

DCCXIX.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 18 OTTOBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3945-3945-bis) . .	34644
PRESIDENTE	34644
CIANCA	34644
SERVELLO	34649
CAVALIERE	34658
RIPAMONTI	34660
SINESIO	34669
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	34643
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	34643
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	34644
BUSETTO	34644
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	34644

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

GOTELLI ANGELA ed altri: « Costituzione di garanzie reali su autostrade in regime di concessione » (4191).

Sarà stampata, distribuita e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Informo che la XI Commissione (Agricoltura) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

SCARASCIA e CHIATANTE: « Disposizioni integrative delle leggi di riforma fondiaria » (3519);

FRANZO ed altri: « Modifica all'articolo 18 della legge 2 giugno 1961, n. 454, recante il piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura » (4132).

Le Commissioni riunite XI (Agricoltura) e XIV (Igiene e sanità) hanno deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già assegnate ad esse in sede referente, siano loro deferite in sede legislativa:

DE MARZI FERNANDO ed altri: « Disciplina per la lavorazione e il commercio dei cereali,

La seduta comincia alle 10,30.

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

degli sfarinati del pane e delle paste alimentari » (2714);

BORIN: « Disciplina della pastificazione e del commercio delle paste alimentari » (3042).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Golinelli, Busetto, Napolitano Giorgio, Ravagnan, Tonetti, Marchesi, Vidali, Ambrosini, Ferrari Francesco e Cavazzini:

« Ampliamento della zona industriale e portuale di Venezia in territorio del comune di Mira » (4142).

BUSETTO. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUSETTO. Mi rimetto alla relazione scritta, sottolineando però l'importanza che questa proposta di legge assume in relazione ai grandi problemi che si pongono per lo sviluppo industriale di Venezia e in modo particolare del territorio del comune di Mira. Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

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

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

La proposta di legge sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

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 Cianca. Ne ha facoltà.

CIANCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione di questo bilancio si

distingue da quelle svolte sui precedenti per due aspetti. Il primo, che essa rappresenta l'ultima di questa legislatura; il secondo, che essa si svolge mentre è in corso l'esperimento di una nuova combinazione governativa che costituisce certamente il mutamento più importante verificatosi sul terreno politico in questi ultimi anni.

Il primo aspetto ci porta a considerare la politica del Ministero dei lavori pubblici non soltanto in base all'esame del presente bilancio, ma anche con riferimento al complesso della sua attività di tutto questo quinquennio. Un siffatto esame è senza dubbio influenzato, o meglio facilitato, dalla valutazione, dal giudizio, dalle motivazioni relative alla formazione del nuovo Governo e alla sua azione.

Se si deve esprimere un'opinione sintetica sul presente bilancio è che esso non si discosta, nel complesso, dalla linea tradizionale dei precedenti, linea che permanentemente è stata da noi criticata e combattuta.

Noi non pretendiamo certamente che il ministro Sullo si associ a noi, con esplicita confessione e critica, sulla storia o sulla cronaca di ieri, come egli ha detto nel suo discorso al Senato. Non pretendiamo questo, perché non possiamo fare intero carico all'onorevole Sullo dei tradizionali difetti di impostazione del bilancio, dato che egli da non molto tempo presiede alle sorti del dicastero ed oggettivamente il bilancio (forse anche al di là della stessa volontà dell'onorevole Sullo) risente delle conseguenze della vecchia politica.

L'onorevole Sullo, nell'affermare la necessità di una politica di programmazione economica democratica, implicitamente condanna la linea precedente cui l'attività del Ministero dei lavori pubblici si è uniformata. Questa linea non peccava soltanto di settorialismo (come è costretto a riconoscere il ministro), ma, come costantemente è stato rilevato, di improvvisazione, di frammentarietà, di carenza assoluta di una visione organica dei problemi e dei mezzi per affrontarli.

Purtroppo, anche questo bilancio riproduce gli stessi difetti; e se qualche spiraglio di luce ci viene, non è dalla lettura dei singoli suoi capitoli, ma soltanto dalle dichiarazioni del ministro e dalle notizie che egli ci fornisce circa studi, iniziative, proposte, impegni. Il ministro Sullo, più che parlarci degli indirizzi del presente bilancio, si è attardato sugli indirizzi che si intenderebbe seguire, cercando di precisare il rapporto

fra le funzioni del Ministero dei lavori pubblici e una politica generale di programmazione, e credo che abbia fatto bene. A proposito di questa politica di programmazione, ha voluto polemicamente indicare il partito comunista come estraneo, se non ostile ad essa, facendola derivare non dalla spinta delle cose, dai problemi alla cui maturazione noi comunisti abbiamo dato il contributo più decisivo, ma da un processo evolutivo e progressivo, in perfetta coerenza con la linea d'azione di ieri.

Il proposito di nascondere alcuni elementi della realtà ha indotto l'onorevole Sullo — che per altro si è mostrato uomo aperto alla comprensione delle esigenze nuove e attento studioso dei problemi politici, economici, sociali del nostro tempo — non soltanto ad emettere un giudizio sbagliato o falso sulla azione e sulla posizione del partito comunista, ma a dimenticare anche un dato oggettivo addirittura cronologico. Quando l'onorevole Sullo ricorda che una politica di piano è stata patrocinata dagli onorevoli De Gasperi e Vanoni nel 1953, dimentica l'iniziativa presa cinque anni prima, nel 1948, dalla C. G. I. L., per invitare tutte le forze politiche desiderose di uno sviluppo democratico del nostro paese a una politica di piano, mediante il cosiddetto « piano del lavoro ». Quel piano poteva essere viziato — e lo era senza dubbio — da difetti e da limiti, e denotava forse anche ingenuità ed impreparazione, ma costituiva il primo esempio di uno sforzo delle masse lavoratrici indirizzato verso una politica di programmazione.

L'onorevole Sullo sa che il contrasto non verte sulla programmazione, ma sul tipo di programmazione. Certo, noi patrociniamo — come è detto anche nelle tesi del X congresso del nostro partito — una politica di piano aperta all'affermarsi di nuovi valori, di nuovi bisogni; un modello di programmazione articolata ed informata al principio democratico, alla quale siano chiamate a cooperare le assemblee elettive locali e che favorisca l'autonomo esprimersi ed organizzarsi delle esigenze delle varie categorie dei lavoratori e del ceto medio; un modello cioè di programmazione ispirata all'obbligo costituzionale di rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del paese.

Quale sia, invece, il contenuto che si vuol dare alla programmazione lo si deduce dal-

l'assunto del partito al quale l'onorevole Sullo appartiene, secondo cui la programmazione rappresenta la logica conseguenza della linea d'azione di ieri. Del resto, lo stesso onorevole Colombo ha riconfermato l'altro ieri che la programmazione non deve essere concepita come una politica economica diretta ad evitare la formazione di posizioni monopolistiche, secondo quanto ci diceva lo stesso Vanoni, ma in funzione delle spinte e delle esigenze dei gruppi privati.

Viene così sovvertito il dettato costituzionale: non è la proprietà che deve adempiere una funzione sociale, ma l'intervento pubblico deve svolgersi in funzione della proprietà, vale a dire dei gruppi capitalistici più potenti. Si può dire che la politica del Ministero dei lavori pubblici si è ispirata a questo principio, anche se talvolta, sotto la pressione delle cose, delle forze democratiche, della nostra battaglia ha dovuto subire modifiche e correzioni.

Non vi è dubbio che il capitolo sul quale si sono manifestati più evidenti i caratteri aberranti di una politica diretta a favorire le forze economicamente potenti, è quello relativo all'abitazione. In questo settore la stessa attività del Ministero, con le sue improvvisazioni, frammentarietà, disorganicità, ha avuto una funzione di volano a favore della grande proprietà immobiliare. Nell'intento di assegnare all'iniziativa privata gran parte del compito di risolvere il problema di dare una casa a tutti gli italiani, di fatto è stata incentivata la speculazione sulle aree fabbricabili, si è favorito il caos urbanistico, si sono distrutti importanti valori storici e culturali del nostro paese. Dopo tanti piani e tante leggi, permane intatto nella sua gravità il problema degli alloggi e ancora oggi chi detta legge in tale campo, chi sottomette alle sue pretese i bisogni di centinaia di migliaia di famiglie, è sempre la grande proprietà, sono i grandi monopoli, i grandi proprietari di aree.

Certo tutto questo dipende dalle scelte adottate finora in dipendenza di una politica nella quale gli investimenti pubblici non devono tanto servire ad appagare esigenze collettive, quanto a determinare condizioni più favorevoli alla speculazione ed al profitto. E che questa politica delle scelte sia stata errata e non consona ai fini sociali, lo ha riconosciuto lo stesso professor Ardigò al convegno della democrazia cristiana di San Pellegrino, citando a mo' di esempio la questione delle autostrade. Grazie a questa politica si favorisce, è vero, l'industria auto-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

mobilitistica, ma si giunge al risultato paradossale che, mentre diminuisce il prezzo delle automobili, aumentano però i prezzi degli edifici e degli alloggi. Se si continua così, torneremo all'epoca del nomadismo, sostituendo all'abitazione la *roulotte* autotrainata.

A parte l'ironia, bisogna veramente esprimere una severa condanna della politica governativa per l'edilizia a scopo di abitazione.

Lo stesso relatore, onorevole Baroni, sia pure in forma attenuata, ha dovuto, di fronte a questa situazione, manifestare la sua critica. Quando si dice che « il settore degli interventi dello Stato in materia di edilizia abitativa continua a trovarsi in una fase di transizione », che altro si fa se non riconoscere che in tutti questi quindici anni ci si è abbandonati all'improvvisazione? Ancora lo stesso onorevole Baroni osserva, con tono di sfiducia: « mentre la legislazione che ha fino a ieri disciplinato tali interventi ha ormai esaurito la sua efficacia » (ben limitata, aggiungiamo noi) « non si vede ancora la nuova disciplina organica, ormai auspicata da tempo ».

Il colmo della mancanza assoluta di programmazione in materia di politica abitativa lo si è raggiunto in occasione della legge sulle locazioni, quando si affermava che lo sblocco dei fitti avrebbe avuto un effetto benefico sul prezzo degli alloggi.

A distanza di poco più di un anno si sono manifestate in modo clamoroso le conseguenze da noi previste, ed oggi si è dovuto sopprimere l'articolo 4 di quella legge, di fronte all'ondata di sfratti determinata dalla sua applicazione.

Quali sono i propositi del ministro Sullo sul problema delle abitazioni? I suoi propositi dichiarati non sarebbero da respingere; ma, di fatto assistiamo al permanere di una pratica che di quei propositi costituisce una negazione.

Mentre ci si dichiara contrari ad ogni improvvisazione e favorevoli ad una politica organica, coordinata, non dispersiva, di fatto, si assiste ad azioni contraddittorie ed opposte a questa proclamata volontà. Sappiamo che l'onorevole Sullo è favorevole ad una conferenza sull'edilizia che dovrebbe tenersi nei primi mesi dell'anno prossimo. Tra i dieci punti figurerebbe anche l'elaborazione di una modifica da apportare alla legge che dovrà risultare dall'approvazione del disegno di legge n. 3569: « Liquidazione del patrimonio I. N. A.-Casa e istituzione di un programma decennale per la costruzione di alloggi per i lavoratori ». Si prevede, cioè, di modificare

una legge a brevissima distanza dalla sua eventuale approvazione. È questo un tipico esempio di contraddizione a cui si aggiunge quello non meno edificante offerto dalla legge n. 2067 approvata al Senato, legge patrocinata caldamente dall'onorevole Sullo.

Secondo questa legge, l'U. N. R. R. A.-Casas verrebbe trasformato in un ente per l'edilizia sociale e scolastica. Siamo sempre nel campo dell'improvvisazione, della polverizzazione, della dispersione. Trasformare un ente nato per esigenze del tutto congiunturali e per fini transitori in un ente cui dovrebbe far capo tutta l'edilizia sociale e scolastica è cosa che veramente induce a disperare circa la serietà degli intenti proclamati dal ministro. Significa perseguire ancora la politica dei fatti compiuti che sono di ostacolo e di impedimento ad una politica organica, democratica, che decida non soltanto sulla linea da seguire, ma anche sugli strumenti di attuazione. Questo modo di procedere è qualche cosa di più dell'improvvisazione; denota confusione e peggio. Non sappiamo a quali esigenze abbia ceduto il ministro Sullo nell'accettare il deferimento a un ente morituro come l'U. N. R. R. A.-Casas di funzioni così qualificate e importanti come quelle collegate all'attività relativa all'edilizia scolastica e sociale. È forse questo un tipico esempio di quell'andazzo più volte deprecato di costituire carrozzoni i quali, se servono le esigenze di potere di taluni uomini politici, non rispondono certo adeguatamente ai fini di utilità pubblica.

Se l'U.N.R.R.A.-Casas è ormai in liquidazione, non ci sembra questa una buona ragione per affidare ad essa funzioni che non ha mai avuto e che potrebbero essere assolve da altri enti più idonei e, diciamo francamente, suscettibili di consentire la partecipazione dei lavoratori e dei cittadini al loro funzionamento e alla loro attività.

Non vogliamo respingere i problemi connessi alla sorte del personale dell'U. N. R. R. A.-Casas, ma a questi si deve provvedere con soluzioni adeguate, come ad esempio l'assorbimento del personale da parte del Ministero.

In materia di urbanistica salutiamo con un « finalmente! » l'annuncio di una prossima discussione del disegno di legge predisposto. Diciamo « finalmente! » non per aprioristico spirito polemico, ma perché sappiamo tutti quali irreparabili danni siano stati arrecati in materia urbanistica — con tutte le gravi conseguenze di ordine economico e sociale per le grandi masse dei centri urbani — dalla

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

mancanza di una legge organica e moderna che affronti tutta la complessa e importante materia.

Se verrà presto al Parlamento, se non costituirà una legge di sola propaganda elettorale, noi daremo ad essa tutto il nostro contributo per il suo eventuale miglioramento e per la sua approvazione; come, per citare un esempio, in materia affine all'urbanistica, lo demmo — e fu certo di qualche peso — alla legge n. 167. Tale legge, fortunatamente, ha subito notevoli modificazioni rispetto al disegno originario ed ella, onorevole Sullo, sa bene che il nostro apporto fu serio e notevole. Cito questo esempio, e potrei addurne tanti altri, per dimostrare come il nostro partito non è per la politica del « tanto peggio tanto meglio », come ella qualche volta sembra voler credere, ma per portare il peso, la forza della sua presenza nel paese e nel Parlamento, perché siano fatte leggi dirette ad attuare una politica a favore delle grandi masse.

Noi riteniamo che quella legge, sia pure con i limiti che non siamo riusciti ad eliminare, può costituire, in mancanza di meglio, uno strumento utile per una politica dei suoli edificabili da parte dei comuni. Riteniamo che ogni sforzo debba essere compiuto per porre i comuni nelle condizioni di utilizzare il provvedimento soprattutto dal punto di vista finanziario, problema questo che non si è voluto risolvere con una efficace legge di imposta sulle aree fabbricabili.

Detto questo, desidero soffermarmi su un punto particolare che attiene, più che al bilancio in senso proprio, alle funzioni ed alla legislazione in materia di opere pubbliche.

Concordiamo, anche perché abbiamo già altre volte affermato e difeso le funzioni e le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, con la sua dichiarazione, secondo la quale il Ministero da lei presieduto è uno dei tre dicasteri cui competono le massime responsabilità nel quadro della programmazione democratica.

Risponde oggi l'ordinamento del Ministero a questi compiti? Abbiamo assistito in questi ultimi anni ad una continua sottrazione di competenze proprie del Ministero in favore di altri enti ed alla mancata attribuzione ad esso di compiti determinati dalle nuove esigenze sorgenti dallo sviluppo economico-sociale del nostro paese. Una tale situazione è avvertita dallo stesso onorevole Sullo, ma ci sembra che siamo ancora troppo nel vago e nel generico, e si brancoli ancora, per timore di innovare, di perdere forse certi

poteri che alla stregua dell'esperienza si sono mostrati più di impaccio che di utilità.

Anzitutto penso, con tutto il rispetto che si deve alla legge istitutiva del 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, che sia ora di rivedere tutta la materia con una visione moderna delle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, e precisamente: per quanto attiene agli argomenti disciplinati agli articoli: 322 (progetti per i quali è necessario il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici); 323 (capitolati d'appalto); 343 (variazioni in progetto); 344 (obbligo degli appaltatori); 345 (facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'amministrazione); 362 (collaudo dei lavori).

I limiti connessi con la vetustà della legge n. 2248 non sono certo sanati dalle leggi successive integrative, come: il decreto luogotenenziale 18 gennaio 1945, n. 16, modificato con decreto presidenziale 27 giugno 1946, n. 37, e con la legge 3 febbraio 1951, n. 164, (sulla contabilità dello Stato); il regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, modificato con decreto-legge 10 maggio 1925, nn. 596-597, e con legge 9 dicembre 1928, n. 2783. Lo stesso può dirsi del regolamento 23 maggio 1924, n. 827, per l'esecuzione della legge sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato.

In ordine alla legislazione vigente possiamo muovere queste osservazioni: 1°) molteplicità di leggi, con duplicazioni di norme, eccezioni alle norme, ecc.; 2°) assenza di norme che attribuiscano una responsabilità personale, principale, diretta; 3°) mancata fissazione dei termini di tempo entro i quali i due organi (Consiglio superiore dei lavori pubblici e Consiglio di Stato) debbono esprimere il loro parere; 4°) insufficiente determinazione delle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici e conseguente attuale svuotamento delle attribuzioni; 5°) eccessivo accentramento e macchinoso congegno burocratico per quanto riguarda l'approvazione dei progetti, gli appalti, l'esecuzione, il pagamento dei lavori, il collaudo.

La macchinosità del congegno e gli eccessivi poteri discrezionali rappresentano uno dei non ultimi motivi di certi deprecabili fenomeni, e in primo luogo della corruzione e non solo di quella praticata a scopi di clientelismo politico) che si manifesta a tutti i livelli e forma oggetto anche di satira da parte di scrittori e di registi. Tale corruzione può essere forse esagerata nelle dimensioni attribuitele, ma certamente concorre a consolidare la diffidenza e la sfiducia dei citta-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

dini nei confronti della pubblica amministrazione.

L'esigenza di una riforma della vigente legislazione, rispondente ormai soltanto a sistemi di lavoro e ad attività superate dal ritmo della società moderna, è stata unanimemente riconosciuta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

Non mi accingo certo a formulare proposte precise, non solo perché me ne manca la competenza specifica ma anche perché la materia è assai complessa ed involge gli aspetti più vari, interessanti sia il diritto costituzionale sia quello amministrativo, per non dire di altre branche del diritto.

Anche l'onorevole Sullo riconosce questa necessità e sottolinea l'urgenza di una riforma del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mi permetto di osservare che non dovrebbe trattarsi soltanto del Consiglio superiore. La vicenda dell'aeroporto di Fiumicino e quella che si va profilando, in ordine di tempo, relativamente al costruendo palazzo di giustizia a piazzale Clodio a Roma, rivelano che bisogna andare ben oltre la riforma del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Certamente non abbiamo una visione utopistica della efficienza taumaturgica di un ordinamento giuridico; sappiamo che ogni legge contiene il suo contrario, cioè l'illiceità, ma occorre che l'istituzione risponda ai requisiti essenziali di ogni ordinamento; sia cioè positivamente rispondente ai bisogni del corpo sociale.

Una nuova legislazione dei lavori pubblici dovrebbe essere informata allo spirito della nostra Costituzione, diretta ad allargare sempre più l'intervento democratico in tutta la vita dello Stato. Non una riforma burocratica, non un decentramento burocratico, ma una vera democratizzazione della legislazione.

L'esperienza insegna inoltre che il moltiplicarsi dei controlli preventivi, spesso interferenti l'uno con l'altro e paralizzanti a vicenda la funzione di questo o di quell'organo, non evita il verificarsi di gravi distorsioni delle procedure, di danni per la pubblica amministrazione.

Ai controlli preventivi in numero eccessivo e perciò ostacolanti la speditezza delle attuazioni occorre sostituire il sistema dei controlli successivi, che precisi responsabilità e limiti, specialmente in fase di esecuzione. Credo che se questo sistema si fosse attuato, non lamenteremmo fatti come quelli relativi al ponte Flaminio ed altri che si sono

verificati nel passato. Ma soprattutto la riforma della legislazione dovrebbe essere informata alla visione di un nuovo Stato, qual è quello delineato nella Costituzione, che è cosa profondamente diversa dal regime attuale.

È per questa configurazione del nuovo Stato che noi ci battiamo: di uno Stato nel quale il Parlamento possa assolvere, con la pienezza dei suoi poteri, non soltanto ai compiti legislativi, ma anche alla funzione di direzione e di controllo dell'attività dell'esecutivo.

La riforma della legislazione dei lavori pubblici deve attuarsi in un sistema di autonomie che riconosca alle assemblee elettive locali le funzioni legislative ed amministrative richieste dalla Costituzione, facendole effettivamente partecipi della programmazione economica, della trasformazione dell'agricoltura, dello sviluppo razionale dei grandi agglomerati urbani, dell'organizzazione e dello sviluppo di nuovi servizi sociali.

Certo è questo un argomento che può sembrare estraneo alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, ma ho voluto trattarlo, sia per le considerazioni fatte all'inizio del mio intervento, sia per rispondere, o almeno per tentare di rispondere, a quelle proposizioni che il ministro Sullo nella sua replica al Senato ha svolto intorno ai problemi, giustamente considerati di fondo, interessanti funzioni del Ministero dei lavori pubblici.

Naturalmente questi problemi costituiscono un aspetto dei temi di fondo della politica attuale ed in tale quadro vanno considerati ed affrontati. E siccome rileviamo che, nonostante il nuovo corso, nonostante il mutamento verificatosi nella situazione politica con la formazione del Governo di centro-sinistra, in realtà ancora si vuole resistere sulla vecchia linea e che ai propositi ed alle enunciazioni fanno purtroppo riscontro fatti ed atti ancora troppo lontani dall'attuazione di una politica veramente nuova, non possiamo che negare l'approvazione del presente bilancio. E questo non facciamo per una aprioristica e sterile opposizione, ma per respingere quanto — e purtroppo è molto — ancora permane della vecchia politica e per portare invece avanti le esigenze delle grandi masse lavoratrici, esigenze di una politica di sviluppo democratico e di progresso sociale nel rispetto e nell'attuazione più piena della nostra Costituzione. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

SERVELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Sullo ha apertamente denunciato e lamentato al Senato, in sede di discussione del bilancio in esame, la mancanza di una politica unitaria dei lavori pubblici, essendo state le competenze naturali e storiche del Ministero frazionate con attribuzione ad altri ministeri e soprattutto a nuovi enti sorti come funghi, senza che avessero la menoma capacità tecnica di compiere i lavori loro assegnati.

Prima ancora quindi di fare talune osservazioni su alcuni punti che più mi interessano nel bilancio in esame, vorrei permettermi di andare un po' più a fondo sulla questione del frazionamento della competenza in materia di opere pubbliche.

Fino alla prima guerra mondiale la politica delle opere pubbliche era svolta dal Ministero dei lavori pubblici con carattere prettamente unitario, con eccezione di opere che interessavano i ministeri militari. Questa ripartizione di funzioni era perfettamente logica ed era stata stabilita dalla legge 20 marzo 1865, n. 2248, e dal regolamento sulla direzione, contabilità e collaudo dei lavori approvato con decreto 28 maggio 1895. La prima incrinatura all'indirizzo unitario si riscontra nella legge 13 febbraio 1933, n. 215, e successive modificazioni, con cui venne trasferita al Ministero dell'agricoltura e delle foreste la competenza per le opere di bonifica. Se vi fosse stata la possibilità di una collaborazione fra i due ministeri, cosa che in Italia non è neanche pensabile, sarebbe stato facile attribuire all'agricoltura la richiesta delle opere e ai lavori pubblici l'esecuzione. Non mi si accusi di eccessivo pessimismo e si ricordi quello che è accaduto recentemente fra il Ministero della difesa e il Ministero dei lavori pubblici per la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino. Le due potenze nemiche si sono fatte la guerra per dieci anni e le conclusioni sono state disastrose per il pubblico, per l'erario e per il prestigio del Governo.

Una voce a sinistra. Sono state però positive per qualcuno.

SERVELLO. Purtroppo è così che accade, onorevole collega. Ma dirò poi quello che si verifica a proposito dei profitti di taluno.

Il 29 aprile 1949 viene approvata la legge n. 264 con cui sono istituiti i cantieri di lavoro (dato che in Italia sembra che esistano anche i cantieri in cui non si lavora) che vengono attribuiti nientemeno al Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Il 20 febbraio 1949 viene istituito l'I.N.A.-Casa

con lo scopo di costruire le case per i lavoratori. La competenza anche qui è del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Alfine sboccia il capolavoro: con legge 10 agosto 1950, n. 646, viene istituita la famosa Cassa per il mezzogiorno, con lo scopo di compiere opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale (e poi anche in parte dell'Italia centrale); la Cassa è sottoposta al controllo del Comitato dei ministri per il mezzogiorno, e cioè praticamente di nessuno. Così siamo a posto.

Giustamente il relatore al bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1951-52, onorevole Terranova, deplorò questo sbriciolamento di competenze, facendo presente che il Ministero dei lavori pubblici, dopo aver espletato un lavoro improbo durato cinque anni per la ricostruzione del patrimonio edilizio distrutto dalla guerra e dopo aver rimesso in efficienza strade, porti ed altre opere, si era visto sottrarre alcune sue attribuzioni essenziali che erano state affidate ad enti di nuova costituzione che non disponevano di attrezzatura tecnica, né avevano tradizioni in materia di opere pubbliche.

Oltre alle usurpazioni dell'I. N. A.-Casa e della Cassa per il mezzogiorno, è anche da segnalare che ai Ministeri delle finanze e della difesa furono assegnati direttamente fondi per la costruzione di alloggi per i rispettivi dipendenti. Il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha voluto che gli si attribuisse l'esecuzione dei lavori dipendenti dalla sua amministrazione, il Ministero della pubblica istruzione vuole fare lo stesso per gli edifici scolastici, i famosi enti per la riforma fondiaria hanno fatto costruire direttamente le opere pubbliche che li interessavano nei rispettivi territori, con le brillanti conseguenze che ho esposto altra volta e che si possono leggere nella relazione della Pontificia opera di assistenza e nella relazione alla Camera della Corte dei conti sui primi bilanci di quegli enti.

È sorta poi una nuova setta, quella degli urbanisti, i quali vorrebbero naturalmente un ministero dell'urbanistica. Fra parentesi osservo che da quando questa setta è nata, cioè dal 1924, le nostre città non si sa più che cosa siano. A Roma, per esempio, se si vuole trovare un principio di ordine e un concetto direttivo al guazzabuglio che ci è stato regalato dagli urbanisti, bisogna rimontare al piano regolatore dell'architetto Fontana, fatto all'epoca di Sisto V, di cui si riconoscono ancora le linee essenziali. E non parliamo di quello che è accaduto a Mila-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

no. È da immaginare che cosa accadrà quando vi sarà il ministero di questi urbanisti!

Con altre leggi sono stati modificati i rapporti di interdipendenza fra i lavori pubblici e gli altri ministeri: ad esempio, con la legge 9 agosto 1954, n. 645, che stabilisce nuove norme per l'edilizia scolastica; con la legge 30 luglio 1959, con la quale si istituisce il Ministero della sanità e si stabiliscono norme particolari per la procedura che riguarda le opere igieniche; con la legge 30 gennaio 1962, n. 17, che determina l'utilizzazione dei fondi rimasti accantonati per il finanziamento del piano per lo sviluppo della scuola.

È poi in corso di approvazione un progetto di legge per la riforma della direzione delle ferrovie dello Stato, che tende a sottrarre al Ministero dei lavori pubblici la competenza sulle nuove costruzioni ferroviarie. Infine, la proposta di legge n. 3176, relativa all'istituzione del Comitato per l'energia, tende a sottrarre al Ministero dei lavori pubblici gran parte della competenza in materia di acque e di impianti elettrici.

Immaginiamo il territorio nazionale sottoposto alla competenza di tutti questi ministeri ed enti, ciascuno dei quali costruisce opere pubbliche, e immaginiamo le assurdità che se conseguono e lo sperpero enorme di danaro che si compie.

« Mentre — così si esprimeva il relatore onorevole Terranova dodici anni or sono — fu dato incarico a un ministro senza portafoglio di studiare l'auspicata riforma della burocrazia con la finalità di semplificare le funzioni dei suoi organi e servizi, contenendo inoltre le spese del personale, ...viene mutilato il Ministero dei lavori pubblici, creando però nuovi enti con burocrazie proprie e personale retribuito con stipendi, assegni e prebende di gran lunga superiori a quelli corrispondenti per i funzionari statali. E mentre tali enti lavorano con denaro liquido, il Ministero dei lavori pubblici deve svolgere in gran parte la sua attività mediante concessioni ed appalti a pagamenti differiti, resi altresì difficili per la non corrispondenza del tasso prescritto del 5 per cento per interessi ed ammortamenti all'effettivo costo del denaro ed alle difficoltà che si incontrano sullo sconto delle annualità ».

Il Ministero dei lavori pubblici, con circolare del 20 aprile 1951, ha bensì reso noto che presso la Presidenza del Consiglio era stato istituito un « ufficio di coordinamento delle opere pubbliche », ma questo ufficio sembra che non abbia mai funzionato, come è stato

anche rilevato dalla Commissione parlamentare di inchiesta su Fiumicino.

Quale la ragione di questa dispersione dannosissima della competenza dei lavori pubblici? La ragione è ovvia, noi tutti la conosciamo ed io la riassumerò brutalmente dicendo che i lavori pubblici, soprattutto eseguiti da enti improvvisati ed effettivamente non controllati, offrono ampie, illimitate possibilità da una parte di effettuare vere rapine all'erario, e dall'altra di elargire favori elettorali che altrimenti sarebbero impossibili. Perciò tutte le « grida » emanate contro questo stato di cose e contemporaneamente contro la lentezza dell'amministrazione nei complicati rapporti fra Ministero, enti, comuni, province, prefetture, uffici del genio, provveditorati agli studi, uffici di sanità, ecc., sono naturalmente restate vane. Non parliamo poi quando si tratta di « agire di concerto », perché in questo caso si producono sempre degli sconcerti, non solo al centro, ma anche alla periferia.

Altri inconvenienti gravi derivano dal sistema con cui le opere pubbliche sono finanziate. Infatti, quelle propriamente di pertinenza dei lavori pubblici non sono estranee a ragioni politiche che si dicono « impellenti », e quindi vengono stabilite senza un piano organico, basato su considerazioni tecniche degli organi competenti. Perciò i fondi assegnati durante una lunga serie di anni sono generalmente sperequati ai lavori che ogni anno si compiono, così che questi di fatto debbono subire una serie di interruzioni. Parecchi edifici pubblici, iniziati molti anni or sono, sono ancora in corso di ultimazione: ancora una volta l'aeroporto di Fiumicino costituisce un campione di situazioni del genere. E perciò la Commissione d'inchiesta, nelle sue conclusioni, afferma che i lavori pubblici per regola, senza eccezione, devono compiersi « con preventivo finanziamento totale » per evitare che l'Italia continui ad essere, come è stato detto, « il cimitero delle opere incompiute ».

Questo inconveniente è stato rilevato anche dalla Corte dei conti nell'inchiesta sugli enti di riforma, constatando che decine di miliardi sono stati buttati dalla finestra perché gli enti avevano bisogno di scontare, a caro prezzo, le annualità future promesse dallo Stato per pagare i lavori già effettuati.

Senza entrare in ulteriori particolari circa la difficoltà e gli enormi ritardi burocratici imposti dall'attuale disorganizzazione, dirò che è chiara la necessità di restituire al Ministero dei lavori pubblici l'antica competenza

su tutte le opere pubbliche allo scopo di assicurare coerenza al concetto unitario nella politica delle opere pubbliche.

Tutti attualmente parlano di piani e di pianificazioni. Come ho già detto in altre circostanze, sono proprio curioso di sapere come farà l'onorevole La Malfa, o la commissione da lui istituita per pianificare tutta l'economia italiana quando non esistono statistiche serie in quasi nessun campo e quando gli strumenti per attuare tali piani sono frazionati e squinternati come quelli che si riferiscono alle opere di interesse pubblico.

Tornando al Ministero dei lavori pubblici, non dirò certo cose nuove, onorevoli colleghi, nel rilevare come anche qui, così come avviene in altri dicasteri di questa specie di Stato fantasma, i tecnici dirigenti sono in continua diminuzione per la concorrenza schiacciante dell'industria privata e ancor di più per la concorrenza dei famosi enti, parassitari e sperperatori, sul Ministero.

Il ministro Sullo ha fornito cifre stupefacenti al riguardo: un ingegnere della Cassa per il mezzogiorno fra stipendi, indennità, ecc., riscuote circa il doppio di un ingegnere del genio civile e fruisce, poi, di altri vantaggi che accrescono fortemente la sperequazione nel trattamento.

È ovvio invece che lo Stato dovrebbe disporre di un corpo del genio civile comprendente non solo il numero di ingegneri necessario e stabilito dai quadri, ma qualitativamente pari alle migliori capacità professionali che sia possibile esprimere in Italia.

Ciò non accade affatto. È quindi necessario non soltanto riunificare nel Ministero le varie facoltà concesse agli enti, ma anche riordinare i corpi tecnici dello Stato: quello del genio civile, che deve avere un proprio capo e non astrattamente dipendere da un ufficio amministrativo, come la direzione generale del personale; il corpo degli uffici tecnici erariali; il corpo delle miniere.

Si vuole ogni giorno di più estendere l'intervento dello Stato nell'economia, mentre lo Stato non dispone per numero né per qualità dei tecnici indispensabili per poter agire efficacemente.

Dopo avere lumeggiato le condizioni in cui si trova il Ministero dei lavori pubblici, vorrei ora dare uno sguardo a quello che è uno degli enti che hanno, per così dire, svuotato di contenuto tale Ministero. Mi riferirò alla Cassa per il mezzogiorno sulla cui amministrazione ha testè riferito al Parlamento la Corte dei conti. Tanto per cominciare, il personale del Ministero in ruolo

organico, come si deduce dalla relazione Baroni, è di 761 persone fra personale della carriera direttiva, di quella esecutiva e di quella ausiliaria. Il personale della Cassa per il mezzogiorno avrebbe dovuto essere assunto in prevalenza fra quello delle amministrazioni dello Stato, che avrebbe dovuto essere temporaneamente comandato, come risulta dall'articolo 22 della legge istitutiva. Invece, per ovvie ragioni, si è verificato l'inverso e infatti la Cassa conta solo 118 distaccati da altre amministrazioni, di fronte ai quali vi sono 827 assunti per contratto. Come si vede, è stato creato un altro ministero. Invano la Corte dei conti richiamò su questo punto l'attenzione del Comitato dei ministri per il mezzogiorno.

Per tale personale della Cassa non esiste alcun regolamento. Non starò a ripetere i numerosi appunti mossi dalla Corte dei conti a questa amministrazione particolare, la quale non ha un conto economico perché « si è ritenuto che difficile fosse concretarne l'impostazione e trarne attendibili conclusioni dal momento che l'ente non si prefigge di conseguire direttamente finalità di carattere economico ». La somma totale versata dal Tesoro secondo varie leggi successive fu inizialmente di 1.251,5 miliardi per il decennio 1950-1960 in cui la Cassa avrebbe dovuto funzionare. Successivamente vi fu una proroga di due anni, con versamento di altri 339 miliardi e infine un'ulteriore proroga di cinque anni, con un versamento di 631 miliardi. In tutto alla Cassa sono stati versati, o lo saranno, ben 2.281 miliardi e mezzo !

Durante la sua esistenza la Cassa per il mezzogiorno ha spinto la sua attività nelle direzioni più impensate, occupandosi dell'agricoltura, dell'industria, della pesca, dell'artigianato, del turismo, dell'istruzione professionale, ecc. Il problema centrale su questa Cassa che si deve porre il contribuente italiano e che noi ci dobbiamo porre, onorevoli colleghi, è se a questa insigne spesa corrisponda un insieme di opere adeguato. Questo non si può e non si potrà mai sapere, perché le opere realizzate o migliorate sono state di volta in volta cedute ad altri enti pubblici od a privati. Perciò, osserva la Corte dei conti, « neanche temporaneamente viene a concretarsi una gestione di beni dalla quale possa derivare un risultato economicamente valutabile. Onde il conto consuntivo che la Cassa redige per ciascun esercizio finanziario si atteggia più che altro come una dimostrazione ed una esposizione in cifre dell'attività esplicata nei vari settori di intervento, men-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

tre in esso invano si ricercerebbero le variazioni e le trasformazioni di ricchezza che sono proprie invece dei documenti contabili». Da una siffatta situazione è chiaro dedurre, onorevoli colleghi, le conseguenze.

Nei giorni scorsi il Senato ha approvato un disegno di legge, già approvato dalla Camera, che amplia i compiti della Cassa ed integra le forme ed i modi del suo intervento. Con la nuova legge la Cassa è autorizzata a concorrere fino all'85 per cento della spesa relativa alle infrastrutture a attrezzamento delle aree industriali, concedere agevolazioni fiscali e contribuire ai mutui per le installazioni portuali e aeroportuali e per gli allacciamenti ferroviari necessari. Tutto è provveduto e largamente sovvenuto. Con ciò la Cassa ha raggiunto il massimo di aiuti, contributi e concessioni. Lo stesso ministro Pastore ha dichiarato che si era toccato il massimo assoluto della politica degli incentivi e ha domandato di fare questo ultimo sforzo. Più in là, infatti, non resterebbe che regalare all'imprenditore stabilimento ed impianto: forse ci si arriverà. Naturalmente con ciò la Cassa si appropria delle competenze normali di numerosi altri ministeri. Essa si impegna inoltre a sistemare gli acquedotti e le fognature, da completare anche anche con le reti interne in quei comuni che sono economicamente e tecnicamente incapaci di queste opere, ma anche però spesso pigri e inadempienti.

Al Senato un senatore comunista ha protestato contro quanto ha detto il ministro Sullo, che cioè i comuni non prendono iniziative e attendono tutto dall'alto. Quel senatore ha detto che i comuni «sono indebitati fino alla cima dei capelli e non possono pagare i progettisti e non solo per gli acquedotti, ma nemmeno per le opere minime». Io domando quale significato abbia l'esistenza di amministrazioni comunali così inette da essere indebitate fino alla cima dei capelli e da non poter pagare nemmeno il costo di un'opera minima. Tanto varrebbe riunirne tre o quattro insieme, in modo che costituiscano un consorzio atto a vivere organicamente, provvedendo al minimo necessario alla loro esistenza. Così verrebbero risparmiate le spese generali di amministrazioni locali le quali non sono che frutto ed espressione di locali camorre, sempre più voraci quando lo Stato italiano, nulla richiedendo, offre soldi e vantaggi.

Per dire degli altri compiti della Cassa, questa deve provvedere anche alle nuove navi cisterna, ai raddoppi ferroviari, agli

ospedali, alle scuole materne. Il ministro Pastore parla di una spesa complessiva di 250 miliardi circa: dove prenderà la Cassa questa somma? Dagli stanziamenti immensi di cui disponeva e che non sono stati assorbiti interamente negli anni precedenti. Infatti vi è la solita sfasatura fra programmi e possibilità di spese che hanno generato ingenti giacenze. Su questa categoria di stanziamenti non utilizzati non si sono potute avere ulteriori spiegazioni.

Questi ultimi tempi della gestione della Cassa potrebbero essere considerati una gestione stralcio ma, come ho detto altre volte, in Italia il provvisorio diventa sempre definitivo. Immaginiamoci se si può decretare la fine di un organo così comodo come la Cassa per il mezzogiorno! Io penso invece che, al pari degli altri enti di riforma, essa sarà generalizzata estendendone l'azione a tutta l'Italia: enti e cassa essendo una fonte di introiti per i gerarchi dei partiti al potere nonché, come sopra ho detto, mezzi per la distribuzione di favori elettorali. E ciò quadra esattamente con l'atmosfera del regime. Non quadra certamente con l'interesse dello Stato, tanto meno, con l'interesse del Ministero dei lavori pubblici e con le sue funzioni, che attualmente esaminiamo.

Vorrei ora porre in rilievo alcuni punti particolari. Prima di parlare delle strade, vorrei trattare dei porti di cui nessuno si occupa, forse perché è diffuso il convincimento che i porti ormai sono costruiti e non vi è che da mantenerli. Ma la cosa non è così, perché lo sviluppo logico e fatale dell'Italia porta a mettere sempre più in evidenza la sua funzione marittima, cioè il fatto che l'Italia vive del mare e sul mare. Perciò anche la questione delle strade statali e soprattutto delle autostrade, io la considero in funzione dei porti a cui devono far capo, per servire a qualche cosa di realmente utile. Nel 1960 il movimento dei porti italiani era di 102 milioni di tonnellate; nel 1961 era salito a 114, nel 1962 si valuta attorno a 126 milioni. L'incremento di traffico è dunque assai rilevante e segna un aumento del 130 per cento rispetto al 1953, anno che viene preso a base per le rilevazioni degli indici di sviluppo delle principali attività economiche italiane dopo la ricostruzione.

Questo movimento ascendente non ha trovato riscontro in un corrispondente sviluppo della capacità ricettiva dei nostri porti ed è per questo che io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul fatto che in molti nostri porti il movimento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

commerciale si svolge in condizioni di congestionamento.

Questa situazione nuoce e costa alle attività produttive nazionali che debbono direttamente o indirettamente sostenere un aggravio di oneri per acquisto di materie prime ed ausiliarie ed a quelle esportatrici che vedono minata la loro capacità di concorrenza sui mercati esteri di sbocco. Non è da parlare poi dei consumatori su cui si scaricano i maggiori costi delle importazioni e delle esportazioni marittime. Si prospetterà sicuramente, forse già l'anno prossimo, la necessità di una politica di investimenti portuali, per far fronte almeno alle necessità più urgenti. L'affermarsi del mercato comune nella sua marcia progressiva fa sì che l'*Hinterland* dei singoli scali, non più influenzato dalle barriere doganali, viene ad estendersi e le merci ad accumularsi nei porti. Già Amburgo è letteralmente ultrasatura ed estende il suo complesso portuario assai più a nord; il complesso portuario di Marsiglia è in piena ascensione e quindi per noi si impone la necessità di adeguare non solo al traffico dell'oggi ma a quello di domani prima di ogni altro, Genova e i porti della Liguria, che sono lo sbocco marittimo naturale del triangolo industriale.

Parallelamente occorre considerare la necessità di guardare al nostro sistema di grandi strade da un punto di vista assai più ampio di quanto non si sia fatto finora. La produzione dal grande paese industriale che ha come asse ideale la valle del Reno, deve trovare sbocchi sulla costiera ligure per il suo ulteriore inoltro marittimo ai porti del levante, dell'Asia e dell'Oceania. Noi dobbiamo da una parte considerare porti e grandi strade in funzione europea e dall'altra essere convinti che l'Italia — per quanto ne pensino i neutralisti — vive sul mare e vive delle immense importazioni giornaliere e delle sue giornaliere esportazioni attraverso i porti. Costruire un'autostrada non è cosa astratta per far piacere a questa o a quella città, come purtroppo molte volte si è fatto; ripeto che un'autostrada è invece una grande linea di comunicazione, ha valore essenzialmente in quanto rappresenta una corrente di traffico che adduce ad un porto.

Come ripeto, Genova è in una situazione di grande espansione poiché il traffico dei primi nove mesi di quest'anno è salito a più di 20 milioni di tonnellate con un aumento del 25 per cento circa rispetto ai primi nove mesi del 1961, dimostrando la rispondenza di quel porto allo slancio dell'economia nazio-

nale. Analoga corrispondenza si riscontra nello sviluppo dei nostri scambi internazionali. La partecipazione del porto di Genova al commercio con l'estero, a paragone del totale italiano, è anche in continua ascesa: la percentuale è del 15,3 per cento nel 1953, del 17,8 nel 1961 e del 20 per cento nel primo semestre del 1962. Quanto al commercio calcolato per valori, la partecipazione genovese si aggira intorno al 30 per cento.

Il consorzio del porto ha agito energicamente per armonizzare impianti ed attrezzature. Non entrerà in questo campo poiché sono note le poderose opere marittime recentemente ultimate o in via di completamento. Osservo soltanto che il porto è spinto a dilatarsi oltre gli attuali confini, per aumentare la propria capacità ricettiva attraverso due grandi fasi corrispondenti a volumi di traffico rispettivamente sui 35 e sui 50 milioni di tonnellate. Questo aumento della capacità ricettiva del porto è stato affrontato dal consorzio, impostandone la soluzione nello studio di un piano regolatore generale di cui è stata incaricata una commissione tecnica (per fortuna non di urbanisti) presieduta dal preside della facoltà di ingegneria dell'università di Genova; questa commissione ha ricevuto i progetti prescelti da una commissione giudicatrice del concorso nazionale indetto dal consorzio. Gli studi saranno ultimati entro il corrente anno, cosicché nel corso del 1963 si possa approvare questo importante strumento dello sviluppo del nostro grande porto nazionale.

Ma è nei problemi delle comunicazioni fra il porto ed il retroterra italiano ed europeo che i miglioramenti sono ancora molto lenti e le realizzazioni lontane. Recentemente è stato costituito l'Ente per il rinnovamento della strada statale n. 45 che unisce Genova a Piacenza e costituisce il collegamento con l'Emilia. Il consorzio ha anche aderito alla Società per le autostrade centro-padane che dovrà costruire la Piacenza-Cremona-Brescia con cui verrebbe attirato nel porto di Genova altro traffico da e per la parte centrale della pianura padana. Esso collabora, naturalmente, con la società per la costruzione dell'autostrada Piacenza-Torino che offrirà un altro rapido collegamento con l'Emilia e l'allacciamento diretto con l'« autostrada del sole » e con il Piemonte.

Lo sviluppo del transito estero attraverso Genova sarà ottenuto anche col traforo testé ultimato del Monte Bianco che purtroppo è stato progettato ed attuato come una semplice galleria di sette metri di larghezza e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

non come una doppia via con una duplice galleria.

Vi sono poi i progetti per il San Bernardino e per il Sempione che contribuiranno allo stesso scopo. È superfluo che io accenni all'aeroporto, costruito a Sestri sulla penisola artificiale guadagnata sul mare, che è entrato in funzione il 15 settembre e che sarà effettivamente ultimato fra breve con gli impianti di radio assistenza.

A fianco di Genova, il traffico del porto di Savona ha continuato ad espandersi per il periodo gennaio-agosto da 3 milioni 800 mila nel 1961, a 4 milioni 305 mila nel 1962, con un aumento del 13,6 per cento.

Il ministro dei lavori pubblici, alle sollecitazioni delle autorità locali, ha risposto che le normali dotazioni di bilancio non permettono di affrontare il problema portuale di Savona, come quello degli altri porti nazionali: tutti dovranno essere risolti in maniera radicale in un vasto programma di opere marittime per cui si avrebbe in animo di proporre una spesa straordinaria.

Osservo soltanto che si stanno per spendere centinaia di miliardi per l'inutilissima statizzazione dell'energia elettrica, nonché per l'attuazione di quegli enormi bubboni burocratici dannosi in ogni senso che saranno le regioni, e naturalmente, non si hanno soldi per sistemare i porti nazionali che sono i polmoni della penisola, attraverso i quali si effettua il commercio internazionale, nostra vera risorsa.

Contemporaneamente, non dobbiamo dimenticare che sono stati erogati a vario titolo, nell'anno 1960, milioni di dollari 136,6 e, nel 1961, milioni di dollari 101,6 per i cosiddetti « aiuti ai paesi sottosviluppati » di cui effettivamente 29,1 milioni e 34,5 milioni all'amata Jugoslavia di Tito, milioni di dollari che, naturalmente, non si vedranno mai più, e che solo la vanità e la demagogia possono consigliare di gettare così dalla finestra.

Tornando ai porti liguri, osservo che le premesse per un ulteriore sviluppo dell'attività portuale ligure sono in atto, poiché l'economia privata nazionale ed internazionale mostra un crescente interesse per l'emporio marittimo Savona-Vado, il cui ammodernamento e adeguamento non possono avvenire che col concorso dello Stato, ma che danno sicura garanzia di rendere al cento per cento quello che sarà speso. Occorre un programma coraggioso e lungimirante come quello che il consorzio ha adottato per Genova, ma occorre che lo Stato com-

prenda come sia insostituibile la funzione dell'economia portuale nell'economia della penisola.

Ancora più a ponente abbiamo Imperia con i suoi due porti di Oneglia e Porto Maurizio, i quali sono assolutamente insufficienti anch'essi per il moderno traffico marittimo, sia come capienza, sia come fondali e attrezzature. Non si può concepire questi porti come atti a servire solo una espansione economica provinciale. Occorre, quindi, contemporaneamente all'ammodernamento portuale, sistemare i collegamenti stradali con l'*Hinterland*. Si tratta delle tre strade statali: la n. 1 Aurelia che percorre la costa, la n. 28 che dal Col di Nava raggiunge Torino, via Garessio-Ceva, e la n. 20 che porta a Torino per Sanremo attraverso il saliente francese e Cuneo. Queste strade dovrebbero servire il traffico locale, quello commerciale e quello turistico; purtroppo non sono in grado di assolvere nemmeno in parte a queste funzioni, anzi sono in tali condizioni che creano ostacoli a volte insormontabili per la penetrazione sulla « costa dei fiori ».

Dirò dopo, nel suo insieme, del problema della via Aurelia che occorre assolutamente risolvere — e spero che il ministro ne sarà persuaso — con precedenza su ogni altra, e passo a esaminare la situazione della statale n. 28 del Col di Nava che dovrebbe costituire la dorsale delle comunicazioni con il Piemonte e Torino. Essa, con i suoi due passi Col di Nava e Colle San Bartolomeo che la portano a oltre mille metri di altezza, con il suo profilo difficile e col suo tracciato tormentatissimo, non è in grado di sopportare un buon traffico commerciale, mentre è troppo faticosa per il turismo.

La statale n. 20 presenta il grave inconveniente di attraversare il saliente francese con conseguenti complicazioni doganali che si potrebbero tuttavia evitare con opportuni accordi. Ad ogni modo, essa sale ai 1.400 metri del Col di Tenda che la paralizza in inverno. Imperia è dunque quasi isolata e praticamente non può sperare sollievo urgente che dalla sistemazione della via Aurelia.

Non parliamo poi della viabilità ferroviaria. La linea Ventimiglia-Cuneo è stata danneggiata durante la guerra e funziona attualmente solo nel tratto Limone-Cuneo. La linea secondaria Ceva-Ormea ha interesse puramente locale e non si spinge nella provincia di Imperia. Il tronco ferroviario costiero Genova-Ventimiglia rappresenta l'anacronismo personificato. L'insufficienza di questa linea, che pure costituisce un tronco fon-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

damentale del sistema ferroviario italiano, è indescrivibile. Una ferrovia a binario unico ed è tanto dire! Ma, per giunta, il suo tracciato che si svolge con continue curve lungo la costa, non solo allunga il percorso, ma non permette che una velocità limitata, mentre è soggetto a continui franamenti assai pericolosi. Inoltre, il sistema di trazione a corrente alternata è antiquato e non rende possibile che modeste riprese di velocità. Questa ferrovia attraversa centri urbani come Sanremo, Imperia e Bordighera. La linea ferroviaria stringe queste città in una morsa soffocante che da sola costituisce un intralcio al traffico, un disastro per l'estetica e una situazione di vero pericolo, mentre impedisce il razionale sviluppo urbanistico locale.

Tutto ciò: deficienze stradali e ferroviarie, scarsa ricettività dei bacini portuali, inadeguati al possibile traffico, si ripercuote negativamente sull'economia locale e anche su quella nazionale. Occorre vedere e risolvere risolutamente l'insieme di questi problemi con quella lungimiranza che ha fatto sempre difetto alla nostra amministrazione, la quale oggi in un sussulto artificioso, vuole darsi alla pianificazione!

Mentre Genova e Savona non riescono a smaltire l'enorme massa di lavoro che grava su quei porti, i porti della provincia di Imperia sono praticamente inutilizzati, eppure quella provincia fornisce allo Stato il più elevato gettito fiscale *pro capite* di tutta Italia.

Il minimo che si possa chiedere allo Stato è l'ammodernamento e il raddoppio della linea ferroviaria che deve essere spostata a monte, almeno nei tratti in cui traversa inopportuna-mente le città. È inoltre indispensabile rettificare, ammodernare e raddoppiare la statale n. 28 del Col di Nava per renderla veramente transitabile al commercio. Più tardi bisognerà pensare al ripristino della linea ferroviaria Ventimiglia-Cuneo, che per le sue gigantesche gallerie, che richiesero un lavoro di tanti anni, è un capolavoro di ingegneria ferroviaria, oggi inutilizzato.

La provincia di Imperia costituisce un esempio per tutte le cosiddette zone sottosviluppate italiane, le quali non fanno che piangere senza muovere un dito. Nonostante la sua posizione eccezionalmente difficile e l'isolamento dalle correnti commerciali per la mancanza di quei provvedimenti che oggi si invocano, Imperia ha saputo crearsi un insieme di industrie singolari che hanno elevato eccezionalmente il suo reddito, e cioè la produzione floricola che una volta era limi-

tatissima e che oggi ha pieno sviluppo per l'esportazione nei mercati nazionali ed esteri e la produzione di un olio d'oliva autentico, senza esterificazioni. Inoltre Imperia ha saputo sviluppare l'esclusiva coltivazione di grano duro, il quale dà, è vero, un raccolto assai inferiore a quello delle qualità comuni, ma permette di fabbricare quella pasta scelta che tutti conoscono, e che fin dal 1959 è stata sistemata in astucci speciali che poi tutti hanno imitato.

È ora, dunque, che lo Stato italiano premi tanta energia, accordando il suo intervento, una volta tanto, a chi lo merita, e lanciando nuovamente quella provincia sulle autentiche vie del commercio marittimo.

A oriente di Genova abbiamo poi il magnifico porto della Spezia che, in pochi anni, da base militare si è trasformato in un fiorente porto commerciale. Nel 1961 La Spezia ha avuto un movimento di 5 milioni 600 mila tonnellate. Nel suo porto sono entrate in quell'anno duemila unità per 3 milioni di tonnellate di stazza e ne sono partite pure duemila per 3 milioni 100 mila tonnellate di stazza netta. I suoi quattro cantieri navali di costruzione hanno impostato un numero considerevole di nuove unità, mentre i dodici cantieri di riparazione hanno lavorato in pieno, specie per trasformare petroliere in navi da carico. Tuttavia La Spezia ha bisogno da molti anni di un bacino di carenaggio atto a contenere le navi di grande tonnellaggio che attualmente sono in linea, a gara sui mari. È stata costituita già una società per azioni che ha per scopo la gestione dei bacini e un consorzio per un bacino di carenaggio a cui partecipano gli enti più importanti del comune e della provincia. Si attende il contributo statale per attuare appunto progetti e studi già pronti per la costruzione di questo desideratissimo bacino.

Ecco dunque tutto il problema portuale ligure in poche parole: esso ha un'importanza fondamentale per tutta l'economia nazionale, molto maggiore che non abbia il complesso portuale di Marsiglia per la Francia. Inoltre, Genova, Savona ed Imperia debbono lottare contro la costrizione della montagna che esse hanno immediatamente alle spalle. A Genova non solo l'aeroporto ha dovuto essere costruito strappando un'area al mare, ma anche l'Italsider ha dovuto procedere al riempimento di un fondale marino e le industrie petrolifere lottano quotidianamente con difficili problemi di urbanistica e di viabilità.

Credo di aver detto abbastanza per far rilevare come sia necessaria la sistemazione

con grandezza di vedute della via Aurelia. L'inadeguatezza, la tortuosità, la pericolosità di questa strada, soprattutto in Liguria e in Toscana, sono ben note. Durante i mesi turistici migliaia e migliaia di automobili straniere debbono attendere penosamente al confine perché il traffico automobilistico corre su questa faticosissima strada. Vi sono impedimenti, intralci ed ingorghi aggravati dalle frequenti frane che vengono rimosse con esasperante lentezza, e ciò colpisce gravemente il turismo. Basta un piccolo incidente ad una delle innumerevoli autocorriere per paralizzare il traffico. Attraversare i centri balneari, che sono tutti regolarmente privi di anelli in circonvallazione, è un vero dramma. La nuova « autostrada dei fiori », già definita formalmente, ma ancora da cominciare, dovrebbe alleggerire l'Aurelia e sopperire alle esigenze del traffico commerciale. Ma l'Aurelia sarà interessata da un enorme flusso di traffico e perciò occorre sistemarla radicalmente, senza esitazione.

Da Livorno a Roma la sua importanza diminuisce relativamente, e, pertanto, iniziative autostradali sarebbero sproporzionate; tuttavia, essa resta sempre la più frequentata delle linee commerciali fra l'Italia settentrionale e Roma. Torino e Genova con tutte le loro industrie sono collegate a Roma soltanto dall'Aurelia. L'Aurelia, pertanto, nel tratto Livorno-Civitavecchia-Roma, va sistemata, allargata, adeguata alle esigenze del traffico.

In prospettiva, bisognerà guardare alla costruzione delle strade con spirito nuovo e adatto ai tempi. Intanto, a forza di insistere, sono state soppresse le tre corsie, già disperatamente sostenute dal ministro onorevole Zaccagnini, e che notoriamente creavano « la strada della morte »: su una di esse purtroppo è tragicamente perito il povero ministro Spallino.

Nei prossimi anni, se le possibilità finanziarie lo consentiranno, qualsiasi strada, per essere dichiarata frequentabile da automezzi, dovrà essere a doppia carreggiata con spartitraffico materiale, e non ideale, al centro. Queste sono le strade della nostra epoca motorizzata.

Del resto, anche dell'autostrada in Italia si ha un'idea assai singolare. Vediamo questi nastri continui e mortalmente noiosi, con l'inevitabile banchina centrale di metri tre sulla quale dovrebbe crescere una siepe alta poco meno di un metro, avente la funzione soprattutto di proteggere dall'abbaglia-

mento di notte, poiché le due carreggiate marciano in senso inverso.

A parte il fatto che la siepe, a causa del noto odio degli italiani per il verde, non v'è od è costituita solo da qualche ramo secco, sta di fatto che siffatti ripari, di fronte alle automobili che marciano ad oltre 160 chilometri all'ora, non sono che dei fogli di carta che vengono oltrepassati agevolmente, dopo di che il bolide si getta dall'altra parte facendo strage di pacifici viaggiatori. Non è poi raro che i relitti delle automobili restino sul posto e vengano rimossi solo dopo ore, cioè dopo che altri vi si sono rotti la testa sopra. Fatti che pur si leggono tutti i giorni.

Ora, anzitutto non v'è necessità che la banchina centrale sia sempre di tre metri con la geometrica siepe di un metro sopra. I tedeschi, le cui autostrade sono state di modello a tutta l'Europa, non hanno mai tenuto ai regolari tre metri di banchina; le carreggiate delle loro autostrade si avvicinano e si allontanano a seconda della natura del terreno: talvolta, per evitare una galleria, una carreggiata passa a destra ed una a sinistra di una collina. Inoltre, nelle curve in cui v'è il pericolo di sbandamento e attraverso le foreste ove gli animali e specialmente i cervi possono venire sulla strada creando gravi pericoli, la via è protetta da robuste reti di filo di ferro elastiche e resistentissime, contro le quali ogni urto può essere attutito e che sono insormontabili agli animali.

Se non si vuole mettere queste robuste reti al centro dell'autostrada, si apprestino guardafianchi metallici, però abbastanza robusti da resistere elasticamente all'urto delle automobili. Questa precauzione è assolutamente necessaria, se non si vuole che le autostrade siano dei cimiteri come lo sono le strade ordinarie. Inoltre, è necessario che la sorveglianza stradale sia continua e che a nessun costo si lasci sulla carreggiata un ostacolo mortale, né di giorno né di notte. Altrimenti accadrà come sulla cosiddetta autostrada Roma-Ostia ad una carreggiata, dove talvolta si vedono anche pacifiche greggi attraversare la sede stradale!

Spendere enormemente per le autostrade e poi non saperle gestire è peggio che non averle.

Infine desidero dire qualche parola a proposito del codice della strada. Senza citare cifre, ricordo che il tributo di sangue sulle strade è spaventoso: ogni anno è una battaglia perduta.

Sta di fatto che la polizia stradale è insufficiente e scarsamente attrezzata. Per esempio, non ha un numero adeguato di strumenti atti a calcolare la velocità nonché la rumorosità degli scappamenti. Nelle città, poi, i metropolitani, proprio come accadeva il primo giorno e nonostante i dinieghi ufficiali, non si curano che di multare i disgraziati che parcheggiano l'automezzo dov'è un divieto di sosta. Viceversa le infrazioni veramente gravi, come il sorpasso a destra, l'accensione di fari abbaglianti e il sorpasso in curva o in tratto in cui non vi è visibilità, sono cose di ordinaria amministrazione a cui nessuno bada; lo stesso dicasi dell'eccesso di velocità, che nei tratti un po' liberi riduce le strade cittadine a tante riproduzioni della pista di Monza.

La segnaletica stradale è certamente insufficiente e le strade ad una sola carreggiata, che costituiscono l'arcaico sistema di comunicazione della penisola, sono certamente inadatte al traffico automobilistico e soprattutto, ciò che sempre si dimentica, a quello degli autotreni, che, fra l'altro, toglie ogni visuale all'automobilista che segue. Però — a mio parere — otto decimi degli incidenti stradali sono cagionati dall'imprudenza e soprattutto dalla stolta maleducazione dei guidatori stessi. Credere che a tutto questo si possa riparare con il tempo e con la paglia, e cioè con i corsi di aggiornamento, con le prediche e con i moniti della radio, è semplicemente un'utopia, una sciocchezza che non può essere ancora tollerata.

Allorché fu emanato il codice, si credette nei primi due o tre giorni che si facesse sul serio ed infatti la circolazione si svolse calma e impeccabile, come tutti ricorderanno. Ma dopo tre giorni, ci si accorse che il codice era una delle solite storielle italiane, fatte cioè solo per figura, ed allora gli utenti ripresero le loro vecchie abitudini e tornarono ad essere indisciplinati e imprudenti.

Le statistiche confermano nella loro tragica eloquenza questo fatto e a mano a mano che aumenta la motorizzazione, come è ben naturale, aumentano i massacri stradali.

Vi è un solo mezzo per porre fine al massacro, e cioè far sì che il codice stradale diventi una cosa seria. A tal uopo occorre fare quello che si fa negli altri Stati europei, e cioè annotare le infrazioni più gravi sulla patente e, per i recidivi, moltiplicare con progressione geometrica le multe.

Quanto ai reati veri e propri, e cioè la uccisione di gente lungo la strada, che attualmente da noi è impunita, come dimostra-

no i fatti anche più cruenti, le vere stragi per cui non si paga nulla, neanche pecuniariamente se l'automobilista è assicurato, occorre assolutamente cambiare registro e rendere più severe le leggi per le morti causate da infrazione del codice e, in ogni caso, per quelle cagionate dall'automobilista fuggiasco.

Non vedo altra via per risolvere la situazione che questa, alla quale, ripeto, si sono indotti tutti gli Stati civili, a cominciare dagli Stati Uniti, che impiegano sistemi davvero drastici ed efficaci contro chi infrange la legge.

Quanto al traffico urbano, esso sta diventando, come è stato rilevato dal relatore onorevole Baroni, sempre più difficile, ma le autorità cittadine non sanno quali provvedimenti adottare o meglio non hanno il coraggio di adottare provvedimenti realmente decisivi, perché sarebbero impopolari e quindi aspettano, sperando che vi pensino i successori. Così, all'epoca delle automobili si vogliono lasciare intatte città che erano state concepite per il traffico con le portantine, senza contare poi che in esse (e l'esempio di Roma insegna), proprio nei quartieri più recenti, per la corruzione che ha caratterizzato il dopoguerra, la rete stradale è più inadeguata ed i vicoli che sono stati lasciati fra gli alveari ed i fansteri sono più stretti e impraticabili ai veicoli.

Inoltre, queste viuzze sono rese infrequentabili o addirittura pericolose dallo scappamento velenoso di automobili, autocarri e motociclette. Prendiamo ancora ad esempio quello che accade a Roma, ove si continua ad andare avanti senza far nulla e senza nemmeno pensare che fra pochi anni le 300 mila automobili che circolano oggi diventeranno 600 mila. Che cosa si deve fare? Anzitutto cercare di rendere meno dannosi e meno ingombranti i mezzi di trasporto pubblici. Se si adottassero automezzi più piccoli dei giganteschi, inutili e pericolosi cassoni larghi più di due metri e lunghi undici o dodici e si adottasse un numero doppio di automezzi elettrici, la circolazione sarebbe singolarmente snellita e liberata e diminuirebbero per lo meno le esalazioni velenose della nafta. Ciò è possibilissimo, come si vede nelle città della Svizzera.

In secondo luogo, bisogna proibire tassativamente agli autocarri privati di circolare per Roma dopo una certa ora in cui potrebbero rifornire i rispettivi magazzini, ad esempio dopo le 7. Teoricamente ciò sarebbe già proibito, ma di fatto non lo è. Anche i *pullmans* dovrebbero essere esclusi dalla cir-

colazione, al di là di determinati limiti di zona.

Restano le automobili private. Si può certamente vietare a queste, per esempio, l'accesso alla città storica, ma le strade strette non stanno soltanto nella città storica, ma anche nei quartieri più moderni, per cui la circolazione non sarebbe certo facilitata. La soluzione è una sola, se la si vuole realizzare, e cioè vietare lo stazionamento nelle strade, il quale si trasforma sempre nell'abusiva occupazione del suolo pubblico per l'intera giornata. Ogni sosta superiore ad un minuto deve essere vietata, come accade nelle grandi città americane, sotto pena di multe fortissime. Occorre quindi obbligare i commercianti e gli uffici, nel loro stesso interesse, ad adattare i cortili e i sotterranei alla funzione di rimesse automobilistiche. Gli abitanti dei quartieri residenziali debbono fare lo stesso. Se le rimesse non vi sono, vengano adattati a tale scopo gli ambienti esistenti. Sta di fatto che oggi, per incuria e per maleducazione, il malvezzo è giunto a tal punto che anche molti di coloro che dispongono di una rimessa comodissima, non vi ricoverano l'automobile e preferiscono lasciarla in strada.

Se le vie di giorno e di notte fossero sgombrate degli automezzi, la circolazione potrebbe benissimo essere regolata quasi in tutte le circostanze. Ma per far questo occorrerebbe che le autorità cittadine fossero molto più energiche.

Non parlo poi del vero scandalo che è costituito nelle nostre città (e nelle nostre sole) dai sedicenti motociclisti, i quali, nonostante i cartelli indicatori, infestano le storiche strade italiane con il rombante e insopportabile fragore dei loro scappamenti appositamente manomessi. Questo teppismo motorizzato dovrebbe essere immediatamente represso con severi provvedimenti, per lo meno trattenendo per una notte in guardina il motociclista e sequestrando la moto a garanzia del pagamento di una forte multa. Si può esser sicuri che non ci proverebbero più, almeno in città.

Noi, in questa sede, esprimiamo l'avviso che di fronte a tante sciagure, a tanti disastri, a tanti incidenti, mediante iniziative appropriate anche dal punto di vista legislativo, il Governo possa avviare a questa situazione per il futuro, per quanto attiene alla circolazione stradale. Anche per quel che si riferisce ai programmi stradali ed autostradali, il Ministero dei lavori pubblici potrà far molto, soprattutto se le relative competenze non continueranno ad essere sbriciolate, polverizzate

tra tanti dicasteri, enti, comuni ed altre organizzazioni che non sono, a nostro avviso, in condizione di fronteggiare le pressanti esigenze di sviluppo delle opere pubbliche nel nostro paese. (*Applausi a destra*).

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

CAVALIERE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io penso che si debba prendere atto del grande sforzo che dall'immediato dopoguerra ad oggi è stato compiuto per ricostruire ciò che era stato distrutto e per realizzare tante nuove opere che si riscontrano in ogni parte d'Italia. E lo sforzo è tanto più notevole, e meritevole quindi di considerazione e di elogio, se si tiene presente, come è stato fatto rilevare anche dall'onorevole relatore, che l'organizzazione del Ministero dei lavori pubblici non è davvero un modello, giacché vigono ancora leggi che si possono e si debbono considerare antiquate e del tutto inadeguate alle nuove esigenze ed alla nuova mole di lavori cui deve attendere il Ministero dei lavori pubblici.

Sono convinto che se vi fosse una legislazione più coordinata, direi anzi semplicemente coordinata, se non vi fosse tanto frazionamento delle competenze in materia di lavori pubblici, si sarebbe fatto fino ad oggi molto di più e assai meglio, e non si lamenterebbero tante deficienze che da ogni parte vengono fatte rilevare.

La deficienza della nostra legislazione, oltre a creare alle volte confusione, porta anche ad una lentezza esasperante, in alcuni casi, nello studio dei problemi e nell'esecuzione delle opere. Così, spesso, non è possibile l'intervento immediato che occorrerebbe per ovviare a gravi inconvenienti, come per esempio quando una ditta non compie a dovere i lavori, o quando fallisce o quando sorge una controversia in tema di esecuzione dei lavori. In questi casi, l'impossibilità di intervenire radicalmente e autonomamente, senza essere stretti dalle varie superflue disposizioni e differenziazioni di competenze, causa una enorme perdita di tempo e danni a volte eccezionali. È per questo — io penso — che tanti lavori sono sospesi e restano incompiuti per anni ed anni; è per questo che non si riesce a porre in essere adeguate e tempestive iniziative nei confronti delle ditte che ricorrono a cavilli per sottrarsi ai doveri che ad esse derivano dai capitolati d'appalto.

Io potrei citare una lunga serie di opere sospese, non per fatto imputabile alla pubblica amministrazione, ma esclusivamente perché non si hanno i mezzi appropriati per

richiamare le ditte ai loro obblighi e, se del caso, sostituirle immediatamente affinché altri imprenditori più onesti e più capaci completino i lavori. Così, sia nella provincia di Bari sia in quella di Foggia, molti edifici pubblici sono stati iniziati e non possono essere portati a termine.

Questo stato di cose si lamenta, fra l'altro, per molti edifici scolastici. Potrei in proposito richiamare gli esempi di Celle San Vito, di Volturino e di qualche altro comune, dove non si trova modo di far riprendere alle ditte i lavori rimasti sospesi da circa due anni, nè di sostituire ditte fallite o ditte che comunque non hanno compiuto il loro dovere.

Fare addebiti, ricorrere all'arbitrato, esasperare tutte le vie previste per questi casi, porta inevitabilmente ad una perdita di tempo. Ma a volte il tempo diventa troppo lungo, e la costruzione iniziata deperisce, per cui vi è un doppio danno: quello derivante dalla perdita di tempo e quello derivante dal deterioramento delle opere. Mi si consenta, in proposito, onorevole ministro, di richiamare la sua attenzione su qualche fatto concreto assai importante. Innanzi tutto, la questione dei nuovi ospedali di Foggia. È stato finora speso circa un miliardo, ma i lavori sono sospesi da quasi tre anni. È stato fatto semplicemente il rustico, per la maggior parte senza infissi, e quindi si può immaginare quale danno derivi alla costruzione compiuta fino ad ora dalla mancanza di interventi.

Io non so se ciò dipenda dalla mancanza di finanziamenti o da altri fattori. Certo è che bisognerebbe evitare di iniziare un'opera che poi non sarà completata. Ciò comporta, come nel caso specifico, un grave sperpero di denaro pubblico.

Questo fatto mi consente di sottolineare le precarie condizioni ospedaliere di Foggia, una città che ha subito forse il maggior numero di distruzioni in seguito ai bombardamenti Foggia perdette allora il 30 per cento della sua popolazione; oggi, però, la popolazione di Foggia si è triplicata, per cui le necessità sono diventate ingenti. Si dovrebbe pertanto intervenire con urgenza, affinché quell'opera venga portata a compimento nel più breve tempo possibile.

Il Governo, con molto senso di responsabilità, rendendosi conto della mancanza di abitazioni nella città di Foggia, ha stanziato dei miliardi per la costruzione di un quartiere autosufficiente. I fabbricati sono pronti da quasi tre anni, ma non si può procedere alle assegnazioni perché quel quartiere è inabitabile in quanto mancano ancora tutti i servizi.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La competenza è dell'amministrazione comunale.

CAVALIERE. Ma il Governo sa che l'amministrazione comunale di Foggia ha un *deficit* che si aggira sui tre miliardi. Ora, il Ministero dei lavori pubblici, che interviene con mutui e sovvenzioni, ha tutto l'interesse e il dovere di provvedere affinché questo ingente patrimonio non resti inutilizzato e quindi si risolva il grave problema delle abitazioni per la mia provincia. Siccome la popolazione di Foggia, come ho già detto, si è triplicata, abbiamo numerosissime case malsane e numerosissimi quartieri che sono fonte di malattie e di corruzione per il modo come ci si vive. È urgente pertanto intervenire, superando la questione delle competenze. Di fronte all'impiego di tanti miliardi e di fronte alle esigenze di tanti cittadini, non bisognerebbe trincerarsi dietro la questione delle competenze specifiche di ciascun organo od amministrazione.

Desidero, inoltre, richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla questione della diga di Occhito, pur sapendo che questa opera non è di esclusiva competenza del Ministero dei lavori pubblici, essendo ad essa interessati anche il dicastero dell'agricoltura e la Cassa per il mezzogiorno. Si tratta di una diga gigantesca la quale risolverebbe il problema dell'irrigazione di tutto il Tavoliere pugliese. Ma i lavori non procedono in modo soddisfacente, a causa di deficienze che si riscontrano nell'esecuzione, forse per la scarsa capacità della ditta appaltatrice. È certo, comunque, che si sta sperperando denaro e perdendo moltissimo tempo, con enorme danno per l'economia della zona.

Un altro problema da risolvere è quello della costruzione del porto di Vieste, località posta sull'estrema punta del Gargano e classificata attualmente come porto-rifugio, che però è di ben scarsa utilità in quanto è assolutamente insufficiente e inadatto alle necessità della zona, considerando anche che un lungo tratto della costa adriatica è privo di qualsiasi porto.

A Vieste affluiscono alle volte naufraghi e profughi dalla vicina Jugoslavia, e vi cercano riparo, in caso di fortunale, i pescherecci operanti in quel tratto di mare e che per una lunghezza di centinaia di chilometri non hanno altra insenatura in cui potersi rifugiare.

Dalla costruzione del porto potrebbe avere impulso una locale industria della pesca, con notevoli benefici per l'economia non soltanto di Vieste ma di tutto il Gargano. Si potrebbe

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

dare l'avvio alla costruzione di una flotta di motopescherecci e si creerebbe così un movimento di lavoro e di capitali che consentirebbe di dare una possibilità di vita all'abbondante mano d'opera locale e di aprire all'intera zona un avvenire di progresso.

Il problema del porto di Vieste non è nuovo, è anzi ben noto al Ministero dei lavori pubblici, essendo stato impostato ormai da molti anni. Ci si è resi conto della necessità che i motopescherecci provenienti dai vari centri della Puglia (da Monopoli e da Mola, da Molfetta, da Bisceglie, da Barletta, Margherita e così via) possano contare su un approdo sicuro in caso di tempesta. Ma l'approdo di Vieste è insufficiente e inadatto, e così i nostri motopescherecci sono costretti a dirottare verso la costa dalmata, con le conseguenze a tutti ben note: le autorità jugoslave sequestrano il pescato e le stesse imbarcazioni, con enormi danni per gente che tanto si sacrifica.

Non avrei altro da dire, se non da richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle condizioni della viabilità, che sono davvero precarie per quanto riguarda sia la provincia di Bari, sia e soprattutto la provincia di Foggia.

Occorre trovare il modo perché altre strade passino all'«Anas» perché numerose strade comunali passino alla provincia; occorre soprattutto trovare il modo per costruire strade interpoderali, comunque numerose altre strade comunali, poiché sia i poteri dell'ente di riforma, sia quelli dell'Opera nazionale combattenti, sia quelli appartenenti ad aziende private sono in buona parte ancora pressoché isolati. Ho già denunciato il caso specifico di un migliaio di cittadini letteralmente isolati, specialmente durante la stagione invernale, a causa della mancanza di una strada oppure perché quella esistente è in condizioni di impraticabilità: mi riferisco in particolare a quella che da Giardinetto si immette sulla strada Ascoli-Foggia. A distanza di parecchi mesi non è nemmeno pervenuta la risposta ad una mia interrogazione sull'argomento. Eppure si tratta di un migliaio di cittadini che abitano in campagna senza luce e che hanno il diritto e il dovere di mandare i figli a scuola ed invece non possono farlo perché completamente isolati.

Un ultimo argomento su cui vorrei intrattenermi è la questione dell'approvvigionamento idrico già trattata dagli onorevoli Lattanzio e Sponziello e da qualche altro oratore che mi ha preceduto.

So che è stato presentato un disegno di legge, che giace al Senato, sulla questione dell'acquedotto pugliese e in genere sull'approvvigionamento idrico nelle Puglie.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non solo per le Puglie, ma per tutto il paese.

CAVALIERE. Per le Puglie, comunque, è certo che, allo stato attuale, si registra veramente una grande penuria di acqua, da cui derivano preoccupazioni sia per quanto riguarda l'igiene, sia per quanto concerne le prospettive turistiche della zona.

Tutti sanno che il Gargano registra un imponente sviluppo turistico, grazie anche all'opera della televisione, della stampa ed all'azione di enti su cui comunque il Governo esercita il suo controllo. Però, quando in una zona per venti ore su 24 manca l'acqua, è assolutamente impossibile pensare a un suo sviluppo turistico che risolverebbe tanti problemi, che darebbe ricchezza a quelle popolazioni. Nel periodo estivo, arrivano a migliaia i turisti da tutte le parti d'Italia e dell'estero, ma alle volte fuggono, poiché la mancanza d'acqua non consente le condizioni igieniche indispensabili in una zona che voglia svilupparsi turisticamente.

Confido che il Governo vorrà intervenire per ovviare a queste deficienze, ben compreso delle sue responsabilità. Del resto, il programma governativo, l'azione del ministro e del Ministero ci lasciano fiduciosi che, con il passare del tempo (speriamo però che non sia troppo lungo), le deficienze alle quali ho accennato saranno eliminate. Ed è per questo che non potrà mancare il mio voto favorevole al bilancio in discussione, voto che vuole significare riconoscimento di quello che è stato fatto e, più che speranza, fiducia in quello che sarà fatto in più e in meglio nell'avvenire.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole De Vito. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Ripamonti. Ne ha la facoltà.

RIPAMONTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il dibattito sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, è stato caratterizzato in questi ultimi anni, o se volete nei primi quattro anni della terza legislatura repubblicana, dal superamento dell'elencazione di problemi locali non risolti, rivolta a sollecitare il particolare interessamento del ministro e a strappare nella replica, con la giustificazione del mancato

intervento, la promessa o, come si suol dire, l'affidamento di presa in considerazione della richiesta per l'immediato futuro e, nel contempo, dall'inquadramento del settore in un preciso disegno politico di sviluppo globale della società italiana.

I problemi regionali, i particolari problemi del collegio elettorale, pur evidenziati nel dibattito, si ponevano e si pongono nel quadro di una organica politica di lavori pubblici, che non poteva e non può considerarsi a sé stante o collegata puramente dal rapporto tra i dati contabili, con il bilancio generale dello Stato, posto quest'ultimo in relazione al bilancio economico nazionale.

La politica del settore veniva da talune parti della maggioranza posta chiaramente nel quadro del disegno politico dal ministro Vanoni, anche se, come devo sottolineare all'onorevole Arenella, da parte comunista si rispondeva che tale inserimento non rappresentava che il tentativo di resuscitare una fantasma, proprio quando si andavano concretamente manifestando e maturando le condizioni politiche per passare da uno schema indicativo, seguito nelle sue linee generali, ad una politica di programmazione economica, quale si è proposta l'attuale maggioranza di centro-sinistra.

Ad un osservatore imparziale non potrà certo sfuggire come il dibattito sulla pianificazione da tempo in corso sul piano culturale — come ho già avuto occasione di far rilevare in Assemblea, la pianificazione è soprattutto un fatto di cultura — sia andato accentuandosi ed estendendosi negli ultimi anni alle forze politiche democratiche e come, proprio sulla base dei principi informatori della pianificazione democratica in una visione organica dello sviluppo della comunità che ha come fine l'espansione della persona umana e la piena affermazione delle sue vocazioni, si sia verificato l'incontro positivo per lo sviluppo della libertà, tra le forze politiche di centro-sinistra, incontro al quale l'onorevole Arenella ha chiaramente denunciato l'estraneità, ed io posso aggiungere l'opposizione, del partito comunista italiano.

Al centro di questo dibattito sulla pianificazione democratica e della responsabilità di questa fase caratteristica della vita del nostro paese, è ancora una volta la democrazia cristiana, il partito politico che ha in sé la capacità di risolvere i problemi che si pongono nella società italiana, per le fonti di ispirazione ideale, per la dottrina cui si richiama, per la visione cristiana dell'uomo

e della società, dei diritti di libertà e dei doveri di solidarietà sociale, della sfera di autonomia propria della persona e dei gruppi sociali e del potere di comando e di intervento dello Stato, che tale partito pone a base della propria azione, come è stato affermato nella relazione dell'onorevole Moro all'VIII congresso nazionale di Napoli.

E nell'assumere tale responsabilità, non si rinnega e non si rinuncia alla continuità di un'azione politica, che, seppure può essere esaminata con senso critico in taluni suoi aspetti, nel complesso ha portato alla ricostruzione non solo materiale del nostro paese, che ha raggiunto i livelli di sviluppo chiaramente delineati dal professore Saraceno nella sua nota sulla programmazione economica e sugli obiettivi del piano.

Soprattutto, non possiamo non richiamarci alle condizioni politiche dei vari anni o dei vari periodi ed all'esigenza fondamentale di difendere i valori di libertà e di democrazia, consolidando le strutture dello Stato democratico, proprio come scuola di libertà e di democrazia, contrastando le spinte eversive della destra e le spinte rivoluzionarie della sinistra comunista.

Se ci riferiamo all'anno 1950, come data indicativa della conclusione dell'opera di riparazione dei danni bellici (nel 1950 si è raggiunto il reddito medio *pro capite* prebellico), non possiamo non sottolineare come, nei dodici anni successivi, il saggio medio di incremento del reddito nazionale è stato del 6 per cento; gli investimenti netti sono passati dall'11 per cento del 1950 al 17 per cento attuale; l'aumento dell'occupazione che era di 200 mila unità l'anno nel 1950 (l'incremento naturale era di 240-250 mila unità), è passato a 500 mila unità annue, cioè oltre al doppio dell'incremento naturale: offerta di lavoro rilevante, anche se riferita all'offerta proveniente dalle masse sottoccupate. Intorno al 1973-75, come si prevede nella relazione Saraceno, dovrebbe concludersi il grande esodo dall'agricoltura e la nostra economia dovrebbe raggiungere le condizioni di pieno impiego.

In tale epoca — e ciò riguarda direttamente il nostro dibattito — le forze del lavoro in agricoltura dovrebbero ridursi a quattro milioni di unità (18 per cento) contro i 7,4 milioni del 1950 (40 per cento), mentre le forze del lavoro negli altri settori passerebbero da 11,4 milioni del 1950 (60 per cento) a 18 milioni (82,8 per cento), con un incremento in un quarto di secolo del 58 per cento. La stessa struttura del reddito subi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

rebbe una profonda modificazione: l'agricoltura darebbe intorno all'11 per cento del reddito nazionale (28 per cento nel 1950), con un aumento del 38 per cento (media annua: 1,3 per cento), gli altri settori l'89 per cento contro il 72 per cento del 1950 con un aumento del 350 per cento (6,2 per cento annuo).

Di fronte a queste prospettive si pone l'esigenza di una programmazione economica, quale è stata qui indicata e dibattuta sulla base della nota aggiuntiva alla relazione generale presentata dall'onorevole La Malfa, programmazione economica che tenda: al mantenimento delle condizioni per un'ordinata prosecuzione del processo di sviluppo in corso; all'eliminazione degli squilibri strutturali; a definire i lineamenti delle strutture economiche e sociali che dovranno accogliere la società italiana, che si trasforma assumendo le caratteristiche proprie di una economia progredita ed industrializzata.

Come ha detto l'onorevole Presidente del Consiglio, si deve passare da una politica di previsioni orientative ad un vero e proprio piano nazionale per lo sviluppo dell'economia, con le garanzie di libertà previste dalla Carta costituzionale e proprie del nostro movimento politico. Ebbene, questo processo di sviluppo economico, che trasforma completamente l'economia tradizionale di un gran numero di regioni e punta all'unificazione economica del nostro paese, ci porta ad incentrare il dibattito sulla politica urbanistica, cioè sui problemi connessi all'assetto territoriale, alle modifiche profonde del rapporto tra città e campagna, all'esigenza di una nuova politica della città dell'uomo.

Queste indicazioni non possiamo certamente pretendere di ritrovarle nella nota introduttiva allo stato di previsione della spesa del Ministero, che rimane una nota a carattere burocratico-contabile e non del tutto chiara, nonostante i richiami ed i suggerimenti ogni anno ripetuti in questa sede (il dibattito — mi riferisco al passato — assume troppo spesso il carattere di un dialogo tra sordi); le stesse indicazioni dell'importanza che assume il settore delle opere pubbliche visto nel suo complesso, cioè in modo unitario con gli interventi sussidiari o integrativi che poi diventano sostitutivi dell'azione principale — quali gli interventi settoriali fatti attraverso il piano di case per lavoratori o la Cassa per il mezzogiorno — non potrebbero certo risultare dall'ammontare globale degli investimenti nel settore

rapportati alla spesa complessiva dello Stato, cioè al bilancio totale dello Stato.

Anzi arriveremmo ad accertare una progressiva riduzione degli investimenti nel settore delle infrastrutture e dell'edilizia economica e popolare, proprio quando le condizioni di sviluppo richiederebbero un incremento degli investimenti per adeguare le infrastrutture di raccordo ed i servizi urbani e sociali alle nuove condizioni di reddito ed alla modifica dell'economia delle zone, che si trasformano a seguito della politica generale di sviluppo economico e sociale.

Troveremmo, sì, forse un aumento del dato contabile di spesa nel settore delle opere pubbliche, ma a questo aumento, destinato alla copertura degli impegni per annualità, corrisponde una riduzione degli investimenti effettivi nel settore. Abbiamo sollecitato più volte, nei dibattiti in Commissione ed in aula, l'inserimento nella nota preliminare del quadro completo degli investimenti diretti o indotti nel settore: la conoscenza di tali dati è indispensabile e sta alla base di una corretta politica di programmazione nel settore.

Quando vengono affrontati i problemi della programmazione economica, si deve anche offrire la dimostrazione della capacità della pubblica amministrazione di programmare anzitutto i suoi interventi, in particolare ponendo gli interventi nel settore delle opere pubbliche in relazione alle esigenze derivanti da un esame globale dello sviluppo delle regioni del territorio nazionale.

Queste indicazioni, però, ci sono state offerte, per il fatto che il bilancio viene discusso alla Camera dei deputati dopo essere stato approvato dal Senato della Repubblica, dal discorso che l'onorevole ministro ha tenuto in quella sede, discorso che ritengo verrà integrato e completato dalle dichiarazioni che, sulla base dei problemi emersi dal presente dibattito, l'onorevole ministro vorrà rendere alla Camera.

Il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe adempiere le funzioni, poste dallo stesso processo di pianificazione democratica, di centro efficiente di indirizzo urbanistico e di gestione unitaria delle opere pubbliche. Questa affermazione è stata fatta dall'onorevole ministro al Senato.

La pianificazione urbanistica, però (anche su questo punto non voglio dilungarmi, perché ho avuto modo di precisarlo già in altre occasioni), è una delle componenti della pianificazione democratica. Di conseguenza, per assumere le funzioni di centro efficiente di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

indirizzo urbanistico, il Ministero deve proporsi una politica urbanistica nell'ambito del processo di pianificazione democratica, in rapporto correlato alla politica economica.

È questo un tema — rapporti tra pianificazione urbanistica e programmazione economica — già largamente dibattuto e che sarà oggetto di discussioni a livello culturale al IX congresso dell'urbanistica italiana, dopo che nell'VIII sono stati delineati i principi informatori della nuova legge urbanistica, tradotti in gran parte nello schema del disegno di legge attualmente all'esame del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; iè un tema che ancora una volta, prima che in sede politica, si è posto in sede culturale ed è passato, più rapidamente di altri, dalla sede culturale alla sede politica, proprio nella misura in cui le forze politiche democratiche hanno affrontato il problema di fondo della pianificazione democratica.

Questa constatazione vale, onorevole sottosegretario, a mettere in evidenza l'esigenza di stimolare e sostenere le iniziative degli enti culturali, di ricerca scientifica ed operativa sulla pianificazione urbanistica, nella misura in cui si raccorciano i tempi per l'elaborazione o la ricerca sul piano culturale, la successiva precisazione sul terreno politico e la traduzione delle indicazioni offerte, dopo il dibattito parlamentare, attraverso le leggi, nel sistema di vita di una comunità quale la nostra.

Ed immediati contrasti sorgono, quando si affronta il problema dei rapporti tra la pianificazione urbanistica e la politica economica. Chi si contrappone alla programmazione economica, sul piano politico o sul piano di difesa di interessi egoistici di settore o di categoria, non può concepire, non può porsi neppure il problema dei legami diretti ed immediati fra sviluppo economico programmato e pianificazione territoriale ed urbana; chi non crede nei valori di libertà, nell'esigenza di ristrutturare l'ambiente per inserire l'uomo in una comunità umana che ne esalti la dignità, che consenta la sua partecipazione attiva quale protagonista degli sviluppi di libertà, degli sviluppi della società e dello Stato, non può cogliere il significato pieno di un processo di pianificazione urbanistica che, superando l'interesse egoistico ed immediato dell'arbitrario uso del diritto di proprietà del suolo, limiti tale diritto ai fini dell'equilibrato sviluppo degli insediamenti umani in rapporto alle esigenze umane di lavorare, di circolare, di ricrearsi, di elevarsi spiritualmente e culturalmente, di partecipare in modo attivo alla vita della comunità e dello Stato.

Trasformare la città in città dell'uomo, inserire la città nello spazio di sua naturale influenza, non annullando la città, ma riqualificando le funzioni tradizionali della stessa e, in particolare, rivalutando il centro storico tradizionale; affrontare il tema della politica della città, non solo come politica di strutture edilizie, di scena architettonica, ma come politica di libertà e come politica di conseguimento del massimo grado di comunicazione per il cittadino, sono tutte esigenze che si impongono di fronte ai fenomeni conseguenti all'unificazione economica del nostro paese, allo sviluppo di una nuova civiltà, alla crescita democratica, economica e culturale della società nazionale.

Un centro unitario di indirizzo urbanistico richiede anzitutto la volontà politica e la capacità di determinare precise scelte e, prima fra tutte, la scelta dello strumento legislativo, cioè la nuova legge urbanistica. Il disegno di legge elaborato dalla commissione presieduta prima dall'allora ministro, onorevole Zaccagnini, ampliata e presieduta poi dall'onorevole Sullo, attraverso l'apporto di esperti urbanisti, sociologi ed economisti, è attualmente all'esame del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; esso pone e definisce i rapporti tra la programmazione economica nazionale e la pianificazione urbanistica, pianificazione urbanistica che viene, non solo intesa come fase di verifica e di localizzazione territoriale degli interventi determinati dal processo di programmazione economica, ma che, nella sua fase stessa di indagini e di accertamenti statistici, di costi comparati e di previsioni globali di investimenti nei diversi settori, specie in quelli infrastrutturali, rappresenta la premessa ad una razionale specificazione delle previsioni in determinati settori della politica degli investimenti.

Se è vero che i diversi livelli di pianificazione urbanistica — livello urbano, livello comprensoriale e livello regionale — erano già stati individuati con la legge del 1942, non può certo non rilevarsi come tale identificazione, ad eccezione della scala urbana, non rispondesse ad una strumentazione amministrativa democratica improntata a principi di libertà, ma corrispondesse ad una esigenza di coordinamento posta dall'alto, che sul piano della conferenza dei servizi, cioè di tutti i settori della pubblica amministrazione che operano all'interno della regione, passava al compito più vasto ed impegnativo di proiettare nello spazio e nel tempo le linee di sviluppo di un piano svin-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

colato, dato l'ordinamento amministrativo esistente, da un'autorità democratica che potesse di conseguenza garantirne la validità, prevederne e dirigerne l'attuazione.

La legge urbanistica è strumento indispensabile, ma non sufficiente. L'attuazione dell'ordinamento regionale si ricollega non solo all'esigenza di attuare e di perfezionare il sistema delle autonomie in cui si articola lo Stato democratico qual è delineato dalla Costituzione repubblicana, ma alla stessa volontà di operare una politica di piano, la quale trova nella regione la sua articolazione territoriale. Così come si pone, alla scala urbana, il problema di una politica della città, che superi i limiti amministrativi e trovi la sua specificazione nel comprensorio che ne rappresenta l'*Hinterland* naturale di influenza, o nella più vasta area metropolitana che può anche superare i confini della regione, aree metropolitane che si vengono ad individuare in talune regioni ad alto sviluppo industriale del nostro paese.

Sicché il problema dell'utilizzo delle aree e della loro disponibilità per tutte le destinazioni si pone in sede urbanistica non solo a livello della città, ma anche dei comprensori. Il vincolo di espropriabilità, che è previsto in riferimento alle aree comprese nei piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale, deve essere posto in modo conseguente alle disposizioni vigenti ai sensi della legge n. 167, così che l'esproprio si attui, la corresponsione dell'indennità si effettui solamente in sede di attuazione del piano particolareggiato, prevedendo un limite di tempo, ad esempio, pari a 10 anni, così come è previsto dalla legge n. 167.

Il richiamo alla legge sull'acquisizione delle aree per l'edilizia economica e popolare, la legge 18 aprile 1962, n. 167, si pone quindi, logicamente, come premessa alla più ampia disciplina urbanistica. L'onorevole ministro ha largamente diffuso con una circolare la conoscenza della legge presso le comunità locali e gli enti pubblici interessati; segnalazione questa più che opportuna, affinché non continui a perpetuarsi nel nostro paese il sistema delle deliberazioni unanimi ai congressi degli enti locali (quale il congresso di Venezia) sulla esigenza di strumenti legislativi che consentano alla comunità di programmare e dirigere lo sviluppo urbanistico, e poi si pongano ostacoli all'utilizzo dello strumento che il Parlamento ha offerto proprio sulla base delle indicazioni espresse dalla periferia, cioè dai comuni. Bene, dunque, ha fatto l'onorevole ministro a richia-

mare l'attenzione delle amministrazioni locali sulla portata della legge, offrendone un'interpretazione coerente con il contenuto della relazione al disegno di legge e del dibattito parlamentare.

Non si tratta di limitare l'utilizzo della legge all'individuazione delle aree destinate all'edilizia sovvenzionata (sia essa economica o popolare, a seconda delle caratteristiche previste dalle leggi vigenti); si tratta invece di promuovere la formazione di patrimoni di aree comunali, da anni richiesta dai comuni, per far sì che una politica fondiaria della comunità si manifesti e l'intervento operativo del comune sul mercato delle aree si verifichi in modo da scoraggiare la speculazione sulle aree fabbricabili, così che non aumenti ulteriormente l'incidenza del costo delle aree sui costi di costruzione ed il contributo statale per l'edilizia popolare non venga totalmente assorbito dalla maggiore spesa per l'acquisizione dell'area.

Vano è infatti stanziare nel bilancio dello Stato somme quali l'ultima di 3 miliardi di contributi per 35 anni per contenere i canoni d'affitto o le quote di riscatto in misura sopportabile dalle categorie a reddito fisso, con una spesa nel tempo di oltre 105 miliardi (una spesa in valore attuale dell'ordine di 60 miliardi), se poi la loro efficacia è limitata a ridurre l'onere conseguente agli incrementi dei costi delle aree fabbricabili; sicché praticamente i 3 miliardi annui di contributi o i 60 miliardi in valore attuale, stanziati con la legge n. 195, si trasferiscono dal bilancio contabile dello Stato al bilancio economico dei proprietari delle aree fabbricabili. È noto, infatti, che nel 1949 il primo programma di case per lavoratori prevedeva un costo di lire 400 mila a vano, ivi compresa l'incidenza dell'area valutata al massimo in 50 mila lire a vano, così come è noto che oggi, alla periferia delle città, le cooperative edilizie che hanno ottenuto il contributo sulla legge n. 195 si vedono richiedere 400 mila lire a vano per la sola area edificabile. Questo fenomeno trova nella legge n. 167 (e la validità operativa della legge comincia ad essere riconosciuta dall'opposizione comunista, che nel dibattito in aula aveva mosso critiche ed avanzato dubbi) la sua limitazione ed il suo arresto.

Il richiamo alla legge n. 167 si pone anche come anticipazione della nuova legge urbanistica: nel momento in cui si avvia il dibattito sulla nuova legge urbanistica, si deve, a mio avviso, porre l'accento sullo strumento operativo che, posto in essere

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

dalle comunità locali, dimostrerà come sia assolutamente necessario ed indispensabile per una corretta politica urbanistica che il comune possa nel tempo disporre dell'utilizzo di tutte le aree, via via che vengono urbanizzate ed investite dal processo di espansione della città.

La legge n. 167 rappresenta anche uno stimolo alla pianificazione alla scala urbana. L'onorevole Baroni ha giustamente inserito nella sua relazione il quadro della situazione della pianificazione urbanistica del nostro paese. I piani regolatori riguardano 731 comuni, di cui 78 sono i comuni non obbligati; poco più del dieci per cento, quindi, sono i comuni che spontaneamente hanno posto in essere il piano regolatore, come programma di sviluppo della città. I piani approvati sono 130, quelli in corso di approvazione 112, quelli in corso di elaborazione 449, quelli da rielaborare 40.

Vi sono però anche 12 piani intercomunali, che riguardano altri 194 comuni. Vi sono altri comuni che hanno avviato presso i rispettivi organi deliberanti il dibattito sulla pianificazione urbana. Arriveremo a mille comuni investiti dal processo di pianificazione urbanistica, mille comuni che però comprendono in gran parte i capoluoghi.

Possiamo dire che la pianificazione urbana interessa, *grossa modo*, il 50 per cento della popolazione del territorio nazionale. È evidente che, se si applica la legge n. 167 nei comuni dove esistono determinati indici di sviluppo, si vengono ad accelerare i tempi della formazione di una coscienza urbanistica da parte degli amministratori locali e di un interessamento attivo dei cittadini al processo di pianificazione urbana.

La legge n. 167, contemporaneamente ai piani di sviluppo dell'edilizia economica e popolare, promuove le varianti ai piani regolatori e giustamente la circolare ministeriale limita tale facoltà ai casi di assoluta necessità; comunque richiede l'impostazione dei programmi di fabbricazione che dovrebbero già esistere a norma della legge del 1942 in tutti i comuni, perché il regolamento edilizio deve essere accompagnato dal piano di fabbricazione, che definisce la sua applicazione sul territorio comunale.

La legge stimola dunque il processo di pianificazione urbana e lo estende alla scala intercomunale. Il problema dell'intercomunalità si pone proprio nell'atto stesso in cui i comuni ricercano la localizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e delle attività industriali e intendono risolvere il problema delle aree

fabbricabili. Con la formazione del comprensorio intercomunale si supera il concetto dell'espansione della città a macchia d'olio. Per alcune grandi città l'individuazione del comprensorio può portare a superare lo stesso spazio regionale.

Il problema dell'intercomunalità si pone in diretto riferimento al processo di sviluppo economico e particolarmente al modificarsi del rapporto fra città e campagna, all'esodo dei lavoratori dall'agricoltura, al fenomeno di accentramento urbano. A Milano e a Torino centri studi, sorti per iniziativa degli enti locali, si sono posti il problema della definizione di un metodo per individuare dimensioni e caratteristiche delle aree metropolitane.

Onorevoli colleghi, nel volgere di un quarto di secolo oltre tre milioni di lavoratori sono passati o passeranno dal settore dell'agricoltura ad altri settori; sette milioni di nuove unità lavorative sono state o verranno impiegate nei settori secondario e terziario. I conseguenti vasti movimenti migratori, il sorgere di nuove zone industriali (anche per leggi speciali), la rottura della città contadina, l'accentramento urbano, il definirsi delle zone metropolitane sono tutti fenomeni che impongono l'esigenza di un centro unitario di indirizzo della pianificazione urbanistica, di una precisa scelta di politica urbanistica, di una nuova legge urbanistica e dell'attuazione del sistema delle autonomie locali.

Più che pensare al Ministero dell'urbanistica, onorevole relatore, sono favorevole ad una riqualificazione delle funzioni del Ministero dei lavori pubblici e ad una nuova articolazione interna che preveda una direzione generale per l'urbanistica, disgiunta da quella per le opere igieniche e sanitarie. Nello stesso tempo la sesta sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che affronta i temi dell'urbanistica, dovrebbe diventare la prima, in modo da poter coordinare la realizzazione delle varie opere e controllarne l'inserimento nel processo di pianificazione territoriale.

Unitamente alla nuova strutturazione interna degli organi centrali, si deve anche prevedere la loro articolazione regionale, attraverso il potenziamento delle sezioni urbanistiche presso i provveditorati regionali alle opere pubbliche, anche per evitare ritardi nell'approvazione dei piani ed i conseguenti rallentamenti nell'attività di pianificazione da parte dei comuni, determinati dall'eccessiva lunghezza dei tempi tecnici, per la lentezza delle procedure che intercorrono fra la delibera di adozione del piano ed il decreto

di approvazione dello stesso. Si è dovuto elevare a tre anni la durata operativa misure di salvaguardia, ma nemmeno questo maggiore spazio di tempo è stato sufficiente per consentire l'esame dei piani da parte degli organi del Ministero e, quindi, la loro approvazione prima della scadenza delle misure di salvaguardia medesime.

Oltre ad attuare il decentramento burocratico e ad adeguare la consistenza degli uffici alle nuove esigenze della politica urbanistica nazionale, occorre anche, onorevole ministro, stimolare gli studi e le ricerche in questo importante campo, promuovendo la costituzione di centri di documentazione e di ricerche operative nel settore. In particolare dovrebbero essere condotte indagini approfondite sui costi di urbanizzazione, i quali devono essere posti in rapporto alla previsione di utilizzo delle aree offerta dai piani territoriali o urbani: ne deriva l'esigenza di accelerare gli studi e le ricerche in tema di pianificazione territoriale.

All'inizio del mio intervento mi sono occupato dello stato di previsione della spesa e della sua staticità. Vorrei ora soffermarmi su taluni aspetti particolari.

Già nel 1958, proprio nel mio primo intervento in questa Assemblea sul problema delle opere pubbliche e dell'edilizia popolare, ho posto l'accento sul fenomeno individuato con un nuovo termine significativo, quello delle «coree», cioè del formarsi nelle zone ad alto sviluppo economico, caratterizzate da elevati indici di sviluppo industriale, dove più radicale è la modifica del rapporto fra città e campagna, o nelle zone interessate ai «poli di sviluppo» industriale del sud, di aggregati di abitazioni, di moderni *shums* che caratterizzano, sul piano dello sviluppo residenziale, la seconda rivoluzione industriale del nostro paese, così come hanno caratterizzato la prima rivoluzione industriale dell'Inghilterra.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

RIPAMONTI. Il fenomeno delle «coree» non ci deve interessare solamente sotto l'aspetto urbanistico, ma soprattutto sotto l'aspetto morale e politico, coerentemente con la nostra concezione della dignità e della libertà umana nell'ambito della comunità.

In quell'occasione, denunciavo l'esigenza di intensificare gli investimenti pubblici nel settore dell'edilizia economica e popolare e di imprimere un nuovo indirizzo all'investi-

mento edilizio globale nel nostro paese. Non voglio, ora, ripetere alcune indicazioni da me segnalate alla Camera e al Governo l'anno scorso, allorché, affrontando il problema del fabbisogno globale di abitazioni nel nostro paese, con riferimento ai prossimi quindici anni, tale fabbisogno è stato da me individuato in almeno cinque milioni di abitazioni, pari quindi a 25 milioni di vani. Ne deriva la previsione dell'investimento di 15 mila miliardi (1.500 miliardi all'anno), nonché la esigenza di destinare la maggior parte di tale investimento alla costruzione di abitazioni per le categorie a reddito fisso, per i ceti popolari.

Circa la ripartizione territoriale, non si tratta di stabilire, in una qualunque legge che riguardi gli investimenti edilizi, che il 40 per cento deve essere destinato al Mezzogiorno od alle zone in cui opera la Cassa per il mezzogiorno, e il 60 per cento alle regioni del centro e del nord. Non si può partire da questa impostazione nella ripartizione degli investimenti, senza suffragarla con un'indagine razionale dei fenomeni che si rilevano nelle varie regioni e nelle varie zone, così da arrivare ad una ripartizione territoriale degli investimenti basata su indici che tengano conto non solo dell'affollamento medio per stanza, riferito alle abitazioni destinate alle categorie a reddito fisso, ma anche delle modificazioni introdotte nelle varie zone dal processo di sviluppo in corso (movimento migratorio, incremento degli addetti ai settori secondario e terziario).

Questo accertamento è possibile: basta rielaborare opportunamente i dati del censimento del 15 ottobre 1961, così da prospettare la consistenza del patrimonio edilizio del paese e da individuare l'indice di affollamento delle abitazioni attualmente occupate — in affitto o in proprietà — dal ceto medio e dalle categorie popolari.

L'indagine statistica non è sufficiente se non è orientata ad individuare il fenomeno delle «coree», del sorgere di nuovi quartieri di *shums* e deve essere, comunque, integrata dall'esame di altri aspetti che denunciano l'importanza dal punto di vista morale e spirituale, oltre che politico, di una politica della casa che sia tale da assicurare una abitazione adeguata alla famiglia, come prima cellula fondamentale della società.

È stata opportunamente indetta la conferenza nazionale sull'edilizia: ne ha parlato l'onorevole Arenella, la stampa ne ha rilevato l'importanza. Ho visto l'ordine dei lavori di tale conferenza e mi permetto di osservare

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

che il tema di fondo dovrebbe riguardare le prospettive globali dello sviluppo abitativo del nostro paese.

È evidente che da un dibattito sulla politica della casa in Italia si deve arrivare a proposte concrete sul piano legislativo e, quindi, anche a prospettare eventuali modifiche al provvedimento sul piano decennale per le case ai lavoratori. Il disegno di legge relativo è all'esame, in sede referente, di due Commissioni parlamentari: le proposte di modifica al testo governativo sono all'esame di un Comitato ristretto, dopo che le Commissioni hanno approvato le linee generali del provvedimento, che rispondono al dettato costituzionale per quanto riguarda le agevolazioni per l'acquisizione della proprietà dell'abitazione. Tale orientamento è stato determinato da un voto unanime del Parlamento, sollecitato da tutte le forze politiche.

Non possiamo, però, non essere d'accordo sul fatto che in sede di programmazione economica generale si debba pervenire ad una specificazione quantitativa e qualitativa degli investimenti nel settore dell'edilizia per le abitazioni. Si dovranno conseguentemente modificare le leggi esistenti o in corso di approvazione, e dalla conferenza nazionale sull'edilizia ci attendiamo utili suggerimenti in questo senso.

Non sono, invece, assolutamente d'accordo sulla opportunità di fermare l'iter legislativo del provvedimento sul piano decennale per le case ai lavoratori. Ripeto, non posso essere d'accordo, perché in questi quattro anni, partendo dalla premessa dello smobilizzo del patrimonio edilizio degli enti pubblici per impostare poi il piano di sviluppo dell'edilizia economica e popolare, così come avevo previsto in un mio articolo sulla rivista *Edilizia popolare*, si è praticamente arrivati ad una politica di « smobilizzo » dell'edilizia economica e popolare, senza impostare il piano di sviluppo abitativo. Soltanto nell'ambito di un piano di sviluppo dell'edilizia popolare era ed è possibile favorire l'accesso alla proprietà della casa da parte dei lavoratori, anche attraverso la destinazione al riscatto del patrimonio degli enti pubblici realizzato con l'intervento dello Stato. Ora, la volontà unanime del Parlamento è stata quella di promuovere un certo processo di trasformazione degli enti pubblici per l'edilizia popolare; si è avuta, però, una risposta negativa da parte degli inquilini.

Furono i comitati popolari che alla fine del secolo scorso iniziarono ad agitare il problema del diritto alla casa, puntando sulla

solidarietà politica, sociale ed economica dell'intera comunità per promuovere la costruzione di abitazioni per i lavoratori; sono gli stessi comitati popolari che, idealmente costituiti nell'ambito del patrimonio dell'edilizia pubblica, si oppongono oggi ad uno smobilizzo indiscriminato, che non sia tale da garantire che il patrimonio edilizio attuale venga utilizzato come strumento di nuovi sviluppi dell'edilizia popolare.

Si è fatta una politica di smobilizzo, e non una politica di sviluppo: è cessata, infatti, l'efficacia delle leggi 9 agosto 1954, n. 640, e 2 luglio 1949, n. 408, e quest'ultima viene finanziata anno per anno senza un preventivo programma di sviluppo generale.

Ecco perché, mentre la commissione per la programmazione (nei cui lavori dovranno tenersi presenti anche le linee di una politica della città, come ho prospettato nel mio intervento in sede di discussione dello stato di previsione del Ministero del bilancio) promuove le linee di impostazione di una politica a lungo termine nel settore della ristrutturazione abitativa del nostro paese, occorre, onorevole ministro, accentuare con urgenza l'investimento pubblico nel settore. È un appello che anche la stampa ha raccolto, in questo ultimo periodo, da tutte le città italiane.

Ebbene, il programma decennale per le case ai lavoratori rappresenta la prosecuzione di una politica di intervento nel settore abitativo, che va certamente coordinata con l'azione di gestione unitaria delle opere pubbliche da parte del Ministero dei lavori pubblici e deve essere riqualificata nella localizzazione urbanistica degli interventi.

Non è possibile fermare un programma, del resto assai limitato, di sviluppo dell'edilizia economica e popolare, e cioè l'unica legge presentata al riguardo in questi ultimi cinque anni, per arrivare poi ad una impostazione più razionale, più perfetta, per definire in modo logico l'investimento pubblico nel settore abitativo. Vi è un tema più generale per la commissione della programmazione, tema che da anni sottoponiamo all'attenzione del Governo e che riguarda l'indirizzo dell'investimento globale nel settore abitativo.

Negli ultimi dieci anni, dal censimento del 1951 a quello del 1961, 8.317 miliardi sono stati investiti nel settore abitativo: investimento eccessivo se rapportato alla situazione economica nazionale, ed inoltre indirizzato in modo contrastante con le esigenze della ristrutturazione delle nostre città, dei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

nostri borghi rurali, con le esigenze di tutelare la dignità e la libertà della famiglia.

Infatti, dieci milioni di vani di nuova costruzione, per più di 8.300 miliardi di investimenti, non hanno modificato la struttura abitativa delle nostre città, non hanno risolto il problema della coabitazione, il problema dell'affollamento. Ottomila e passa miliardi rappresentano un investimento superiore ad ogni previsione, un investimento sufficiente, se destinato per il 64 per cento all'edilizia economica e popolare secondo le indicazioni dello « schema Vanoni », per risolvere il problema della casa nel nostro paese.

Se, ad esempio, si affronta l'analisi della formazione del capitale investito nel 1961, si riscontra che, su 1.200 miliardi, 300 miliardi sono stati rappresentati dai mutui bancari: è stato il risparmio popolare che, attraverso l'afflusso alle banche autorizzate al credito a medio ed a lungo termine, si è tradotto in investimenti in edilizia non certamente destinata alle categorie popolari. Vi è dunque da rivedere la destinazione dell'investimento del risparmio popolare ed i criteri seguiti dagli enti pubblici assistenziali, o previdenziali, o assicurativi nella formazione dei programmi di investimento nel settore edilizio.

Sono questi aspetti economici e finanziari che vanno esaminati, insieme con gli aspetti urbanistici, in quella sede; ma vi sono aspetti politici e sociali su cui è prioritaria e prevalente la scelta del Parlamento. Non sono gli esperti che definiscono i concetti ispiratori della nuova politica della casa: è il Parlamento della Repubblica italiana, nel dialogo tra le forze politiche, che offre al Governo le indicazioni che sono alla base di una politica di sviluppo della residenza nel nostro paese.

Forse, trascinato dalla passione che porto per questi problemi, ho esaurito il tempo a mia disposizione. Perciò non posso soffermarmi più ampiamente sui fenomeni relativi alle aree metropolitane, alle esigenze dell'incremento degli stanziamenti nei settori delle infrastrutture, dei trasporti interni delle città, degli impianti urbanistici.

Né posso adeguatamente illustrare l'esigenza dei centri di ricerca operativa (ne esistono parecchi all'estero, finanziati anche dallo Stato), già segnalata all'attenzione del Parlamento e del Governo in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1959-60. L'attività di detti centri è indispensabile per arrivare ad una definizione razionale delle norme per l'attività edilizia. A questo proposito, sarebbe opportuno che le norme di carattere tecnico, elabo-

rate dagli organi tecnici (proposte, ad esempio, dal Consiglio nazionale delle ricerche ed approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici), fossero rese obbligatorie senza dover essere tradotte di volta in volta in leggi specifiche. Non so se il problema sia risolubile dal punto di vista giuridico, ma in altri paesi non si presenta l'esigenza di una legge specifica per imporre e dettare norme, ad esempio, sull'uso dei cementi armati. Vi sono centri di ricerca riconosciuti che hanno questa funzione. La legge generale prescrive che nell'esecuzione di certe strutture devono essere rispettate le norme tecniche elaborate dai centri di ricerca. È questo un problema, onorevoli colleghi, che deve essere approfondito, per evitare che le norme di legge in tema di tecnica edilizia, superate dallo sviluppo della tecnica, vengano ad essere integrate con circolari.

Vi è poi il problema delle norme di tutela per la viabilità: il disegno di legge relativo è stato assegnato, in sede legislativa, alla Commissione lavori pubblici. È urgente emanare le norme di tutela per difendere il patrimonio stradale di nuova costruzione o per rendere meno difficoltosa l'impostazione di nuovi programmi e di nuovi investimenti nel settore autostradale.

Onorevoli colleghi, tralascerò altre indicazioni che desideravo sottoporre alla vostra attenzione, e vorrei concludere richiamandomi alle situazioni delle zone in sviluppo e di quelle ad alto sviluppo industriale, cioè richiamandomi alla figura nuova che l'area metropolitana assume nel nostro paese ed a quella del polo di sviluppo industriale, che si delinea in particolare nel sud. Abbiamo sempre trattato, a proposito del polo di sviluppo e dell'area metropolitana, soltanto l'aspetto tecnico-economico dell'incremento del reddito e dell'incremento dei posti di lavoro. Ma ci siamo mai posti il problema dei fenomeni sociali e umani collegati a questi indici? Soltanto chi ha una visione materialistica dello sviluppo economico può individuare negli indici di incremento del reddito o del benessere i livelli di sviluppo delle aree metropolitane o delle zone collegate ai poli di sviluppo industriale. Vi siete mai chiesti se, di fronte a questi nuovi fenomeni, non fosse opportuno un approfondito dibattito sul piano politico, per porre l'accento sulle trasformazioni radicali di modelli di comportamento e di vita, quali si verificano a seguito del trasferimento di masse di lavoratori che lasciano le campagne nel sud e nel nord per recarsi nei nuovi centri investiti dal processo di sviluppo?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

Siamo all'inizio di questo processo. Vi sono zone metropolitane nel mondo quale la zona di Tokio, che ha 20 milioni di abitanti, pari alla popolazione della Jugoslavia, o quale la zona metropolitana di Londra, che ha 10 milioni di abitanti, pari alla popolazione dell'Austria. Pensate alle dimensioni non soltanto economiche, o tecniche, o urbanistiche, ma alle dimensioni sociali, morali, umane di questo fenomeno.

Noi vogliamo rivalutare la libertà e la dignità dell'uomo; non vogliamo che la città del benessere soffochi la città dell'uomo; vogliamo uno sviluppo equilibrato, uno sviluppo democratico della città; vogliamo, sì, ristrutturarla in senso moderno e democratico, ma vogliamo anche trasformarla in un centro vivo e vitale, nell'ambito del quale si avvalori la dignità umana e l'uomo acquisisca il massimo grado di comunicazione e di libertà, divenendo così protagonista della vita della città e, attraverso la città, della vita della nostra Repubblica. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

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

SINESIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ritenuto doveroso portare il mio contributo al dibattito del bilancio dei lavori pubblici, non solo per un atto di solidarietà con gli altri onorevoli colleghi che hanno voluto giustamente mettere in luce il problema che mi accingo a trattare, sia pure in forma sintetica, ma anche perché tale problema è stato oggetto di valide ed autorevoli argomentazioni in occasione della recente discussione svoltasi in quest'aula sul bilancio della marina mercantile. Intendo parlare del problema dei porti italiani.

Dopo che sono stati discussi altri gravi e notevoli problemi, quali quelli della casa, dell'urbanistica moderna, delle strade, delle autostrade, delle infrastrutture necessarie allo sviluppo economico e all'avanzamento del reddito nel paese, mi sembra opportuno trattare anche detto problema, perché si tenga nel doveroso conto in occasione delle prossime previsioni e soprattutto in occasione della formulazione di leggi importanti quali quelle che devono creare le infrastrutture. Il problema dei porti italiani è di notevole rilevanza per l'avvenire del nostro paese, e va subito posto all'attenzione del Parlamento e del Governo nella forma più responsabile, ma anche nella forma più realistica, perché la

realtà, anche se cruda e pericolosa, sia presente nella mente di coloro che debbono prendere le relative decisioni.

Onorevole ministro, noi assistiamo impotenti al susseguirsi di proposte di leggi tendenti a tamponare situazioni veramente drammatiche, anche se qualche volta in modo ingiusto (perché queste leggi magari tamponano il problema del porto di Genova e non aiutano a risolvere il problema del porto di Napoli o di quello di Trieste o di Palermo, attraverso finanziamenti polverizzati, finanziamenti singoli e straordinari, che non possono risolvere nel suo complesso il grave problema dei porti).

Ma la soluzione del problema dei porti italiani non è ulteriormente dilazionabile, per i gravi pericoli che potrebbero derivarne all'economia del paese in continuo sviluppo, tenendo conto della notevole affermazione conseguita in questi anni dai nostri traffici marittimi. Il problema va affrontato subito, senza esitazioni e con coraggio, anche se, naturalmente, è necessario inquadrarlo nel più vasto problema della programmazione economica nazionale. E poiché i due relatori al bilancio (mi si consenta di dirlo con molta chiarezza), al Senato ed alla Camera, non hanno accennato a questo vitalissimo problema che è il supporto di una qualunque nuova politica di espansione, mi accingo a farlo io, con doveroso senso di gratitudine verso di lei — onorevole ministro — che, anche se l'ora è tarda, mi presta la sua autorevole attenzione, e verso gli onorevoli colleghi che nel dibattito di questi giorni hanno recato il contributo della loro esperienza e del loro amore per il nostro paese.

Il problema dei porti si pone in funzione dell'esigenza di aumentare il loro grado di economicità ed il loro rendimento, in relazione all'elevato stadio di perfezione raggiunto dalla meccanizzazione e dall'automazione, dalla tecnica navale, da quella portuale, nonché dall'accelerato ritmo dei traffici e della specializzazione del naviglio.

La storia dei porti è notissima; ed io eviterò di rinnovare, in questa occasione, l'illustrazione di come sia connesso lo sviluppo degli empori marittimi alle condizioni economiche, politiche e sociali delle regioni nelle quali si sono sviluppati. Il porto è il canale normale dei contatti tra i popoli, è la porta della civiltà attraverso cui il lavoro riesce a costruire l'accrescimento del reddito del paese.

Ed ella, onorevole ministro, anche se non sollecitato, nel suo discorso di replica al Senato nella seduta del 28 giugno scorso

ha confermato con responsabilità ed alto senso civico la sua opinione sull'opportunità di varare entro la legislatura un piano per i porti, che dovrebbe avere la priorità su altre importanti iniziative, trattandosi di spese produttive, e considerando il contributo che il traffico marittimo apporta alla bilancia dei pagamenti.

Nel 1961 il traffico marittimo dell'Europa dei « sei » ha superato i 450 milioni di tonnellate di merci caricate e scaricate, di cui circa 50 milioni di tonnellate per il cabotaggio nazionale dei paesi membri. Questa cifra rappresenta un aumento del 25 per cento, in rapporto al traffico che si aveva alla vigilia dell'entrata in vigore del trattato di Roma, e supera del 5 per cento l'incremento segnato dal traffico marittimo mondiale. Lo sviluppo economico dei « sei » ha quindi provocato un aumento del traffico marittimo di un quinto superiore alla media mondiale. Occorre aggiungere che l'Italia occupa il primo posto tra i « sei », con un aumento del 45 per cento.

Il traffico del porto di Genova, negli ultimi dieci anni, è praticamente raddoppiato e ha oltrepassato i 22 milioni di tonnellate, superando così per la prima volta nella sua storia il porto di Marsiglia. Napoli nel 1961 è andata oltre i 13 milioni di tonnellate; e Venezia, per la prima volta, ha oltrepassato i dieci milioni di tonnellate avvicinandosi agli 11. I porti di Augusta e di Ravenna, in funzione del movimento degli oli minerali, si sono inseriti fra i maggiori scali italiani; e tutto l'Adriatico, per i rilevanti incrementi verificatisi a Venezia, Ravenna ed Ancona, ha accusato un palese risveglio, partecipando per il 30 per cento al traffico nazionale e segnando un incremento del 14 per cento (incremento nazionale: 12 per cento).

L'apertura dei trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, come ebbi a dire nella mia relazione al bilancio della marina mercantile, nonché la costruzione dell'oleodotto Genova-Svizzera-Germania, dovrebbero incrementare ulteriormente il movimento di taluni porti italiani.

La domanda di adesione alla Comunità economica europea della Gran Bretagna, della Norvegia e della Danimarca, che saranno probabilmente seguite da altri paesi, porrà questioni nuove per il futuro dei traffici marittimi.

In primo luogo, il mercato comune potrà diventare la più grande potenza marittima del mondo. Se si tiene conto della Grecia, che è già associata, si può considerare che i

paesi membri disporranno domani di più della metà del tonnellaggio mondiale, cioè a dire di 62 milioni di tonnellate su una flotta di 136 milioni di tonnellate in servizio. Il traffico dei porti della comunità si prevede possa abbracciare 650-670 milioni di tonnellate di merci, compreso il cabotaggio. L'estensione del mercato comune alle grandi potenze marittime del nord acuirà la concorrenza.

Onorevoli colleghi, non è sufficiente che l'Italia abbia conseguito il più forte incremento del movimento marittimo. Per far sì che i nostri porti consolidino i primati raggiunti, si rende urgente porli in condizioni di maggiore produttività. I porti divengono tanto più costosi, quanto più è lento il loro funzionamento; e le merci deviano dai porti quando i costi sono troppo elevati.

Presso il Ministero della marina mercantile è stata da tempo costituita una commissione di studio per la produttività delle operazioni portuali, le cui conclusioni dovrebbero essere portate all'esame di un comitato interministeriale. L'argomento è stato trattato pure in seno alla commissione permanente per le comunicazioni e le opere pubbliche del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che lo esamina anche con riguardo alla politica comune da attuare dai paesi della C. E. E. e allo studio delle infrastrutture.

In tale sede è stato rilevato come la congestione dei traffici portuali sia in gran parte dovuta all'insufficienza delle banchine e dei mezzi meccanici per il carico e lo scarico nonché agli ingorghi per lo smistamento camionistico e ferroviario nell'entroterra. Un recente convegno, riunitosi per trattare questo tema, ha rilevato la limitata entità delle somme spese in Italia per i porti; somma che è di circa 200 milioni all'anno e serve solamente al ripristino delle vecchie strutture, salvo qualche riattamento.

All'apporto di traffico che al Mediterraneo deriverà dall'apertura dei trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, dalla costruzione dell'oleodotto Genova-Svizzera-Germania, dal sorgere di nuovi stabilimenti industriali nelle zone depresse, dall'incremento dei rapporti con i paesi mediterranei, e quanto prima con quelli africani, occorre corrispondano efficienti impianti portuali.

Per pervenire a ciò, si rende intanto necessario attuare quel coordinamento e quelle riforme che la costituzione della commissione di studio per la produttività si è ripromessa di conseguire.

Da alcuni esercizi finanziari le dotazioni del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per la esecuzione di opere marittime ordinarie e straordinarie, classificate e non classificate, sono state così esigue, che non è stato possibile fronteggiare neppure le più immediate esigenze, sia pure di spesa limitata. Pertanto, gli interventi dell'amministrazione dei lavori pubblici nel settore delle opere marittime sono stati limitati ai casi più urgenti ed indilazionabili ed a pochi lavori di completamento, là dove con una modesta spesa era possibile rendere funzionante un'opera.

D'altra parte, come è dato rilevare dalla discussione svoltasi al Senato in sede di esame del bilancio della marina mercantile, e com'è stato anche riconosciuto dallo stesso ministro dei lavori pubblici nella stessa sede in occasione dell'esame del bilancio del proprio dicastero, il problema è ormai giunto ad una fase preoccupante.

Prima di illustrare le esigenze dei nostri porti, è necessario svolgere alcune considerazioni di carattere generale, che valgano a dimostrare tutta l'importanza del traffico portuale nel campo dell'economia nazionale.

Va in primo luogo considerato che i porti classificati raggiungono il numero di un porto per ogni 50 chilometri circa di sviluppo litoraneo nazionale (chilometri 7.456,4), mentre i porti non classificati raggiungono il numero di un approdo per ogni 20 chilometri.

Va altresì messo in rilievo che l'85 per cento del commercio estero italiano, sia in partenza sia in arrivo, si effettua via mare, e che la massa dei traffici marittimi è di gran lunga superiore a quella svolta dalle ferrovie nazionali: precisamente trattasi di un rapporto di 20 ad 1. Per di più, il traffico commerciale marittimo nel 1959 è quasi raddoppiato nei confronti del 1935, mentre, dai dati ufficiali finora conosciuti, nello scorso anno esso ha raggiunto i 115 milioni di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate.

Procedendo poi ad una estrapolazione di ordine statistico, nel 1970 il traffico complessivo marittimo prevedibilmente raggiungerà tonnellate 131.562.450, pari ad una volta e mezzo quanto rilevato nel 1959.

Attualmente i nostri porti riescono già con notevole difficoltà a smaltire il traffico che vi converge; ma è certo che sono assolutamente inadatti per le future esigenze. Se non si provvede in tempo (e in materia di opere marittime il tempo tecnico di esecuzione è piuttosto lungo) si andrà incontro ad una situazione tragica, in quanto il traf-

fico, non trovando il necessario sbocco, dovrà per forza di cose disertare i nostri porti e dirottare verso i vicini porti esteri.

Va inoltre tenuto presente che con il movimento di un porto è intimamente connessa una serie di organizzazioni commerciali ed industriali, che danno vita a loro volta ad un complesso di attività con vastissimo movimento di capitali e largo impiego di lavoro. Per di più, il traffico marittimo apporta alla bilancia dei pagamenti un considerevole contributo di valuta estera pregiata. Esso infatti rappresenta un cospicuo cespite delle entrate dello Stato. Nel 1949-50 lo Stato ha esatto 3 miliardi 293 milioni e 658 mila lire per dazi doganali, tasse erariali di sbarco merci e tasse e sopratasse di ancoraggio; nell'esercizio 1958-59, quando cioè il movimento aveva superato gli 80 milioni di tonnellate, il gettito di tali entrate è salito a 53 miliardi 730 milioni e 721 mila lire. In tali cifre non è computato ovviamente quello che viene allo Stato, a titolo vario, dalle diverse attività commerciali ed industriali connesse con i porti.

Queste considerazioni dimostrano appunto che le spese investite nel potenziamento dei porti sono spese eminentemente produttive.

Per quanto poi attiene la difesa dei litorali e degli abitati dalla corrosione del mare, va messo in evidenza che anche in tale settore le spese occorrenti per la esecuzione delle relative opere sono da considerarsi altrettanto produttive. Infatti, a parte la considerazione che trattasi in alcuni casi di preservare dalla distruzione un vastissimo complesso di patrimonio urbano, sta di fatto che — come si è rilevato da un campione effettuato lungo il litorale della provincia di Savona — annualmente in virtù della esistenza di litorali sabbiosi è stato registrato un numero di presenze di forestieri corrispondente in media a 6 unità per metro quadrato di spiaggia. Calcolando in difetto la spesa di soggiorno in lire duemila giornaliera, si avrà un reddito di lire 12.000, pari ad un valore capitale di lire 140.000 per metro quadrato, il quale è dovuto al lido sabbioso ed alla connessa attrezzatura turistica che per altro esiste solo in conseguenza del primo.

I dati del campione possono essere applicati senz'altro ai numerosi centri balneari nazionali. Tenuto conto che della massa turistica una notevole aliquota è costituita da turisti stranieri che portano in Italia valuta pregiata, resta dimostrato il beneficio che ne deriva alla economia nazionale in genere,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

e più precisamente alla bilancia dei pagamenti.

Non si è lontani dalla realtà se si afferma che per effetto di tale movimento turistico il gettito che deriva all'economia nazionale può valutarsi in varie decine di miliardi.

Al fine di affrontare e risolvere in maniera definitiva il problema delle opere marittime, il ministro Sullo ha disposto che sia studiato un vasto e completo programma, nel quale siano contemplate tutte le esigenze del servizio delle opere marittime; programma il cui importo, è da presumere, raggiungerà un totale di diverse centinaia di miliardi. Anche se si volesse limitare l'intervento dello Stato ai soli grandi porti, la spesa occorrente supererà senz'altro i duecento miliardi.

Di fronte a tali esigenze stanno gli esigui stanziamenti previsti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1962-63, stanziamenti che si concretano nella misura seguente: ordinaria manutenzione, illuminazione, pulizia dei porti e manutenzione dei fondali lire 3 miliardi; opere marittime straordinarie lire 5 miliardi 420 milioni (ivi comprese lire 3 miliardi 450 milioni derivanti da leggi speciali per i porti di Ravenna, Venezia e Palermo, e 470 milioni per il porto di Nogaro, restando così disponibili per i rimanenti 13 porti solo 1.500 milioni); lire 295 milioni per escavazioni straordinarie; per riparazione danni da mareggiate lire 145 milioni; per riparazioni danni bellici lire 445 milioni. Per le opere marittime non classificate (porti di quarta classe) è prevista una annualità trentacinquennale di lire 55 milioni, in esecuzione della legge 3 agosto 1949, n. 589; tale annualità, che viene erogata agli enti locali quale contributo, corrisponde ad un importo capitale di lavori di un miliardo e duecento milioni circa. In tale settore il fabbisogno è di oltre 10 miliardi.

Mi consenta ora, onorevole ministro, di ricordare le conclamate prospettive di sviluppo del Mezzogiorno e delle isole ed il ruolo fondamentale e determinante che i porti hanno per il progresso e lo sviluppo di quelle zone.

La Sicilia particolarmente, per le sue scarse strade ferrate, per la naturale strozzatura costituita dallo stretto di Messina e per il dissestato sistema viario, si trova in una posizione grave, se si tiene conto anche che, oltre al traffico tradizionale, deve smistare tutta la produzione chimico-mineraria, che ha avuto in questo ultimo periodo

una continua espansione. Quasi tutti i porti della Sicilia sono dotati di banchine e moli imbasati intorno a valori che oscillano fra meno metri 4,50 e metri 8. L'evoluzione delle costruzioni navali, dopo l'ultimo conflitto mondiale, con la realizzazione di navi da trasporto e passeggeri di grande tonnellaggio e pescaggio (intorno a metri 10-11,50) ha posto in grave crisi quasi tutti gli scali marittimi, per una serie di ragioni di cui citerò le principali.

La mancanza di banchine ad alti fondali; la necessità di opportune opere foranee per garantire la tranquillità degli specchi acquei interni e in alcuni casi il mantenimento degli stessi fondali; la necessità di escavazione di vasti specchi acquei dei porti e degli avamposti; la mancanza di attrezzature ed arredi portuali che consentano di avere per mezzo di banchina un rendimento di calata cospicuo e non inferiore a mille tonnellate annue di merci imbarcate o sbarcate; rappresentano i problemi più urgenti ed importanti dei vari porti siciliani.

Il porto di Palermo, capoluogo della regione siciliana, per poter affrontare le necessità delle molte industrie in via di costruzione nella zona industriale che si sta sviluppando notevolmente nel suo retroterra, ha bisogno della messa in efficienza del molo trapezoidale, dell'ampliamento nella zona a nord della diga foranea, nonché della sistemazione del molo ferrovie. Gli stessi interventi dell'ente autonomo portuale, nato recentemente per volontà del Parlamento, non potranno soddisfare le necessità più urgenti del porto, per cui altri stanziamenti saranno indispensabili da parte dello Stato.

Termini Imerese, che a giorni vedrà attivata una nuova centrale termoelettrica ed ospiterà nelle sue adiacenze altre industrie di notevole importanza, ha un porto sfornito di banchine ad alto fondale. È opportuno rilevare come questo porto potrebbe diventare lo sbocco naturale della produzione di sale minerale, che è richiesto in tutto il mondo. Gli alti costi di trasporto e di imbarco costringono a rifiutare le forniture.

Situato fra Gela e Porto Empedocle, il porto di Licata potrebbe risollevare le sorti della zona qualora venisse potenziato, costruendovi banchine ad alti fondali e riparando opportunamente l'imboccatura di levante secondo studi già fatti da lungo tempo. Lo stesso piano regolatore del porto, approvato da tantissimi anni, aspetta di essere messo in atto attraverso gli interventi dello Stato. Il porto di Licata, già molto attivo nei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

decenni passati, sia per l'esportazione di zolfo sia per l'importazione di minerali dalla Tunisia, a causa della mancanza di infrastrutture idonee alla ricezione di navi di grande tonnellaggio è nell'ultimo quinquennio diminuito di importanza. L'esportazione dello zolfo e di altri prodotti (come il salgemma, che gli altri porti vicini non riescono attualmente a smaltire, e i derivati delle industrie che l'« Anic » di Gela ha in corso di realizzazione) fa prevedere per questo porto migliore impiego e grande vitalità, se i suoi manufatti saranno adeguati alle necessità operative delle grandi navi.

Il porto di Sciacca, noto per la notevole flotta peschereccia che vi fa scalo, ha bisogno di essere sistemato idraulicamente, affinché i pescatori che dal mare ricavano il loro sostentamento abbiano un sicuro riparo nelle giornate di maltempo. Pertanto è urgente costruire le opere foranee atte a garantirne la sistemazione idraulica e a dare in prospettiva la possibilità di una valorizzazione dell'esportazione dei primaticci della zona, tenendo anche conto che la ferrovia che serve la località è ancora a scartamento ridotto.

Il porto di Marsala, quello di Castellammare del Golfo e i porti di Lampedusa, Pantelleria, Favignana e delle isole Eolie, mancano di banchine che consentano l'attracco delle navi di linea (con notevole disagio per l'imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci), nonché di alti fondali che possano consentire una maggiore attività, tanto più che il sistema ferroviario e stradale non è sufficiente alle attività delle zone interessate.

Particolare menzione meritano il porto di Trapani — nelle cui adiacenze sono in fase di realizzazione una zona industriale e un bacino di carenaggio, mentre va riprendendo l'esportazione di sale marino — e quello di Mazara del Vallo, che rappresenta nella marineria peschereccia italiana l'orgoglio del paese. Ben 400 motopescherecci di tutti i tipi non trovano possibilità di essere accolti in questo porto-canale, e perciò è necessario completare al più presto la diga di protezione dell'imboccatura.

Mi consenta ora, onorevole ministro, di destinare qualche parola al ruolo di particolare rilievo assunto in questi ultimi anni dal porto di Porto Empedocle nel progresso industriale ed economico della zona centro-meridionale della regione siciliana. Questo porto dovrà, entro breve tempo, far fronte ad un aumento notevolissimo di traffico, per il quale risulterà ampiamente insufficiente, in quanto già da ora si notano con

frequenza lunghe soste in avamposto di navi che attendono di poter attraccare alla banchina per procedere alle operazioni di carico e scarico. Anche col traffico attuale, seppure ancora molto limitato rispetto a quello previsto per il prossimo futuro, il porto risulta quindi inadeguato.

Le previsioni sull'aumento del volume del traffico portuale contemplano un incremento notevolissimo a scadenza relativamente breve. Perciò l'ampliamento del porto e il potenziamento della sua attrezzatura risultano oggi non più differibili, se si vuole che sia assicurato il regolare smaltimento via mare della produzione ed assecondato lo sviluppo minerario e industriale in atto nella zona.

Le previsioni più recenti, basate sullo sviluppo che in un prossimo futuro assumeranno gli stabilimenti che operano nel settore gravitante su Porto Empedocle, in relazione ai programmi predisposti e già in parte in avanzata realizzazione, pur mantenuti su un piano di moderato e cauto realismo e di aderenza al processo evolutivo industriale in atto, portano a considerare un futuro movimento portuale in entrata ed in uscita, in più dell'attuale (circa un milione), di almeno 4 milioni di tonnellate di merci.

È necessario pertanto disporre con urgenza la formulazione di un progetto di ampliamento del porto di Porto Empedocle, proporzionato alle finalità che si deve raggiungere.

Le nuove iniziative industriali della Sicilia hanno dato vita ad un'importante corrente d'esportazione, in continuo sviluppo, con notevole beneficio per il nostro paese. È quindi sommamente meritoria l'opera volta a creare altre fonti di traffico in uscita ed a favorire la formazione e lo sviluppo di nuove industrie atte a fornire nuovi prodotti all'esportazione per via marittima e nuova ricchezza per il nostro paese. Bisogna perciò approntare con urgenza la sistemazione e l'ampliamento dei porti, che dovrà effettuarsi su fondate previsioni di sviluppo dei traffici, tenendo conto dell'indice di accrescimento e delle nuove tecniche di specializzazione di ognuno di essi.

Dimostrata, sia pure sommariamente, l'importanza del traffico marittimo nel settore dell'economia nazionale, accertato che la spesa occorrente per la risoluzione del problema ammonterà a varie centinaia di miliardi, constatato che gli stanziamenti del bilancio dei lavori pubblici per opere marit-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1962

time sono tanto limitati da non poter neanche fronteggiare le impreviste esigenze che possono sorgere nel corso dell'esercizio, è da auspicare che sia promosso uno speciale provvedimento di legge che autorizzi la spesa che risulterà necessaria, frazionando gli stanziamenti in più esercizi finanziari.

Invero, il ministro Sullo, nel suo discorso di replica al Senato in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio corrente, ha posto il problema delle opere marittime fra quelli da affrontare e da risolvere con carattere di assoluta priorità.

Conoscendo l'intelligenza e la volontà dell'onorevole Sullo, siamo certi che egli saprà superare le difficoltà di natura finanziaria che ostacolano il potenziamento dei porti italiani e l'ulteriore sviluppo del nostro paese: convinti come siamo che, quando

al Senato egli affermò che questa battaglia lo trovava particolarmente impegnato fin da adesso, non intese fare una mera affermazione teorica, ma volle confermare la sua volontà politica di affrontare il problema, per colmare le lacune che condizionano lo sviluppo dell'economia nazionale. (*Applausi al centro*).

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

La seduta termina alle 13,40.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI