindi devono essere sorrette con dispositivi di emergenza) e 372 lesionate in minor misura. Il settanta per cento delle abitazioni, quindi, è stato colpito più o meno duramente.

Basta infatti giungere in questo, come negli altri comuni del Mugello, per trovarsi di fronte ad uno spettacolo oltremodo desolante, oggi, nello stesso modo di due anni or sono.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

MAZZONI. La situazione a distanza di due anni dal terremoto, è ancora pressoché immutata, cosicché decine di famiglie sono tuttora ospitate in baracche e centinaia di persone sono state costrette a ritirarsi nella sola stanza rimasta abitabile, con indicibili disagi per la difficile difesa dal caldo e dal freddo, per la scarsità di impianti igienici, per la ristrettezza degli ambienti.

La popolazione, che ha mantenuto nella sventura una esemplare fermezza, è composta da mezzadri di zone collinari, il cui reddito è fra i più bassi; da artigiani i quali sono costretti ad un duro e tenace lavoro per procurarsi i mezzi di sostentamento necessari per sé e per la famiglia; da operai che il più delle volte devono recarsi in centri industriali della provincia, ritornando alla sera, per ragioni economiche, in questi comuni ove ancora hanno la loro residenza.

L'economia della zona è fra le più povere e le più misere dell'intera provincia di Firenze e le condizioni delle popolazioni sono così tragiche che quasi tutti i comuni del Mugello sono inclusi fra quelli riconosciuti zona depressa. Infine, la proprietà edilizia è in

gran parte costituita da piccole proprietà di famiglie lavoratrici, per costituire le quali sono stati necessari i risparmi di più generazioni.

L'intervento dello Stato, come affermammo all'epoca del disastro, si rende dunque indispensabile, perché senza di esso la riparazione dei danni subiti e il ripristino di condizioni di vita civile, come ritenemmo allora e come si è dimostrato, sono impossibili.

La stessa permanenza delle popolazioni in questi comuni verrebbe compromessa, ove il Governo non adottasse immediati provvedimenti, e grave nocimento deriverebbe alle attività economiche, industriali, artigiane rurali e commerciali ivi esistenti.

Finora questo intervento non vi è stato e i cittadini colpiti dal terremoto non riescono a comprendere le ragioni di questo negativo atteggiamento del Governo e del corpo legislativo di fronte a problemi che investono esigenze e interessi generali.

Ho sentito che prima di me, in questo stesso dibattito, il collega Alessandrini, intervenendo, ha ricordato che senza un provvedimento organico in favore di coloro che sono colpiti da simili eventi — terremoti o altre calamità naturali — si ripeterebbero situazioni analoghe a quelle dei sinistrati di Perugia e del Mugello, che attendono ancora il soccorso finanziario dello Stato per danni subiti due anni fa; così come ho sentito l'onorevole Anzilotti richiamare, con appassionato appello, l'attenzione del Governo sulla situazione in cui tuttora si trovano questi cittadini italiani, sollecitando gli auspicati provvedimenti indispensabili per ricreare una normalità civile. Mi sembra però che siano stati reticenti, non abbiano avuto la franchezza che è indispensabile fra Governo e rappresentanti del paese, fra Governo e cittadini italiani, che né l'uno né l'altro abbiano espresso completamente l'insoddisfazione, la protesta per il mancato sollecito intervento di solidarietà verso cittadini che la domandano e la esigono nella stessa misura concessa a tutti gli altri sinistrati.

E non è a dire, come si è adombrato, che non vi siano state sollecitazioni: più volte i consigli comunali e delegazioni delle località colpite si sono recati a conferire con le autorità amministrative, con le autorità di Governo, con i rappresentanti dei diversi gruppi parlamentari, e da ogni parte si è sempre riconosciuta la legittimità delle loro richieste e non si è mancato di elargire promesse e assicurazioni.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Del resto, che non siano mancate le sollecitazioni, la Camera può rendersene conto avendo presente l'esistenza di ben tre proposte di legge di iniziativa parlamentare le quali — non potendo non essere state approvate dai rispettivi gruppi — rappresentano la volontà della grande maggioranza della nostra Assemblea e dell'altro ramo del Parlamento, poichè comprendono i gruppi democristiani, socialista e comunista; ed anzi una di essa ha come primo firmatario l'onorevole Cappugi, sottosegretario nell'attuale Governo, che non voglio pensare abbia dimenticato impegni anche personali. Impegni anche a livello di Governo non sono mancati. Ricorderò quelli dell'allora ministro Zaccagnini, il quale subito dopo l'evento aiutò le autorità locali con provvedimenti di emergenza e promise l'emanazione di un provvedimento che, del resto, era stato precedentemente adottato in favore di altre zone colpite da identiche calamità. Lo stesso sottosegretario onorevole Spasari, che in questo momento rappresenta il ministro (della cui assenza mi dolgo e che non giustifico), sette od otto mesi or sono ebbe a ricevere una delegazione oltremodo qualificata, rappresentativa di tutti i comuni e di tutte le categorie cittadine, alla quale non mancò di assicurare il proprio interessamento in merito.

Anche l'onorevole ministro Sullo ha mandato lettere e assunto impegni scritti, così come la Presidenza del Consiglio ha dato assicurazioni concernenti la propria sollecitazione nei confronti del Ministero dei lavori pubblici, perché provvedesse al mantenimento degli impegni stessi. In seguito a queste iniziative, a queste pressioni, a queste promesse e a questi impegni, i mugellani pensarono che l'intervento finanziario ci sarebbe stato, e sarebbe stato contemporaneo a quello che si era deciso per il Mezzogiorno, approvato dalla Commissione dei lavori pubblici alcune settimane or sono.

In quella occasione, io ebbi a dichiarare che i mugellani, mentre ritenevano quei provvedimenti insufficienti alla gravità dei danni causati dal terremoto dell'agosto del 1962 abbattutosi nell'Irpinia e nel Sannio, chiedevano l'estensione di essi alla loro zona. Dichiarai che avevano tutta intera la comprensione e la solidarietà che la nazione doveva prestare a quei cittadini. Ed essi parteciparono con le loro disponibilità, con le possibilità che avevano, alla catena di solidarietà nazionale per andare incontro a quelle popolazioni duramente colpite. Ma in occasione dell'esame e dell'approvazione di quei prov-

vedimenti, venne respinta la soluzione del problema del Mugello. I mugellani non si sono resi conto, come non ci rendiamo conto noi, quali possano essere stati i motivi che hanno determinato tali posizioni negative. Non finanziari, poichè sia nelle proposte d'iniziativa parlamentare precedentemente presentate, sia nella proposta che si è venuta ad aggiungere per iniziativa dell'onorevole Vedovato, l'onere finanziario, evidentemente, non raggiungeva una cifra tale da non poter essere affrontato.

Del resto, basterà pensare che mentre alcune centinaia di milioni, magari diluiti in vari esercizi per la soluzione del problema del Mugello, non potevano trovarsi, nello stesso tempo, quando vi è stato un successivo, anche se più grave disastro, lo Stato ha reperito rapidamente i 20 miliardi indispensabili per i primi soccorsi, dei quali, se ci lamentiamo, lo facciamo per l'insufficienza e per l'inadeguatezza. Pertanto il problema rimane per carenza di volontà.

Durante la discussione ricordata venne fatta una serie di congetture secondo le quali il provvedimento per il terremoto del 1962 sarebbe stato un provvedimento generale, mentre le proposte d'iniziativa parlamentare per gli aiuti finanziari ai danneggiati dal terremoto nei comuni del Mugello sarebbero state richieste particolari e, quindi, non abbinabili, e, pertanto, da prendersi in considerazione con altri criteri e non con la stessa solerzia.

Non credo che sia possibile eludere con queste facezie l'impegno e l'obbligo morale verso cittadini che avanzano precisi diritti, né la serietà delle nostre argomentazioni.

Nel provvedimento governativo per il terremoto del 1962 si affermava che si trattava di un intervento valido per sopperire ai bisogni di coloro che erano stati colpiti in quel preciso periodo, e non vi è dubbio che esso era localizzato alle zone colpite, così come quello per il Mugello, che riferendosi ad una zona geografica, anziché alla data in cui l'evento si era verificato, intendeva egualmente indicare i soggetti che potevano godere dei provvedimenti richiesti, soggetti che a quella data erano stati effettivamente colpiti.

Sono d'accordo con le considerazioni dell'onorevole Alessandrini circa la necessità di un provvedimento generale. Ma in attesa di un tale provvedimento che automaticamente ponga in atto le necessarie provvidenze nel momento in cui i cittadini italiani subiscono danni per disastri causati da terremoti o da calamità di altra natura, non vi è dubbio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

che bisogna adottare provvedimenti di emergenza in solidarietà per coloro che domandano e hanno diritto ad essa. Così sempre si è fatto.

Perciò respingiamo le argomentazioni che furono addotte in occasione della discussione del provvedimento riguardante il terremoto del 1962; respingiamo anche le riserve che in quell'occasione furono espresse dal Governo alla richiesta nostra, accolta dalla Commissione, di trasferire in sede legislativa tutte le nostre iniziative legislative. Respingiamo le riserve governative circa la possibilità di riuscire a trovare i finanziamenti necessari nell'esercizio in corso, in modo da consentire l'approvazione della legge, per assicurare al Mugello una solidarietà effettiva.

D'altronde, l'onorevole ministro dei lavori pubblici affermò allora che avrebbe sottoposto la questione alla prima riunione del Consiglio dei ministri. Tale riunione ha avuto luogo, ma né da informazioni ufficiali, né da informazioni ufficiose pare che di questo problema, di limitato impegno finanziario, perché per l'esercizio in corso sarebbero bastati 100-200 milioni, si sia parlato.

Allora, che cosa si vuole fare? Credo che, in primo luogo, mio compito sia quello di esigere una precisa risposta, quella risposta che giustamente vogliono quanti furono colpiti due anni or sono. Essi sanno che tutti coloro che precedentemente furono colpiti hanno beneficiato di un intervento solidaristico, essi sanno che lo stesso intervento solidaristico hanno avuto quanti sono stati colpiti successivamente da identici eventi. Essi non possono credere che uno Stato, diretto con onestà, rettitudine e serietà, possa seguire il sistema dei due pesi e due misure, a seconda che si tratti di un cittadino di una zona o di un'altra, colpito da un evento simile in un periodo o in un altro.

Ritengo che questa risposta debba essere positiva: altrimenti, onorevole sottosegretario, che cosa possono pensare i cittadini mugellani, e noi con loro? Non voglio affermare, così come taluno ha affermato, che forse la solerzia del ministro dei lavori pubblici in occasione del terremoto del 1962, è dipesa in gran parte dal fatto che egli era di quella circoscrizione. Non voglio pensare che le ragioni di un pur limitato intervento in favore del Sannio e dell'Irpinia sia dipeso da basse esigenze elettorali, tanto più deprecabili se personali. Però non vi è dubbio che la moglie di Cesare non soltanto deve essere onesta, ma deve apparire tale anche agli occhi dei suoi familiari, ossia degli

amministrati. I cittadini mugellani possono nutrire tali interrogativi nella loro mente, interrogativi che possono essere dissipati soltanto mediante un intervento consono alle promesse fatte, alle elementari norme di giustizia.

L'atteggiamento finora tenuto dal Governo contrasta non solo con tali norme ma è in stridente dissonanza con quanto affermò il Presidente del Consiglio presentandosi al Parlamento, cioè di voler stabilire rapporti nuovi fra l'amministrazione pubblica e i cittadini amministrati. Si disse che i nuovi rapporti sarebbero stati informati ad una uguaglianza di diritti e ad una solidarietà non discriminata, ad una umanità che deve costituire il presupposto e la spinta di ogni e qualsiasi atto di governo. Ma questa uguaglianza di trattamento non si è finora verificata, questa solidarietà non discriminata non si è avuta, questo senso di umanità sembra mancare, anche per queste zone tragicamente colpite, quindi per un limitato atto riparatore.

Onorevole sottosegretario, credo che ella riferirà all'onorevole Sullo, che avrei voluto presente, che avrebbe dovuto essere presente, questa nostra opinione. L'intervento finanziario a favore dei terremotati è un problema di volontà, la cui mancanza eventuale addosserà sull'organo collegiale e sui singoli membri del Governo, in particolare su quelli che dirigono i lavori pubblici, le responsabilità di una situazione che è insopportabile e che potrebbe diventare anche tragica. Pensate, onorevoli colleghi, quale sia stato l'allarme, il panico quando la scorsa settimana alcune scosse telluriche fecero sentire il loro tremolio anche nella nostra provincia. Fu l'allarme, il panico di una popolazione che abita tuttora in case malferme e pericolanti e che ogni giorno mette a rischio la propria esistenza e i propri beni così faticosamente e con sacrificio procurati.

Ecco perché sono convinto che gli impegni saranno mantenuti, che si troverà modo di risolvere un problema la cui ampiezza, anche se non uguale a quella aperta dal terremoto del 1962, non è certamente da dimenticare o da misconoscere. Sappiate che noi, signori del Governo, non intendiamo dimenticare quei dolori, né vogliamo rinunciare ad alcuna delle misure necessarie per alleviarli. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

CIBOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nonostante io sia sicuro che l'onorevole sottosegretario saprà rendersi interprete

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

dei nostri sentimenti, avrei gradito molto che l'onorevole ministro avesse ascoltato anche le nostre povere parole.

Parlo nell'interesse di una provincia che, in quanto a necessità, può essere classificata a livello delle province più arretrate dell'Italia meridionale. Sono stato molto lieto, in Commissione prima e in aula poi, di appoggiare e di approvare le leggi che tendono a risolvere i problemi di grandi città come Napoli e Roma, e di regioni, quali la Sicilia e la Sardegna, città e regioni che hanno bisogno dell'aiuto dello Stato. Ma io vorrei che il Governo si rendesse conto anche dei gravissimi problemi che riguardano tutta la nazione, soprattutto noi povera gente che viviamo nell'area più depressa del nord.

Certamente noi parlamentari della provincia di Rovigo non sappiamo più in qual maniera sensibilizzare il Ministero dei lavori pubblici quando scriviamo per chiedere strade, scuole, opere igieniche, opere sanitarie, acquedotti, ospedali, vale a dire i presupposti per la vita civile delle nostre popolazioni. Quando, leggendo i giornali di informazione, apprendo la notizia dell'inaugurazione dell'ultimo acquedotto che mancava nelle regioni più progredite del nostro paese e poi penso alla mia provincia, che è la più forte consumatrice d'Italia di acqua minerale, perché le nostre popolazioni non sanno come dissetarsi, è chiaro che non posso essere soddisfatto del modo come siamo trattati.

Quando scriviamo, per fare presenti le nostre necessità, riceviamo lettere che ormai sono stampate, si cambia il nome del destinatario ed il titolo dell'opera richiesta: « I fondi sono esauriti; speriamo in futuri stanziamenti ». E questo si ripete ormai da anni! Io mi domando che cosa aspetti il Ministero dei lavori pubblici per studiare la soluzione dei problemi di queste province diseredate, come la mia, con qualche stanziamento massiccio! Noi abbiamo ancora i comuni che aspettano la liquidazione dei danni di guerra e dobbiamo leggere tutte le settimane sui giornali i viaggi dei ministri che girano l'Italia per inaugurare le opere ricostruite o quelle nuove. Ma perché allora ci devono essere poche province che beneficiano di tutto ed altre, che forse hanno più bisogno di quelle, sempre trascurate? Quale peso occorre avere nella vita politica italiana, qui in Parlamento, nella nostra attività di deputati, per poter ottenere che il Governo si degni di dare uno sguardo anche ai poveri?

Io non posso mai dimenticare una frase che mi ha commosso ma che è suonata anche

molto male alle mie orecchie, quando, inaugurandosi alcune opere conseguenti alla triste alluvione che ha colpito il Polesine nel 1951, il Presidente del Consiglio del tempo, l'onorevole De Gasperi, nel discorso pronunciato al teatro sociale della mia città, disse: « Vi devo dire, cari amici, che venendo qui ho scoperto il Polesine ». Troppo poco mi pare per gente che ha bisogno di tutto!

L'altra settimana in Commissione abbiamo approvato in sede legislativa la legge per i danni delle zone terremotate dell'Irpinia e francamente ci siamo commossi alle descrizioni dell'onorevole ministro. Le abbiamo approvate quelle providenze non certo con gioia, perché si trattava di aiutare gente che soffriva per la sventura che l'aveva colpita, ma comunque le abbiamo approvate subito. Vorrei pregare il senatore Spasari di farsi portare subito le pratiche degli alluvionati del delta padano del 1959 e del 1960 che sono ancora in attesa delle istruzioni da impartire al genio civile per poter essere esaminate. Com'è possibile continuare in questa maniera? Buoni sì, ma ad un certo momento la gente perde anche la pazienza!

Ora è incominciata da una settimana la stagione piovosa. Quasi tutte le strade non sono transitabili. Ma allora bisognerà, per sensibilizzare il Governo, far lo sciopero dei contribuenti, perché non è possibile continuare a pagare le tasse in queste condizioni! Bisognerà che i giovani non vadano a prestare il servizio militare! Vi sono località, onorevoli colleghi, che distano venti chilometri dalla sede comunale e dove ora non si passa e dove non si può di conseguenza chiamare il medico in caso di malattia, non si può chiamare il prete in caso di pericolo di vita.

In tale stato di cose, il Governo non può rispondere, e cavarsela scrivendo che mancano fondi; e intanto, campa cavallo. I nostri sindaci ci vengono a trovare quando siamo a casa per dirci: come possiamo fare con le nostre popolazioni?

Vorrei accennare molto brevemente a tre altri argomenti. Onorevole sottosegretario, questa settimana abbiamo approvato una legge che riguarda l'eliminazione dei ponti di chiatte sul Po. Sono nove ponti di chiatte che verranno sostituiti con ponti in ferro edificati a regola d'arte. Sin da quando abbiamo discusso in Commissione questo argomento, io ho presentato un ordine del giorno con cui facevo presente all'onorevole ministro che noi abbiamo circa sessanta chilometri di argini del Po, giacché a un certo punto il grande fiume si divide in vari rami

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

senza neanche un ponte. Vi sono pertanto frazioni che sono divise da questi corsi d'acqua che non hanno altro collegamento se non quello di qualche barca e di un paio di traballanti traghetti, che, quando il Po raggiunge un certo livello, non possono più funzionare.

Tutto ciò, a parte il traghetto (e questo forse non è mai stato fatto presente, perché non si è voluto mai dare ascolto alla voce dei tecnici che parlano attraverso il magistrato delle acque), rovina poi gli argini. Dove le navi-traghetto attraccano costituiscono un pericolo gravissimo nel caso in cui il Po, come ormai siamo abituati a vedere tutti gli anni, vada in piena.

Ora, siccome siamo sempre buoni, il signor ministro ci dice: posso accettare i vostri ordini del giorno come raccomandazione o come invito. Però, dopo un cordiale invito a casa, bisognerebbe anche fare entrare l'ospite, altrimenti l'invito non serve a nulla! E allora dirò che accettare gli ordini del giorno come invito sarà una bella cosa dal punto di vista della cortesia, ma qui si parla di cose molto gravi e serie, per cui è tempo di accogliere, sia pure gradualmente, quanto viene sollecitato con gli ordini del giorno stessi. Ripeto, abbiamo popolazioni che non si possono muovere perché non hanno strade e perché non hanno alcun mezzo per poter attraversare il Po, specialmente quando l'acqua è alta.

Un altro argomento mi permetto di sottolineare in modo particolare all'onorevole sottosegretario; e non sono soltanto io a farlo, poiché mi consta che, quanto sto per dire è stato segnalato sempre dagli organi tecnici del genio civile, dal magistrato alle acque di Venezia e credo anche dal magistrato al Po di Parma, che ora sovrintende alle opere del fiume Po nella nostra provincia. Devo dunque dire che in provincia di Rovigo abbiamo avuto la tragedia del bradisismo che ha fatto abbassare le terre del Polesine di un metro, di un metro e 20 centimetri, e, in talune località, anche di più. Questo « calo » ha determinato e provocato le alluvioni. Quando proprio non se ne poteva più, il Governo si è deciso e, sulla legge per i fiumi che abbiamo approvato l'anno scorso, ha deciso uno stralcio per la sistemazione delle arginature dell'Adige, del Garda, del Mincio, del Tartaro e del Po.

Sta tuttavia avvenendo che i tecnici spendono i miliardi stanziati dallo Stato e gli argini si alzano in modo tale che, il giorno in cui si dovessero rompere in qualche loca-

lità, saremmo spazzati via tutti come se si trattasse di una bomba atomica. Il fatto è che gli argini sono resi inutili (e vorrei che il ministro fosse qui per poterglielo dire forte in modo che non potesse dimenticarlo) in quanto costruiti su una base che si sprofonda e i miliardi sono buttati via, perché alzare gli argini quando il suolo si abbassa continuamente è tutta fatica sprecata, è come battere l'acqua nel mortaio. Bisogna dunque risolvere questo problema!

Quattro anni fa, di fronte all'incalzare dell'opinione pubblica che ebbe ad impressionare il Governo, si è decisa la chiusura di 46 centrali della mia provincia. Non sto a ricordare la maniera certamente poco signorile (la chiamo così per non usare un'espressione che in Parlamento potrebbe fare una certa impressione) con cui sono stati trattati questi metanieri, da troppa gente ritenuti dei milionari, mentre la maggior parte è composta di modesti operatori, di autentici artigiani che sono ormai tutti falliti, in rovina, in miseria! È avvenuto forse che i metanieri domandavano troppo, lo Stato offriva poco o niente; è perciò avvenuto che lo Stato si è tenuto i suoi quattrini spendendoli in qualche altra attività e i nostri metanieri sono rovinati. Le banche hanno le loro cambiali protestate, fanno fare decreti ingiuntivi, iscrizioni ipotecarie e sequestri, mentre i debitori dicono: dite al Governo di darci questi quattro soldi, state pur certi che vi pagheremo perché siamo dei galantuomini. Ma dallo Stato non hanno avuto nemmeno un quattrino. Essi perdono la casa, le poche masserizie e quel poco che serve per la vita delle loro famiglie. Le banche creditrici portano via tutto.

Il bradisismo del delta padano ha incominciato a procurare dei gravi danni anche al medio Polesine. L'istituto Carra di Parma, che trasmette le sue rilevazioni al Ministero dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, dell'agricoltura, al magistrato alle acque, al genio civile di Rovigo sta dando delle notizie paurose. Rovigo, nel Polesine centrale, ha subito in un anno un abbassamento di circa 12 centimetri, e questo abbassamento continua. Fra qualche mese saremo forse costretti a ritornare qui per parlare di qualche altra disgrazia. È inutile dire: crepi l'astrologo! Quando una persona ha una malattia incurabile e il medico dice che non vi è niente da fare, bisogna ordinare la cassa da morto!

Vi sono funzionari del Ministero che hanno in animo di dare le dimissioni perché non

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

vogliono assistere impotenti ed assumersi in tal modo gravissime responsabilità per le ricorrenti alluvioni che tormentano l'ubertosa terra polesana.

Il ministro dei lavori pubblici dovrebbe chiedere al ministro dell'industria, che attende tale richiesta, di far chiudere le 20 centrali ancora funzionanti che stanno procurando l'abbassamento del suolo del Polesine centrale, per evitarci di dover girare fra qualche mese con le nostre barchette. D'altro canto, l'estrazione del metano oltre al bradisismo provoca la rovina delle nostre campagne per i danni che procura alle coltivazioni. Gli agricoltori, inoltre, non possono abbeverare le bestie con l'acqua inquinata dal metano.

Prima di rispondere su questo problema il ministro dovrebbe mettersi in contatto con il provveditore di Parma, con il magistrato alle acque di Venezia e con il genio civile di Rovigo per verificare l'esattezza di queste notizie che io comunico dopo avere consultato alcuni tecnici del Ministero.

Ripeto, il ministro dovrebbe prendere accordi con il suo collega dell'industria e commercio per fare chiudere tutte le centrali. Naturalmente, bisognerà indennizzare coloro che saranno danneggiati da tale chiusura. Sarà inoltre necessario che il Governo intervenga, attraverso i suoi organi e specialmente tramite il Ministero delle partecipazioni statali, per risollevarne le sorti della nostra disgraziata terra.

Nel gennaio scorso è entrata in vigore la legge n. 1427 per la rinascita del Polesine, che contempla provvidenze alle industrie che sorgeranno nella provincia. Tali benefici sono però riservati a impianti con meno di cento operai, con la conseguenza che la legge minaccia di rimanere inoperante perché sono pochi gli industriali disposti ad investire i loro capitali in aziende di piccole dimensioni. Questa legge, che pure abbiamo reclamato con tanta insistenza, va dunque modificata nel senso di elevare il minimo di cento operai.

È però indispensabile che il Ministero delle partecipazioni convinca l'I. R. I. e l'E. N. I. a dare vita a qualche industria nel Polesine, in modo da consentire il riassorbimento degli operai licenziati dalle aziende metanifere che sono state e dovranno essere chiuse. Molti di questi operai sono da tre anni senza lavoro e non vale che il prefetto di Rovigo assicuri loro un sussidio di disoccupazione un poco maggiorato. Questi operai non chiedono l'elemosina, chiedono di lavorare

per poter mantenere con il frutto dei loro sacrifici se stessi e le loro famiglie.

Rivolgo pertanto un pressante appello al ministro Sullo perché prenda a cuore questa situazione e si adoperi per far sorgere nel Polesine impianti industriali che consentano di sanare la piaga della disoccupazione e ripaghino le popolazioni delle sofferenze subite in questi anni aprendo loro la prospettiva di una migliore esistenza.

Noi chiediamo al Governo (è questo l'appello già da me rivolto lo scorso anno e che oggi voglio ripetere, sia pure senza nutrire, purtroppo, illusioni circa il suo accoglimento) di intervenire per dare anche ai lavoratori del Polesine la possibilità di avere un lavoro, del quale dispongono i loro compagni di altre parti d'Italia, perché possano procurarsi i mezzi per una vita non comoda e agiata, ma almeno serena e dignitosa per se stessi e per le loro famiglie. (*Applausi al centro*).

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

BONINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'accorato ed amaro, specie nella parte finale, intervento dell'onorevole Cibotto mi ha insegnato che non bisogna perdere ogni speranza. Quasi diciassette anni di vita parlamentare mi hanno reso piuttosto scettico sull'utilità degli interventi sui bilanci dei lavori pubblici (come d'altronde su qualsiasi altro bilancio), specialmente se si segnalano problemi e si richiedono opere che comportino una spesa, pur se esse possano e debbano ritenersi urgenti.

Questo scetticismo riguarda non soltanto l'accoglimento delle nuove richieste, ma anche e soprattutto l'adempimento delle promesse fatte dai vari predecessori del ministro Sullo e mai mantenute.

È così, purtroppo, che certi bilanci (e noi ne siamo colpevoli!) passano, nel segreto delle urne, con un numero ben maggiore di voti di quello rappresentato dalla maggioranza che sostiene il Governo. Spesso le richieste di un deputato dell'opposizione trovano riscontro favorevole nella replica del ministro, o vengono accolte da questi nel corso degli amichevoli conversari che si svolgono nel « Transatlantico », ed a ciò corrispondono poi tanti voti dati di sotterfugio nel segreto dell'urna. Ma « passata la festa, gabato il santo ». Ed è quindi soltanto per uno scrupolo di coscienza che, in questo scorcio di legislatura antecedente alle elezioni (e non certo per farmi ricordare dagli elettori della mia Messina), ritorno su alcuni problemi che assillano la mia città e che avrebbero avuto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

la loro giusta soluzione se le promesse dell'onorevole Togni, prima, e dell'onorevole Zaccagnini, poi, fossero state regolarmente mantenute. Ella, onorevole sottosegretario, era presente alle discussioni dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici del 1959, del 1960 e del 1961, e quindi potrà confermare che quanto sto dicendo non è frutto della mia fantasia; e inoltre potrà anche suggerire al suo ministro, a difesa dei ministri precedenti (ed io dovrò prenderne buona nota, come di una valida giustificazione), che agli stessi è mancato il tempo per mantenere gli impegni che avevano assunto.

Prevedendo la risposta che il ministro mi darà (e così risparmiandomi un'interruzione al discorso che egli terrà, se pure si benignerà di rispondere singolarmente ai vari deputati, e in modo particolare all'onorevole Cibotto, che ancora ha delle illusioni), io dico che, in realtà, le promesse fatte dagli onorevoli Togni e Zaccagnini possono essere mantenute dall'onorevole Sullo, se ha buona volontà; anche perché i suoi predecessori appartengono alla stessa democrazia cristiana alla quale egli appartiene, e perché una continuità di indirizzi dovrebbe essere prassi, specialmente in un Ministero tecnico come quello dei lavori pubblici, e specialmente nel momento fortunato in cui sembra che il ministro Sullo disponga (forse l'onorevole Cibotto lo ignorava) di circa 200 miliardi, per i quali non mi risulta che sia stato ancora formulato un programma di impiego provvisorio, né definitivo.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Purtroppo, questa disponibilità non esiste.

BONINO. Dopo questa parte introduttiva, sono costretto a sintetizzare i problemi che ebbi già a puntualizzare in sede di discussione dei bilanci del 1959, del 1960 e del 1961, sperando naturalmente, con un filo di illusione, anche se molto più esile di quello dell'onorevole Cibotto (perché la speranza, purtroppo o per fortuna, è sempre l'ultima a morire!), che le mie parole non si perdano ancora nel vuoto malinconico di quest'aula, in cui mi pare sia ancora vivo soltanto il pensiero delle prossime elezioni.

Ed eccomi ai tre problemi da me trattati nei dibattiti sui precedenti bilanci e che non sono stati ancora risolti.

Il problema idrico della città di Messina è anche quello di tutti i paesi rivieraschi delle sorgenti dell'Alcantara sino al capoluogo. Questo problema è molto grave; lo era già prima della guerra 1940-1945, ma si è appesantito ancor più in questo ultimo de-

cennio, al punto che i comuni della provincia di Messina situati nella valle dell'Alcantara, ad oltre 80 chilometri dal capoluogo, per realizzare il loro approvvigionamento idrico si sono riuniti in consorzio con lo scopo di costruire l'acquedotto dell'Alcantara, utilizzando, secondo le previsioni del piano regolatore degli acquedotti della Sicilia studiato a suo tempo con molta diligenza dal Ministero dei lavori pubblici, le sorgenti di Gurno, San Bartolomeo e Cottanera, affioranti nelle vicinanze del comune di Moio a circa 560 metri sul livello del mare. Al consorzio aderirono alcuni comuni che hanno interessi turistici, come Taormina, Giardini, Forza D'Agrò, Castel Mola, ed altri che hanno interessi prevalentemente agricoli, come Gallodoro, Sant'Alessio Siculo, Santa Teresa di Riva, Savoca, Roccalumera, Nizza di Sicilia, Ali Terme, Itala, Scaletta Zancalea, Furci Siculo, Motta Camastra, Graniti, Gaggi: fra tutti, essi rappresentano una popolazione superiore ai 60 mila abitanti che, aggiunta alla popolazione della città di Messina, fa sommare un totale di 300 mila assetati.

Non fu facile rimuovere gli ostacoli frapposti dagli agricoltori della valle dell'Alcantara, ma, comunque, il magistrato delle acque li seppe superare. Il consorzio ultimò nel 1958 la captazione delle sorgive che nel periodo di massima magra assicurano un flusso di circa 700 litri d'acqua al secondo. Il progetto di massima, ultimato nell'agosto 1958, venne accettato come base per la redazione del progetto definitivo dalla delegazione speciale della Cassa per il mezzogiorno nel novembre del 1958. Furono iniziati i lavori del primo lotto, e cioè la posa di un tratto della lunghezza di soli 9 chilometri, da Mojo Alcantara a Francavilla di Sicilia, per un importo di 365 milioni, lotto che è stato completato.

Secondo le previsioni iniziali, i lavori del secondo lotto, concessi in appalto il 5 luglio 1962, avrebbero dovuto già essere in fase di avanzata realizzazione, poiché la loro durata era prevista in circa 800 giorni, e quindi la loro attuazione per l'autunno del 1963.

Il progetto del terzo lotto, per una lunghezza di 25 chilometri, sino a Capo d'Ali con diramazioni ai comuni consorziati, non mi risulta che sia stato approvato.

Nel frattempo, invece, sono sorte delle difficoltà, non di ordine tecnico, ma di ordine politico, per il completamento del secondo lotto, per una lunghezza di chilometri 14 di cui 6 in galleria, passante, fra l'altro, sotto il monte Ziretto. Questo monte Ziretto ha

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

cambiato proprietario ed è stato acquistato da un senatore democristiano al quale non è gradito il tracciato originale; egli è riuscito ad ottenere dalla Cassa per il mezzogiorno una variante della condotta, che ora dovrebbe svolgersi a mezza costa, in terreni scoscesi, di scarsa consistenza e sconsigliati da eminenti tecnici dell'università di Messina specializzati in geologia. Naturalmente, questa variante al primitivo progetto (variante che ha tutto l'aspetto di un favore elargito ad un privato rivestito di un mandato parlamentare) ha sollevato le unanimi proteste del consiglio comunale di Messina, che ha un sindaco democristiano, e sono stati fatti i passi opportuni presso la Cassa per il mezzogiorno perché fosse mantenuto il primitivo progetto, ma tutto è stato inutile. Anche una mia interrogazione rivolta al ministro Pastore ha avuto una risposta evasiva, direi imbarazzata, e le spiegazioni date alle amministrazioni comunali interessate non hanno persuaso alcuno, e tantomeno hanno convinto chi vi parla. In conclusione, l'inizio dei lavori di questo secondo lotto, effettuato con ritardo, comporterà il ritardo generale dell'opera, e l'acquedotto, che avrebbe dovuto essere ultimato, almeno per questa *tranche*, entro l'autunno 1963, non sarà ultimato, nella migliore delle ipotesi, neppure alla fine del 1964. Tutto questo per favorire un privato. Naturalmente i cittadini di Messina e tutti quelli dei paesi rivieraschi dovranno accontentarsi nei mesi estivi di 60 litri di acqua *pro capite*, mentre quelli che si trovano nei quartieri più alti nei mesi estivi, per mancanza di pressione, non riceveranno l'acqua.

Su poco più di 80 chilometri di acquedotto, e con i lavori iniziati nel 1958, ne sono stati realizzati in quattro anni soltanto 15 chilometri, ed un tratto sarà costruito, contrariamente all'opinione dei tecnici ed in difformità con il primitivo progetto approvato dalla stessa Cassa per il mezzogiorno e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in zona impervia, per cui sono da prevedersi al primo temporale crolli, interruzioni dell'erogazione dell'acqua quando l'acquedotto sarà ultimato, e riparazioni costose.

La città di Messina, che dovrebbe essere un centro di attrazione turistica, proprio nel periodo della fiera, dell'agosto messinese e della mostra cinematografica, si trova in estate nelle condizioni peggiori, non soltanto per soddisfare le più elementari esigenze dei cittadini, ma anche per assicurare ai forestieri un minimo di conforto e di pulizia,

che oggi manca, con grave impedimento per lo sviluppo turistico della città.

Non le traccio, onorevole sottosegretario Spasari, il quadro di come la povera gente viva, di come riesca a lavarsi, a bere, delle condizioni di pulizia della città; non ripeto tutti gli inconvenienti connessi, tra i quali quello subito dal comune, che è costretto a lavare le strade con l'acqua di mare, da cui derivano conseguenze negative per le strade stesse. Non le riferisco le critiche generali, pur avendo fatto il possibile per sollecitare i tempi di esecuzione dei vari lotti e pur avendo cercato in tutti i modi di rimuovere gli ostacoli frapposti alla progettazione e alla realizzazione del secondo lotto dell'acquedotto dell'Alcantara. Naturalmente, in questo clima di indifferenza, anche quest'ultimo mio tentativo lascerà il tempo che trova, ma io avrò fatto il mio dovere nell'invitare l'onorevole sottosegretario Spasari a riferire quanto ho detto all'onorevole ministro, nella speranza che questi voglia intervenire presso la Cassa per il mezzogiorno, affinché essa faccia il suo dovere senza tener conto, come ha fatto fino ad oggi, di pressioni per interessi privati.

Il secondo problema è quello del completamento delle cliniche universitarie di Messina, di cui l'onorevole sottosegretario Spasari è a perfetta conoscenza, avendo io trattato l'argomento altre due volte.

L'onorevole Togni, allora ministro dei lavori pubblici, dopo aver ascoltato il quadro delineatogli in sede di discussione del bilancio del 1959 sullo stato degli ospedali e delle cliniche universitarie della città di Messina, mi aveva garantito per iscritto, onorevoli colleghi, un finanziamento di 2 miliardi e 500 milioni, a valere sul piano della scuola, per il completamento delle cliniche, opera che rispondeva e risponde ad una esigenza indilazionabile di igiene, di giustizia sociale e di equa distribuzione di posti-letto ospedalieri tra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale. Un recente dibattito alla televisione, che molti dei colleghi avranno visto ed ascoltato, ha messo di nuovo a fuoco una situazione che nel meridione d'Italia e specialmente in Sicilia non ha subito alcun miglioramento negli ultimi anni. La legge sul piano della scuola, con un finanziamento, se non erro, di 45 miliardi, non aveva in quel momento completato il suo *iter* parlamentare. Nel bilancio del 1960, come ella ricorderà, onorevole sottosegretario Spasari, il ministro Zaccagnini, pur avendo assunto da pochi giorni il dicastero dei lavori pubblici, mi

confermò l'impegno, dopo aver interpellato il ministro Bosco, che allora reggeva il Ministero della pubblica istruzione, per una ragione di delicatezza, in quanto a tale ministero era demandato per legge l'utilizzo dei fondi stanziati.

Siamo alla fine del 1962, il ministro Bosco è divenuto guardasigilli, ma il finanziamento di due miliardi e mezzo non è giunto a Messina, e si è persa ogni traccia di come siano stati spesi i 45 miliardi del piano della scuola. Due padiglioni sono pronti da anni e restano inutilizzabili. L'appalto per il finanziamento del secondo lotto è andato deserto, perché i prezzi, stabiliti da alcuni anni, non sono più validi per i costi odierni. Il provveditore alle opere pubbliche della Sicilia, che se non erro dovrebbe essere l'aggiornatore dei prezzi, previo parere e assenso del Ministero dei lavori pubblici, non sembra abbia alcuna premura di provvedere ad una revisione che è indispensabile perché l'opera possa essere appaltata ed eseguita. Pertanto, le opere già eseguite da oltre quattro anni sono inutilizzate e il problema ospedaliero di Messina, che è legato alla realizzazione delle cliniche, resta insoluto in tutta la sua crudezza.

Quale sia la situazione degli ospedali di Messina è inutile dire, ma mi permetto di leggere una lettera inviata a tutti i parlamentari messinesi dal professore Scullica, direttore della clinica universitaria della mia città:

« Ho rinnovato istanza al magnifico signor rettore di questa università perché voglia concedermi — ora che è stato eseguito il collaudo dell'edificio — di cominciare ad usufruire dei locali già pronti al policlinico, per svolgere le attività ambulatoriali della clinica. In atto il servizio di ambulatorio, che impegna la maggior parte della nostra opera assistenziale, viene eseguito in condizioni veramente penose in un seminterrato dell'ospedale « Piemonte » ove, per l'inevitabile umidità, non si può lasciare alcun apparecchio di qualche conto senza che si deteriori fino a diventare inservibile. Vi sono due soli locali utili in cui si deve procedere a prima visita, medicazione di operati dimessi, medicazione di malati contagiosi e comuni, nonché eseguire le misurazioni della vista e gli esami oftalmoscopici e biomicroscopici. Non vi è sala di attesa, per cui la gente è costretta a pigiarsi nel corridoio di entrata, all'impiedi e tutti insieme, contagiosi e non contagiosi.

« Come se ciò non bastasse, un altro locale attiguo, la cui sala di attesa è lo stesso cor-

rridoio, viene adibito ad ambulatorio per malattie parassitarie (centro per la lotta contro l'anchilostomiasi!), e quindi vi si raccolgono le feci dei sospetti e dei malati per gli accertamenti. A parte il non senso di questa promiscuità dal punto di vista dell'igiene elementare, resta il fatto che agli inconvenienti suaccennati si aggiungono le fetide esalazioni nell'ambiente dove i nostri assistenti devono lavorare.

« Mi preme nello stesso tempo richiamare l'attenzione della signoria vostra sulla altrettanto miserevole situazione dell'attuale clinica, della quale riporto alcune cifre che si limitano alla considerazione esclusiva dell'angustia dei reparti, sorvolando sulle condizioni di abitabilità che non esito a definire incivili.

« Reparto uomini: posti-letto 20, ammassati in quattro ambienti la cui superficie complessiva è di metri quadrati 89, e cioè metri quadrati 4 per letto. Un solo gabinetto. Reparto donne: posti letto 17, in quattro ambienti con superficie complessiva di metri quadrati 58, e cioè metri quadrati 3 per letto. Un solo gabinetto. I laboratori, la biblioteca, il reparto ortottico e le stanze degli assistenti sono sistemati nei cantinati, ove, oltre l'umidità propria degli ambienti, passano i tubi di scarico delle latrine e degli acquai, che non sono più, per la loro vetustà, a tenuta stagna.

« Tale stato di cose è veramente grottesco se si pensi che esiste già da otto anni un imponente edificio nel complesso del nuovo policlinico, destinato alle prime quattro cliniche (oculistica, neurologia, otorinolaringoiatrica e odontoiatrica), dove non solo l'ambulatorio potrebbe già funzionare senza altra spesa se non quella di esercizio, ma le stesse cliniche sarebbero in condizioni di essere utilizzate solo con l'impiego di una modesta somma che permetta il completamento del reparto operatorio e dell'aula delle lezioni.

« Il sottoscritto ritiene che basterebbe ormai la buona volontà di pochi uomini responsabili per dare l'avvio al policlinico, per il quale non può pensarsi che si debba completarlo del tutto prima di iniziarne l'uso, perché ciò importerebbe il rinvio ad epoche imprecisabili, con il sicuro deterioramento di quanto si è già fatto.

« Per questo motivo prego la Signoria Vostra di volersi interessare al problema usando, per il bene della nostra università, di quella autorità » — v'è qualcuno che an-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

cora si illude in proposito! — « che ben giustamente i cittadini le hanno attribuito ».

Ogni commento sarebbe superfluo, ed io logicamente vi rinunzio, lasciando all'onorevole ministro di trarre le conclusioni opportune da quanto ho esposto.

Vi è un terzo problema che attende una soluzione in Sicilia ed è il problema delle autostrade, del quale oggi ha parlato dettagliatamente anche l'ex ministro dei lavori pubblici, onorevole Aldisio, lamentando, tra l'altro, la non certamente equa distribuzione dei fondi fra il nord, il centro e il sud d'Italia.

Ho sostenuto a suo tempo ed in questa aula che l'autostrada Palermo-Catania e l'autostrada Messina-Siracusa non risolvono il problema del traffico della provincia di Messina, specialmente sulla litoranea Messina-Palermo, che ha ancora le caratteristiche e gli inconvenienti delle strade statali percorse nel 1860 da Garibaldi, con l'aggravio dei numerosi passaggi a livello, che allora non esistevano non essendo stata ancora impiantata la ferrovia a vapore.

Le considerazioni che ho svolto precedentemente sono ancor più valide, ora che la funzione di nucleo di industrializzazione è stata riconosciuta per il comprensorio che si estende subito dopo i monti Peloritani verso la piana di Barcellona. Questa esigenza diventa sempre più urgente, poiché si sono delineate difficoltà a realizzare l'autostrada Messina-Catania-Siracusa, che rappresenterebbe una variante di percorso. Da alcuni mesi intorno alla realizzazione dell'autostrada Messina-Catania-Siracusa si è scatenata una fortissima polemica tra il presidente e direttore generale dell'ente consorziale, l'ex senatore Ziino democristiano, e gli enti consorziati (comune e provincia di Catania, retti da colleghi democristiani, comune e provincia di Messina, nelle stesse condizioni).

Ora, io non voglio entrare nel merito per stabilire chi abbia torto o ragione, perché l'opera non è stata iniziata e il finanziamento non è stato assicurato, ma mi induco a trattare dell'argomento quale rappresentante politico di quella circoscrizione, e in tale veste mi permetto di chiedere l'intervento del ministro dei lavori pubblici, che ha assicurato a suo tempo cinque miliardi per la realizzazione dell'autostrada al detto consorzio, il quale sembra abbia progettato l'opera senza che nessuno abbia potuto conoscerne il tracciato e che, a detta dei vari enti consorziati, retti sempre da autorità democristiane, è carente sotto molteplici aspetti.

Penso che il ministro dei lavori pubblici farebbe bene ad ordinare un'inchiesta per appurare eventuali responsabilità singole o collegiali, se ve ne sono, per poter suggerire al consiglio di amministrazione dell'ente stesso i provvedimenti del caso, al fine di sbloccare una situazione che ha ammorbato (è il termine esatto) l'opinione pubblica delle province di Messina e Catania, con scambi di articoli, di aggressioni, di querele, che hanno ridotto l'autostrada Messina-Catania ad argomento da cortile. Ma questo non sarà ancora sufficiente: occorre sottrarre, possibilmente, la futura gestione ai privati. E per realizzare questo fine occorre che il Ministero dei lavori pubblici stanzi un contributo suppletivo di almeno 10 miliardi in quattro o cinque esercizi a valere sulla legge 24 luglio 1961, n. 729, sulle costruzioni stradali ed autostradali, legge i cui finanziamenti coprono gli esercizi dal 1961-62 fino al 1969-1970, in modo che, anche con il contributo della regione (la quale è disposta a finanziare l'iniziativa con sette miliardi purché vi sia una giusta rappresentanza della regione stessa nel consiglio d'amministrazione dell'ente), possa completarsi una opera indispensabile al traffico del versante jonico della Sicilia.

A ciò non provvedendo il dicastero dei lavori pubblici, l'opera non sarà mai realizzata ed arriveremo all'assurdo che l'« autostrada del sole » giungerà a Reggio Calabria, mentre nella nostra provincia non sarà stato realizzato nemmeno un terzo del segreto tracciato. Dico « segreto » perché non si è mai potuto sapere, né ufficialmente né ufficiosamente, quale sia il tracciato che è stato predisposto dalla presidenza dell'ente.

Come si vede, sono gravi problemi quelli che ho illustrato, forse superando un poco i limiti di tempo concessimi. Si perderanno ancora nel vuoto le mie parole, onorevole sottosegretario? Non posso evidentemente giudicarlo in questo momento, poiché debbo attendere la risposta dell'onorevole ministro, che mi auguro, onorevole Cibotto, sia almeno in questa fine di legislatura soddisfacente. (*Applausi*).

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

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. La XIII Commissione (Lavoro) nelle odierne riunioni in sede legislativa ha approvato i seguenti provvedimenti:

SCALIA ed altri: « Istituzione di comitati consultivi provinciali presso l'Istituto nazio-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

nale per l'assicurazione contro gli infortuni » (3879), *in un nuovo testo*;

« Divieto di licenziamento del personale femminile per causa di matrimonio » (3922), *con modificazioni e con il titolo*: « Divieto di licenziamento delle lavoratrici per causa di matrimonio e modifiche alla legge 26 agosto 1950, n. 860 », *dichiarando nello stesso tempo assorbite le proposte di legge*: Merlin Angelina e De Lauro Matera Anna: « Divieto di licenziamento dai posti di impiego e di lavoro delle donne che si sposano » (37) e Re Giuseppina ed altri: « Divieto di licenziamento per causa di matrimonio » (1166); le quali, pertanto, saranno cancellate dall'ordine del giorno.

Annuncio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FRANZO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e della sanità, per sapere se non ritengano opportuno predisporre una raccolta di dati circa la consistenza, quantitativa e di natura, di brevetti depositati da connazionali in paesi esteri, in materia di procedimenti di fabbricazione e di prodotti farmaceutici.

(5187) « CREMISINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per sapere se non ritenga opportuno fornire precise informazioni, riferite all'ultimo triennio e distinte per paese di destinazione o di origine, su:

entità degli esborsi effettuati da parte italiana all'estero per ciascun pagamento di *royalties* per sfruttamento di metodi di produzione farmaceutica;

entità degli introiti in valuta provenienti da *royalties* percepite da titolari italiani per ciascun brevetto di procedimento o di prodotto farmaceutico depositato all'estero.

(5188) « CREMISINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare in relazione al comportamento della polizia negli incidenti

avvenuti oggi per le manifestazioni antifranchiste, durante i quali è stato colpito anche un membro del Parlamento.

(5189) « FERRI, AMADEI LEONETTO, BORGHESE, CONCAS, JACOMETTI, FRANCO PASQUALE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali misure intenda prendere nei confronti dei funzionari di pubblica sicurezza che in Roma stasera 17 ottobre 1962, dopo aver inferito contro una pacifica manifestazione giovanile per la libertà del popolo spagnolo, hanno aggredito e ferito il deputato onorevole Tonetti, nonostante si fosse qualificato, e malmenato anche altri deputati presenti, come pure hanno colpito altre personalità tra cui la signora Bernabei, membro della direzione del partito socialista democratico italiano, e il professore Lucio Lombardo Radice. Gli interroganti sono stati testimoni delle violenze sopra lamentate.

(5190) « PAJETTA GIULIANO, RAUCCI, MAGNO, MARICONDA, CONTE, MAZZONI, SERONI, INVERNIZZI, GRILLI GIOVANNI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di danni di guerra, riguardante il dottore Iannone Gennaro, da San Pietro Avellana (Campobasso). Il 22 aprile 1961 gli fu dall'intendenza di finanza di Campobasso liquidata la somma di lire 594.000. Avverso al provvedimento fu proposto ricorso al ministro del tesoro.

(26123) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quando dall'intendente di finanza di Campobasso sarà emesso il mandato di pagamento della somma di lire 1.049.500 a favore degli eredi del fu Iannone Giuseppe fu Gennaro. Tale somma è stata liquidata al 21 maggio 1962 e rappresenta importo di danni di guerra.

(26124) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra, riguardante il dottore Michele Santilli, da Belmonte del Sannio (Campobasso), che ha chiesto sin dal

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

19 giugno 1961, di essere sottoposto a nuova visita medica, essendosi aggravata l'infermità, per cui gode di pensione di guerra. La pratica porta il n. 12003279.

(26125)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia a conoscenza delle preoccupazioni dei cittadini di Grosseto e della provincia, di cui si è resa interprete la stampa locale, a seguito della lentezza con cui procedono le pratiche relative alla costruzione del nuovo ospedale cittadino; e per sapere se non intenda intervenire affinché il Consiglio superiore dei lavori pubblici esamini tempestivamente e favorevolmente i progetti, che, secondo le notizie diffuse dalla stampa locale e dai dirigenti del consorzio, sarebbero al suo esame.

« L'interrogante tiene a sottolineare il fatto (perché appaia chiaramente l'urgente necessità di realizzare tale opera, per altro finanziata dagli enti locali e dai privati) che, malgrado gli sforzi del corpo sanitario, l'ospedale, che attualmente serve le popolazioni di Grosseto e provincia, si rivela completamente inadeguato ad assolvere tale compito.

(26126)

« TOGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere quali ragioni abbiano determinato il declassamento del passaggio a livello n. 23.033, che interrompe — con grave rallentamento del sempre più intenso traffico stradale — la statale n. 47 nei pressi di Cittadella (Padova).

(26127)

« BORIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere qual'è l'orario di apertura e di chiusura delle collettorie postali.

(26128)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere i motivi che hanno finora tardata la concessione di attestato di privativa industriale per modello di utilità di un trovato avente per titolo « custodia per contrassegno di categoria professionale o per bollo di circolazione per autoveicoli », in favore del signor Aldo Barisone residente in Ovada (Alessandria) corso Saracco 40-bis.

« Il nominato fin da 18 marzo 1961 aveva presentato alla camera di commercio, indu-

stria e agricoltura di Genova (reg. 46, n./d'ord. 40) regolare domanda corredata di tutti i documenti richiesti, ottenendo l'assicurazione di pronto inoltro all'Ufficio centrale brevetti.

« Considerate le caratteristiche del brevetto richiesto, non si comprende come, a distanza di oltre un anno e mezzo, il Barisone non abbia ancora ricevuto notizia sull'esito della sua istanza, in favore della quale l'interrogante ritiene sia doveroso provvedere con sollecitudine.

(26129)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sull'assegnazione degli alloggi I.N.A.-Casa di Grumo Nevano (Napoli). L'interrogante si riferisce, in particolare, alla risposta datata 5 settembre 1962 alla sua interrogazione sullo stesso argomento, nella quale il ministro informava che " la gestione I.N.A.-Casa non aveva potuto procedere tempestivamente alla regolare immissione delle famiglie assegnatarie negli alloggi costruiti nel comune di Grumo Nevano, a causa della mancanza degli indispensabili servizi pubblici e delle sistemazioni esterne, alla cui realizzazione avrebbe dovuto provvedere la locale amministrazione comunale, giusta gli impegni a suo tempo assunti con apposita convenzione ".

« In data 11 settembre 1962 il sindaco del comune di Grumo faceva affiggere un manifesto per render noto che tutti i ritardi passati e futuri devono essere addebitati a ragioni di carattere burocratico imputabili alla gestione I.N.A.-Casa e che il comune non ha assunto impegno alcuno per la realizzazione degli indispensabili servizi pubblici e delle sistemazioni interne. L'interrogante chiede di conoscere chi — se il comune o la gestione — dica il vero e, comunque, chiede di conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per definire finalmente la questione che, per evidente colpa di tutti gli enti pubblici interessati, ha già provocato troppo danno agli assegnatari.

(26130)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se siano a conoscenza della preoccupante situazione venutasi a creare nel comune di Vittoria per l'arbitraria azione del sindaco di quell'importante centro, il quale da oltre un mese convoca a gruppi i proprietari terrieri della zona per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

indurli, con pressioni d'ogni genere, a stipulare contratti di mezzadria non contemplati dalla legislazione vigente.

(26131)

« COVELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere i motivi che ostano all'estensione all'Opera nazionale invalidi di guerra delle facilitazioni previste dall'articolo 4 della legge 4 agosto 1955, n. 692, per l'acquisto di medicinali.

(26132)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere quali sono le ragioni che ostano al ripristino della pretura penale e civile nel comune di Magione (Perugia) soppressa nel 1923.

(26133)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che ostano alla creazione di una cassa rurale ed artigiana a Tavernelle di Panicale; la domanda è stata presentata nel 1961 e regolarmente istruita. Verrebbe servita una zona per cui attualmente funziona uno sportello soltanto, mentre in questi giorni è stato autorizzato lo sportello della Cassa di risparmio di Castiglione del Lago, dove già operano due sportelli.

(26134)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza di gravi irregolarità avvenute presso il provveditorato di Rieti che hanno determinato l'esclusione dall'incarico triennale di insegnanti elementari del circolo didattico della zona montana di Leonessa, regolarmente primi in graduatoria, e se non intenda inviare presso il suddetto provveditorato un ispettore che esamini l'accaduto.

(26135)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per i quali il professor Vito Scardia, già trasferito da Maglie ad Avezzano, nonostante l'articolo 10 del regolamento per il personale vieti le assegnazioni, nell'anno scolastico 1961-62 ha ottenuto assegnazione provvisoria a Gubbio e nell'anno scolastico 1962-63 è stato assegnato provvisoriamente a Rieti prima ed a Terni poi;

per sapere, infine, se non intenda esaminare la possibilità di dare all'istituto tecnico commerciale di Terni un capo d'istituto definitivo.

(26136)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se verrà affrontato il problema dell'annullamento dei passaggi a livello che bloccano per quattro volte la strada statale n. 3 Flaminia nel territorio del comune di Foligno, nella parte cioè dove la Flaminia ha maggior traffico; quando il problema verrà affrontato e quali soluzioni verranno adottate.

(26137)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se è stato ripreso in esame il provvedimento di ripristino del doppio binario sul tronco Orte-Terni e la normale prosecuzione fino ad Ancona, portando il tronco Ancona-Orte a quella situazione tecnica che l'importanza del tronco richiede.

(26138)

« CRUCIANI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se sia a conoscenza del malcontento dei cittadini di Ischia per le gravi deficienze del servizio dei pacchi postali in arrivo da Napoli.

« Gli interroganti chiedono, altresì, di sapere quali misure il ministro intende disporre per rimuovere le cause del lamentato disservizio.

(26139)

« SERVELLO, ROBERTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere quali iniziative si intendano prendere tempestivamente, al fine di eliminare la partecipazione statale in quelle attività in cui detta partecipazione non si presenta necessaria e non pone lo Stato in grado di potere incidere nella politica produttiva di settore.

« L'interrogante fa presente che — nel quadro di un moderno e democratico sistema economico, retto sulla privata iniziativa integrata da quella pubblica, e nell'ambito di una opportuna programmazione economica — il protrarsi di diffuse e dispersive partecipazioni statali, che potevano essere giustificate in precedenti situazioni, altro non rappresenta attualmente se non un perturbatore fenomeno di dispersione, sottraendo, altresì, mezzi fi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

nanziari al coordinato ed efficiente investimento statale in settori di competenza e in iniziative effettivamente bisognose dell'intervento determinante dello Stato.

(26140)

« BERTÈ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se e quando sarà corrisposto il premio di buonuscita al personale di ruolo e non di ruolo che abbia prestato servizio presso gli orfanotrofi o gli istituti dipendenti da enti locali.

(26141)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere:

a) se risponda a verità la classificazione razzista, con separazione degli alunni meridionali dagli alunni piemontesi, perpetrata nelle scuole elementari di Trecate (ctr. quotidiano *La Stampa* del 16 ottobre 1962, pagina 2, ottava colonna);

b) se e in che modo sia intervenuto il ministero della pubblica istruzione per la revoca delle mortificanti classificazioni razziste disposte nella predetta scuola.

(26142)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritiene opportuno, in merito alla realizzazione della nuova strada Perugia-Foligno, che l'« Anas » riconsideri la decisione presa il 7 agosto 1962 di limitare, per il momento, la costruzione del piano asfaltato della strada medesima ad una larghezza di metri 7,50, anziché estendere tale larghezza ad almeno metri 9,50, in corrispondenza della larghezza oggi prevista per l'intera piattaforma stradale.

« Il maggior onere, relativamente modesto, che deriverebbe dalla soluzione che qui viene prospettata, è giustificato sia dalla necessità di creare subito una arteria corrispondente al bisogno di scorrevolezza del traffico che essa dovrà sopportare sia dall'opportunità di evitare una spesa futura sicuramente maggiore, quale si avrebbe ove si adeguasse solamente in un secondo tempo l'arteria medesima alle predette necessità.

(26143)

« BOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali difficoltà abbiano finora impedito che venisse presa una decisione in relazione al progetto relativo alla costruzione di un sottovia in cor-

rispondenza del passaggio a livello della strada comunale che collega la città di Assisi con la strada statale n. 75 e con l'abitato di Santa Maria degli Angeli, sulla linea ferroviaria Terontola-Foligno. Ciò in considerazione del fatto che tale progetto, già approvato dal consiglio comunale di Assisi fin dal 1949, risulterebbe trasmesso al ministro dei trasporti, per le decisioni di sua competenza, fin dal 1950.

« L'utilità dell'opera risulta evidente, se si tiene conto che, essendo il passaggio a livello suddetto posto nelle immediate vicinanze della stazione di Assisi, ne viene attualmente grandemente impedito il traffico tra Assisi e Santa Maria degli Angeli; traffico che è intensissimo durante la stagione turistica ed in occasione di ricorrenze religiose.

(26144)

« BOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere quando i coniugi Giuliano Alessandro e Colavita Maria Giuseppe, da Sant'Elia a Pianisi (Campobasso), potranno incassare la somma di lire 10 milioni, importo del mutuo loro concesso per la costruzione di un albergo in detto comune. Il pagamento è stato autorizzato con decreto ministeriale del 30 luglio 1962; ma non è stato ancora effettuato; e per sapere se il ministro intenda intervenire per accelerare le procedure di queste pratiche.

(26145)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali il prefetto di Lecce non ha ancora provveduto alla nomina di un commissario per la approvazione del bilancio del comune di Maglie, malgrado le ripetute richieste in tal senso fattegli pervenire dal sindaco di quella città, è per conoscere ancora se egli non ritenga necessario sollecitare tale provvedimento, allo scopo di evitare i gravi e molteplici danni che alla cittadinanza magliese provengono dal fatto che, per la suddetta ragione, l'amministrazione comunale non può svolgere la sua normale attività.

(26146)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per ovviare agli inconvenienti che sono derivati dalla tardiva emanazione della circolare 21 agosto 1962, prot. n. 8526-Div. II-Sez. II.

« L'applicazione di tale circolare, infatti, ha importato una notevole riduzione delle ore

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

di insegnamento relative al disegno per gli istituti artistici, con conseguente soppressione di alcune cattedre in un'epoca in cui per coloro che già le occupavano erano scaduti i termini per presentare domanda sia ai provveditori che ai presidi onde ottenere altri incarichi. Ciò è accaduto, ad esempio, ai professori Borrello Antonio, Chinelli Elio, Lani Paolo, che dopo circa dieci anni di insegnamento nell'istituto d'arte di Lecce, sono stati per la ragione suddetta, inaspettatamente e senza alcuna loro colpa, privati di un posto su cui facevano sicuro affidamento.

« Occorre quindi nei loro riguardi, come pure nei riguardi di coloro che in tutta Italia sono venuti a trovarsi nelle medesime condizioni, un provvedimento riparatore che, sia pure in via transitoria e solo per il corrente anno scolastico, garantisca ad essi la continuità dell'impiego e ridia la pace e la sicurezza del domani alle loro famiglie.

(26147)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere, in relazione anche alla risposta del 1° ottobre 1962 all'interrogazione n. 21638 dell'interrogante, dove è in programmazione per la provincia di Trapani la costruzione di alloggi da destinarsi ai pescatori ed in particolare se non ritenga di intervenire perché dalla programmazione non sia esclusa Castellammare del Golfo, dove esistono forti nuclei di pescatori molto disagiati.

(26148)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere, in relazione all'ordine del giorno votato quasi all'unanimità il 2 ottobre 1962 dal consiglio provinciale di Lecce su proposta del consigliere De Giuseppe, per la revoca della concessione alla società per le ferrovie del sud-est e la gestione diretta delle relative linee da parte dello Stato:

1°) se gli addebiti che nel suddetto ordine del giorno vengono rivolti alla società corrispondano alla realtà dei fatti;

2°) se e in quale misura la società per le ferrovie del sud-est risulti avere adempiuti agli obblighi ad essa derivanti dalla concessione in corso e dalla corresponsione di ingenti contributi da parte dello Stato per l'ammodernamento delle linee;

3°) se, in conseguenza delle indagini di cui sopra, il ministro ritenga di dovere attuare speciali provvedimenti per assicurare alle popolazioni salentine un più efficiente ser-

vizio dei trasporti ferroviari ed automobilistici;

4°) se, infine, ove i suddetti provvedimenti fossero ritenuti eventualmente necessari, si pensi che essi debbano spingersi sino all'assunzione diretta della gestione da parte dello Stato.

(26149)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se l'autorità tutoria ha approvato la delibera dell'8 ottobre 1962 ad oggetto " sistemazione personale non di ruolo " del consiglio provinciale di Sondrio e se, in tal caso, non intendano promuoverne l'annullamento per l'evidente e cosciente violazione delle leggi sulla assunzione del personale e del regolamento organico e di servizio del personale provinciale.

« Il nuovo regolamento organico venne deliberato il 12 ottobre 1959 e più volte in questi anni, in vista di numerose assunzioni per scritto ed oralmente, la minoranza richiamò l'attenzione della maggioranza sulla necessità di attenersi al regolamento circa l'assunzione prevista di personale. Ciò non è stato fatto e con la deliberazione predetta si è preteso sanare una situazione creata volontariamente, discriminando le assunzioni secondo interessi di parte.

(26150)

« ZAPPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i reali motivi che hanno indotto il ministero a sopprimere la seconda classe della scuola media nel comune di Balangero, Torino, (per la quale l'amministrazione comunale aveva sostenuto tutte le spese d'installazione) obbligando i giovani alunni a trasferirsi con notevole disagio in altre scuole distanti parecchi chilometri; non potendo ritenere sufficiente e valida la giustificazione presentata dal provveditore agli studi di Torino dello scarso numero (15) degli allievi provenienti dalla prima classe istituita in ritardo lo scorso anno, e mentre le nuove iscrizioni raccolte in questo anno per la prima classe (n. 32) stanno a confermare la validità della scuola media nel comune, per cui la seconda classe in sito avrebbe dimostrato l'intento vero del Governo di considerare come stabile e definitiva la sua istituzione.

(26151)

« CASTAGNO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno. trasmettendosi ai ministri

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

BARBIERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARBIERI. Desidero rinnovare la richiesta avanzata ieri sera per lo svolgimento della nostra interpellanza sull'agitazione del personale ospedaliero.

PRESIDENTE. La Presidenza rinnoverà il suo interessamento presso il Governo.

La seduta termina alle 22,10.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16,30:

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

GOLINELLI ed altri: Ampliamento della zona industriale e portuale di Venezia in territorio del comune di Mira (4142).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (*Approvato dal Senato*) (3945-3945-bis) — *Relatore:* Baroni.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (*Approvato dal Senato*) (3871) — *Relatore:* Migliori.

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

Sviluppo di campi di ricreazione per la gioventù e di impianti sportivi (2721);

e delle proposte di legge:

BARBIERI ed altri: Disciplina della costruzione dei campi sportivi (301);

CALAMO ed altri: Contributi statali per la costruzione di impianti sportivi da parte dei medi e piccoli comuni (2410);

SPADAZZI: Provvedimenti a favore della gioventù e delle attività sportive e ricreative (*Urgenza*) (2422);

— *Relatore:* Rampa.

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazio-

nale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore:* Bianchi Fortunato;

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile (*Approvato dal Senato*) (2687) — *Relatore:* Piccoli.

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Ricostituzione del comune di Vigatto, in provincia di Parma (2565);

e della proposta di legge:

AIMI e BUZZI: Ricostituzione del comune di Vigatto in provincia di Parma (1647);

— *Relatori:* Russo Spena, per la maggioranza; Nanni e Schiavetti, di minoranza.

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

Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (*Modificato dal Senato*) (2025-B) — *Relatori:* Dante, per la maggioranza, Kuntze, di minoranza.

8. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

9. — *Discussione dei disegni di legge:*

Sistemazione di spese impegnate anteriormente all'esercizio finanziario 1957-58 in eccedenza ai limiti dei relativi stanziamenti di bilancio (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (2971) — *Relatore:* Vicentini;

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore:* Vicentini;

Sistemazione di debiti dello Stato (2066) — *Relatore:* Belotti;

Assetto della gestione dei cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (2749) — *Relatore:* Vicentini;

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore:* Franzo;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1962

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatore*: Lucifredi.

10. — *Discussione delle proposte di legge*:

REPOSSI ed altri: Modificazioni alle norme relative all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro nell'industria (879);

VENEGONI ed altri: Miglioramento delle prestazioni economiche dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (872);

— *Relatori*: Nucci, *per la maggioranza*; Venegoni e Bettoli, *di minoranza*;

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore*: Bertè;

PERDONÀ: Modifica dell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635 e successive modificazioni, relativa alla esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale (*Urgenza*) (3162) — *Relatore*: Lombardi Giovanni;

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore*: Patrini;

TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sull'entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore*: Vicentini;

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore*: Butté;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore*: Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore*: Bisantis.

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

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (1274) — *Relatore*: Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE
