

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 282ª SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

SABATO 9 LUGLIO 1960

Presidenza del Vice Presidente BOSCO,

indi del Vice Presidente CESCHI

#### INDICE

<b>Commissioni permanenti:</b>		<b>Sull'ordine dei lavori:</b>	
Costituzione . . . . .	Pag. 13319	PRESIDENTE . . . . .	Pag. 13320 e <i>passim</i>
<b>Disegni di legge:</b>		BERTI . . . . .	13323
Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	13320	CIANCA . . . . .	13322
Presentazione di relazioni . . . . .	13319	PASTORE . . . . .	13346
« Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (936) (Seguito della discussione):		SANSONE . . . . .	13347
D'ALBORA . . . . .	13336	SPEZZANO . . . . .	13320
SOLARI . . . . .	13324	TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	13348
		ZELIOLI LANZINI . . . . .	13321
		<b>Interpellanze:</b>	
		Annunzio . . . . .	13349
		<b>Interrogazioni:</b>	
		Annunzio . . . . .	13350



## Presidenza del Vice Presidente BOSCO

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

**BUSONI**, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni il processo verbale s'intende approvato.

### Costituzione delle Commissioni permanenti

**PRESIDENTE.** Comunico che, nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno proceduto, per il secondo biennio della legislatura in corso, alla propria costituzione che è risultata la seguente:

Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno (1<sup>a</sup>): Presidente: Baracco; Vice Presidenti: Schiavone e Pessi; Segretari: Picardi e Sansone;

Giustizia e autorizzazioni a procedere (2<sup>a</sup>): Presidente: Magliano; Vice Presidenti: Monni e Picchiotti; Segretari: Pelizzo e Gramigna;

Affari esteri (3<sup>a</sup>): Presidente: Piccioni; Vice Presidenti: Jannuzzi e Spano; Segretari: Santero e Fenoaltea;

Difesa (4<sup>a</sup>): Presidente: Cerica; Vice Presidenti: Cornaggia Medici e Palermo; Segretari: Angelilli e Tolloy;

Finanze e tesoro (5<sup>a</sup>): Presidente: Bertone; Vice Presidenti: Spagnoli e Giacometti; Segretari: Cenini e Minio;

Istruzione pubblica e belle arti (6<sup>a</sup>): Presidente: Bo; Vice Presidenti: Tirabassi e Donini; Segretari: Baldini e Caleffi;

Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile (7<sup>a</sup>): Presidente: Corbellini; Vice Presidenti: Romano Domenico e Bardellini; Segretari: Amigoni e Gaiani;

Agricoltura e alimentazione (8<sup>a</sup>): Presidente: Menghi; Vice Presidenti: Ferrari e Bosi; Segretari: Bolettieri e Fabbri;

Industria, commercio interno ed estero, turismo (9<sup>a</sup>): Presidente: Gava; Vice Presidenti: Battista e Montagnani Marelli; Segretari: Bussi e Bonafini;

Lavoro, emigrazione, previdenza sociale (10<sup>a</sup>): Presidente: Angelini Cesare; Vice Presidenti: Barbareschi e Zane; Segretari: De Bosio e Boccassi;

Igiene e sanità (11<sup>a</sup>): Presidente: Benedetti; Vice Presidenti: Alberti e Lorenzi; Segretari: Criscuoli e Lombardi.

### Annunzio di presentazione di relazioni

**PRESIDENTE.** Comunico che, a nome della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro), sono state presentate le seguenti relazioni:

dai senatori Mott e Oliva sul disegno di legge: « Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (1088 e 1088-bis);

dal senatore Valmarana sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (1099).

Queste relazioni saranno stampate, distribuite ed assegnate alle Commissioni competenti.

**Annuncio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente**

**PRESIDENTE.** Comunico che, nella seduta di ieri, la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha approvato i seguenti disegni di legge:

«Provvidenze a favore della Società mineraria carbonifera sarda» (923);

«Ulteriore partecipazione dello Stato al capitale della Società mineraria carbonifera sarda (Carbosarda)» (1067).

**Sull'ordine dei lavori**

**SPEZZANO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**SPEZZANO.** Signor Presidente, altri morti purtroppo si sono aggiunti a quelli di Reggio Emilia. Qui a Roma vi è una specie di mobilitazione generale, se non addirittura uno stato di assedio.

Di fronte a questa situazione, che non può non preoccupare, crediamo doveroso da parte nostra far presente la necessità che il Senato resti aperto anche domani, necessità che ci pare tanto più indispensabile in quanto l'altro ramo del Parlamento resterà chiuso fino a martedì.

Non vogliamo dire parole gravi, ma ci sembra che la nostra richiesta non possa non essere accolta.

**PRESIDENTE.** Senatore Spezzano, le faccio innanzitutto osservare che sui fatti di ieri non sono ancora pervenute alla Presidenza interrogazioni o interpellanze, e quindi per quanto siano noti i fatti, che destano tutto il nostro rammarico ed il nostro rincrescimento, mancano gli strumenti

regolamentari per discutere su ciò che è accaduto ieri a Catania e a Palermo.

Ieri il senatore Terracini ha sollevato la questione della discussione più rapida possibile delle interpellanze sui fatti di Reggio Emilia. Come gli onorevoli senatori hanno saputo, alla Camera dei deputati è stata anticipata la discussione a martedì, non soltanto sui fatti di Genova e di Roma, che hanno avuto la precedenza in questo ramo del Parlamento, ma anche su tutto il complesso degli avvenimenti connessi alla presente situazione.

In queste condizioni io mi domando se non sarebbe opportuno continuare nella discussione degli argomenti posti all'ordine del giorno e (naturalmente la Presidenza in questo si rimette al Senato) riprendere la discussione lunedì in modo che vi sia unicamente l'interruzione della domenica.

**BERTOLI.** E così ammazzano altra gente.

**PRESIDENTE.** Senatore Bertoli, questi sono avvenimenti al di fuori del Parlamento, che mi auguro non abbiano più a verificarsi. Io devo regolare l'ordine dei lavori. Se l'onorevole Spezzano insiste, metterò ai voti la proposta di far seduta anche domani. Comunque non appena perverranno alla Presidenza le interpellanze e le interrogazioni sui fatti sopraggiunti ieri, la Presidenza si farà premura di inviarne immediatamente una copia al Ministro competente onde sollecitarne la discussione.

**SPEZZANO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**SPEZZANO.** Evidentemente non è una questione formale; non si tratta di accertare se sono presentate o meno le interpellanze e le interrogazioni. Non l'abbiamo fatto, lo faremo subito. Ma io non chiedo che si tenesse aperto il Parlamento per svolgere o non svolgere le interpellanze o le interrogazioni per i fatti di Sicilia. Questo è un solo aspetto. Così come non insistevo

sul momento per la discussione delle interpellanze e delle interrogazioni sui fatti di Reggio Emilia. Io ponevo una questione di natura generale. In una situazione così drammatica — lasciatemi che lo dica — in un momento in cui in Italia vi sono ben nove morti: i cinque di Reggio Emilia, uno di Licata, due di Palermo e uno di Catania; nel momento in cui c'è in atto tutto un movimento: discussioni, trattative, tergiversazioni, a me pare che sarebbe pericoloso tenere chiuso il Senato. Mentre il Presidente del consiglio gioca al braccio di forza, per puntiglio e nel mal nutrito senso di potere, noi non possiamo abbandonare la difesa parlamentare. Basta andare per Roma per avere l'impressione precisa dello stato in cui ci troviamo: la situazione di Roma, è identica a quella di tutta Italia. Questa notte per via Ripetta era un succedersi di carabinieri a cavallo. Ho girato ieri sera molte zone di Roma e si può dire che vi è uno stato di mobilitazione tale che potrebbe far pensare a cose più gravi. Noi parlamentari che dobbiamo essere i difensori e i tutori della democrazia e della legalità, non possiamo prenderci la responsabilità di tenere chiuso il Parlamento domani. Dobbiamo essere vigili e non nell'interesse di una parte, ma nell'interesse della democrazia e dell'Italia. Quindi mi permetto di insistere sulla mia richiesta. E nel caso ella, onorevole Presidente, volesse aspettare prima di metterla ai voti, la ripresenteremo fra una o due ore. Vedremo intanto quale può essere l'eventuale svolgimento delle cose.

*Voci dal centro. Subito ai voti. (Interruzioni dalla sinistra).*

BERTOLI. Volete sbrigarvi subito. *(Interruzioni dal centro e dalla destra). Siete assassini. (Vivaci proteste dal centro).*

PELIZZO. Perché assassini?

DE BOSIO. Vigliacchi, fuori dall'Aula! *(Richiami del Presidente. Proteste dalla sinistra).*

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, mi raccomando che i lavori si svolgano con la massima calma e tranquillità. Dobbiamo dare esempio al Paese: siamo nel Parlamento italiano! Prego di prendere posto.

Ha chiesto di parlare il senatore Zelioli Lanzini. Ne ha facoltà.

DE UNTERRICHTER. Onorevole Presidente, richiami all'ordine chi ci ha chiamati assassini: vengono a dire assassini a noi quando lo sono loro! *(Clamori dalla sinistra).*

DE BOSIO. Sono indegni di sedere qui!

PELIZZO. Chi ha pronunciato la parola « assassini » deve ritirarla, signor Presidente!

PRESIDENTE. Non ho ascoltato le parole che sono state pronunciate.

DE BOSIO. Volete trasferire la piazza qui? *(Vivaci clamori).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Zelioli Lanzini.

ZELIOLI LANZINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, perchè agitarsi così? *(Clamori dalla sinistra).*

GRANATA. Perchè ci sono dei morti!

ZELIOLI LANZINI. Alla fine, siamo in un Parlamento libero. È stata fatta un'istanza da un collega della vostra parte; il Presidente dell'Assemblea ha espresso considerazioni che noi della nostra parte avevamo accettato di buon grado...

NEGRI. Abbiamo fatto una proposta che voi avete rifiutato!

DE BOSIO. Ma lasciate parlare!

Z E L I O L I L A N Z I N I . Pensavamo che anche voi dell'opposizione aveste a considerare la gravità del momento e non aveste ad aggiungere altro fuoco sul fuoco che è acceso. (*Commenti dalla sinistra*).

*Voce dalla sinistra.* E chi lo ha acceso?

Z E L I O L I L A N Z I N I . Voi avete chiesto che il Senato domani abbia a rimanere aperto. Non è mai avvenuto di domenica, d'altra parte noi abbiamo bisogno anche di sgombrare il terreno da queste circostanze che assumono senza dubbio carattere eccezionale per l'opinione pubblica. L'altro ramo del Parlamento ha deciso di rinviare i suoi lavori a martedì...

G R A N A T A . Non erano ancora accaduti i nuovi fatti!

Z E L I O L I L A N Z I N I . Ora, a me pare che non convenga... (*Interruzioni dalla sinistra*). Siamo calmi tutti: siete calmi voi e siamo calmi anche noi. (*Commenti dalla sinistra*). Abbiamo bisogno che anche i nostri colleghi, come già i vostri, abbiano a partecipare nelle loro città a quelle adunanze che debbono chiarire ed orientare le cose. Anche noi vogliamo fare opera di persuasione, come penso la farete anche voi, che, alla fine, siete legati, colleghi miei, ad una responsabilità: la responsabilità che è di tutti ma particolarmente di coloro che portano ancora la parola, vorrei dire, della provocazione e dell'incitamento contro le forze dell'ordine, contro gli ordinamenti dello Stato, contro i poteri costituiti.

Siamo ancora per fortuna in libertà in Italia! (*Applausi dal centro*). Conserviamola questa libertà. Facciamo in modo che non si verifichi mai più la tragedia di una dittatura. (*Interruzioni dalla sinistra*). Noi abbiamo vissuto i tempi del 1919, del 1920 e del 1921 e ricordiamo che tutto è iniziato così, attraverso i moti di piazza, attraverso la violenza che si è scatenata tra una parte e l'altra. Allora ha ceduto lo Stato, perchè lo Stato non era valido; oggi lo Stato è valido e lo Stato farà rispettare le libertà. (*Applausi dal cen-*

*tro*). Non abbiamo dunque bisogno di sedere in Parlamento anche domani; torneremo lunedì e riprenderemo i nostri lavori in serenità di spirito e, penso, anche col desiderio della concordia tra di noi, e tra i cittadini italiani. (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Cianca. Ne ha facoltà.

C I A N C A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, è stato fatto ancora una volta in modo solenne un richiamo alla nostra responsabilità, responsabilità di antifascisti e di parlamentari. È per questo che io intervengo nel dibattito a sostegno della richiesta formulata dal collega Spezzano. Siamo stati nel vortice della lotta che ha ricordato poco fa il collega Zelioli Lanzini, ma oggi si profilano dei pericoli che sono diretti contro lo Stato, sì, ma lo Stato come noi lo concepiamo e non lo Stato di partito... (*commenti dal centro*): lo Stato di tutti. Il vostro torto (e non lo dico oggi per la prima volta) è soprattutto quello di confondere il vostro partito con lo Stato. (*Interruzioni dal centro*). Si tratta invece di due cose diverse. (*Vivaci interruzioni dal centro. Repliche dalla sinistra*). Onorevole Presidente, le chiedo scusa di queste mie parole che possono aver riacceso le passioni e scatenato reazioni più o meno giustificate. Io dico che in momenti come questi, la cui gravità è stata sottolineata anche dall'intervento del senatore Zelioli Lanzini, il Parlamento deve essere presente. (*Interruzione del senatore Militerni. Vivaci repliche dalla sinistra*).

D E B O S I O . E lo è.

C I A N C A . (*Rivolto al senatore Militerni*). Ma quale logica politica è contenuta, onorevole collega, nella sua formula: non nel Parlamento, ma nel Paese? Qui dentro è il Paese. Noi dobbiamo appunto renderci conto delle responsabilità alle quali voi così frequentemente ci richiamate. La nostra responsabilità ci deve imporre il dovere di essere presenti quando le minacce del conflitto civile non sono allontanate. Ha un valore il

fatto che la proposta di tregua lanciata ieri da quella autorevolissima tribuna (*indica il seggio del Presidente*) dal Presidente Merzagora, sia stata respinta dal Governo... (*Commenti e interruzioni dal centro. Vivacissime repliche dalla sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** Onorevoli senatori, vi prego di non iniziare una discussione sull'appello del Presidente Merzagora, il quale precisò che a termini di Regolamento la discussione era vietata sul suo appello. (*Interruzioni dalla sinistra*). Ma la discussione generale che l'appello auspicava avrà luogo. Senatore Cianca, la prego di proseguire.

**C I A N C A .** Onorevole Presidente, infatti io non parlavo sul contenuto dell'appello, dicevo soltanto quello che dovevo dire circa le conseguenze che fino ad oggi almeno lo appello ha avuto: esiste cioè un contrasto tra la posizione assunta dai partiti e la posizione assunta dal Governo. Il Governo respinge la tregua. Noi affermiamo la necessità della tregua, ma diciamo che appunto per questo è necessario che i diritti del Paese, la pacificazione del Paese siano difesi nel Parlamento. La pubblica opinione capirà perfettamente domani se noi sederemo qui, che ancora una volta non abbiamo voluto sottrarci al nostro dovere.

**B E R T I .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Berti, intervenga brevemente, perchè a termini di Regolamento non potrei darle la parola.

**B E R T I .** Lei consentirà ad un parlamentare della Sicilia di prendere la parola in questa occasione. Dalle 7 di questa mattina io ho cercato di mettermi in collegamento con gli amici di Palermo e ci sono riuscito solo pochi minuti fa. Le notizie che ho ricevuto da persone autorevoli e responsabili mi dicono che i fatti sono più luttuosi e gravi di quanto non sia comunicato dai giornali. Lei capirà che in questa situazione, per quanto mi sforzi di essere equilibrato e pacato, la

commozione dell'animo mi impedisce quasi di parlare.

Io mi associo alla richiesta avanzata dai colleghi Spezzano e Cianca che l'Assemblea sieda anche domani per i motivi che quei colleghi hanno già spiegato e che non occorre ulteriormente spiegare e avanzo ancora un'altra proposta. Come è avvenuto per i caduti di Reggio Emilia, come ha già fatto allora il Presidente del Senato, si sospenda sia pure brevemente la seduta in omaggio ai morti di Catania e di Palermo.

Io non voglio entrare nel merito delle questioni che saranno discusse, come è stato promesso, al più tardi lunedì, ma è un fatto che gli incidenti di Catania e di Palermo, come quelli di Reggio e di Licata, sono avvenuti quasi dopo che le manifestazioni erano cessate e la gente stava per tornare alle loro case. Improvvisamente la carica, l'aggressione, il conflitto e la morte.

Si è invocato qui il senso dello Stato. Mi si permetta di dire, senza parlare con spirito di parte, che se noi siamo seduti in quest'Aula, noi di tutti i partiti, se vi è un regime democratico e parlamentare, lo si deve se non esclusivamente, in larghissima parte, al sacrificio eroico dei combattenti comunisti e socialisti dell'Italia partigiana. Non dimentichiamo che in Italia è risorto lo Stato democratico per il sacrificio anche dei combattenti della guerra mondiale, sia di quelli che si richiamavano ai principi democratici capitalisti, sia di quelli che si richiamavano ai principi socialisti. Permettetemi di ricordare che proprio dalla parte cui contro voi inverte ci sono stati 17 milioni di morti: a tanto ammontano le perdite tra i combattenti dell'Unione Sovietica. (*Commenti dal centro*). Così è sorta l'Europa democratica, così l'Italia democratica, su queste basi.

Onorevoli colleghi, la Costituzione che noi insieme rispettiamo e veneriamo, è la Costituzione che si è data questa Italia: questo è lo Stato democratico. Lo Stato che spara sui lavoratori non è lo Stato democratico; lo Stato che spara senza che vi sia un motivo, una giustificazione... (*Proteste dal centro. Richiami del Presidente*). Ne discuteremo a tempo e a luogo.

**PRESIDENTE.** Non entri nel merito, senatore Berti.

**BERTI.** Io non voglio entrare nel merito, perchè se vi dovessi entrare, dovrei ricordare, per esempio, che a Licata il Sindaco democristiano era alla testa delle manifestazioni con tutti i consiglieri comunali democristiani e la polizia ha sparato. Questa è la situazione! Colleghi, io penso quindi che la proposta che fo di una sospensione breve della seduta oggi, e di tener seduta anche domani, per seguire quanto avviene nel Paese, possa venir accettata; e mi pare che essa sia nello spirito della proposta di tregua che nobilmente ha fatto qui il nostro Presidente. *(Applausi dalla sinistra)*.

**PRESIDENTE.** Senatore Berti, prima che lei entrasse in Aula, avevo già espresso a nome di tutto il Senato il cordoglio della nostra Assemblea per gli avvenimenti di Sicilia e per le conseguenze che ne sono derivate. Quindi, a tale proposito, non ho che da confermare quello che ho detto poco fa.

Ciò premesso, le faccio presente che si sta discutendo una proposta del senatore Spezzano sull'ordine dei lavori, proposta tendente a far tenere seduta anche domani. Il Senato è stato ampiamente illuminato sui motivi che hanno ispirato la proposta stessa, come anche sulle considerazioni che il senatore Zelioli Lanzini ha fatto in ordine alla opportunità di rinviare invece a lunedì la seduta.

A termini di regolamento, io non posso ora che mettere ai voti la proposta del senatore Spezzano.

**BERTI.** Il Governo sarà pronto a rispondere lunedì prossimo?

**PRESIDENTE.** Questa è un'altra questione. Il senatore Spezzano non ha infatti sollevato il problema delle interpellanze.

Pongo dunque ai voti la proposta del senatore Spezzano tendente a far sì che il

Senato tenga seduta anche domani. Chi la approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvata)*.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**  
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (936)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 ».

È iscritto a parlare il senatore Solari. Ne ha facoltà.

**SOLARI.** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, parlare con calma in un'atmosfera così arroventata è molto difficile, perchè il dibattito sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici avviene in giornate altamente drammatiche per il nostro Paese. Proprio oggi in questa stessa ora, a Reggio Emilia hanno luogo i funerali delle vittime di due giorni fa, mentre sono stati ricordati pochi minuti fa i morti di ieri sulle piazze di Palermo e di Catania. Perciò io parlo in questo momento molto più da « partigiano » che da parlamentare socialista, e come uomo della Resistenza debbo dire che la grave tensione che noi viviamo in Italia ha la sua causa sostanziale in un'opposizione decisa della maggioranza del popolo italiano contro l'attuale Governo, perchè il popolo italiano non vuole che resti alle redini del nostro Paese un Governo sorretto coi voti dei fascisti. Questa è la realtà.

Ma alla radice della nostra situazione vi è un motivo più vasto che si inquadra in qualche modo nelle cose che dirò accingendomi a parlare in sede di bilancio del Ministero dei lavori pubblici. E tale motivo, sul piano sostanziale, di fondo, consiste nel fatto che è mancato in Italia quel rinnovamento politico e sociale in cui la stragrande

maggioranza degli italiani sperava 15 anni fa; ed è mancato a causa dell'esistenza di una classe dirigente che agisce soltanto da miope, che agisce sorda alle esigenze vitali di una democrazia moderna.

Queste sono le parole che, con voluta pacatezza, ho ritenuto di dover dire prima di entrare nel merito dell'argomento all'ordine del giorno.

In questo dibattito è la mia qualità di modesto operatore economico, oltre che di parlamentare socialista, naturalmente, che mi invita ad affrontare l'esame di questo bilancio con la particolare disposizione di chi cerca di individuare il fondo del problema dei lavori pubblici, la sua sostanza, la sua essenza, per impostare esclusivamente in questo modo il proprio ragionamento e per la ricerca delle strade migliori da battere.

Lascero quindi da parte i fronzoli, i particolari, i dettagli tecnici, le apparenze, per restare al sodo, per vedere principalmente se ed in quale misura l'attuale politica dei lavori pubblici corrisponde ai problemi del Paese, che dovrebbe essere impegnato in una politica di sviluppo economico, onorevoli colleghi, ma che invece da tale politica è assai lontano; ed a quali condizioni potrebbe diventare quella che certamente oggi non è, cioè un fattore efficiente di accelerazione e di sostegno dello sviluppo economico.

Assumendo questo impegno di stare al sodo delle questioni e di scendere ad accenni di dettaglio soltanto per alcuni settori che mi stanno particolarmente a cuore, ma sempre con riferimenti di carattere generale, come è mia abitudine, io spero di potermi attendere che l'onorevole Ministro voglia fare altrettanto; spero cioè, onorevole Ministro, che una volta tanto si lasci da parte la propaganda, si eviti di sfuggire per la tangente della esposizione di carattere tecnico e ci si ispiri invece alla sostanza dei problemi, così come essi si pongono nella realtà politica ed economica del nostro Paese.

Io spero anche che il rappresentante del Governo vorrà apprezzare il mio proposito, che cercherò di esprimere, di realizzare, così come me lo consentono le mie modeste forze; e vorrà accettare il dibattito chiarificatore

su questo terreno che ritengo quanto meno un terreno serio.

Comincerò con un riferimento di carattere attualissimo. La Relazione economica di quest'anno, presentata come d'uso dal Ministro del bilancio, contiene una breve analisi della congiuntura economica italiana così come è andata evolvendosi nel 1959 dopo la recessione del 1957-58. Constatando la limitata ampiezza della recessione italiana, la Relazione sottolinea l'effetto stabilizzatore della economia nazionale conseguito attraverso lo aumento e l'accelerazione dei pubblici investimenti nelle opere pubbliche. Essi avrebbero, come di fatto hanno, contenuto gli effetti della recessione sulla disoccupazione, ed avrebbero concorso, come di fatto noi riconosciamo che hanno concorso, a sostenere la domanda per i consumi, alimentando in tal modo la domanda rivolta al settore industriale ed al settore dei servizi del nostro Paese.

Su questo siamo tutti perfettamente d'accordo, ma aggiungiamo che da che mondo è mondo l'impiego dei lavori pubblici come volano di sostegno all'occupazione in momenti di crisi è sempre stato un espediente capitalistico di Governo, noto anche ai più digiuni di cose economiche. Ma, tra l'impiego dei lavori pubblici secondo gli schemi tradizionali dell'economia capitalista, onorevole Ministro, e una politica di sviluppo economico, c'è lo stesso rapporto che intercorre tra una terapia a base di pasticche di aspirina ed una broncopolmonite: riesce, se riesce, l'aspirina ad abbassare momentaneamente la febbre, ma non a curare il male; anzi, nella misura in cui la terapia si prolunga, il malato può star certo di andarsene all'altro mondo.

Al posto dei compilatori della Relazione economica io non mi sarei rallegrato affatto di questo ennesimo ricorso ad un certo tipo di politica dei lavori pubblici. Non è davvero un merito del Governo quello di aver dato un colpo di accelerazione alle spese per opere pubbliche nel momento in cui industrie e cantieri languivano, agitando sui lavoratori lo spettro della disoccupazione ed alle volte della fame, e di aver approfittato

di una favorevole situazione del mercato finanziario che noi tutti sappiamo esservi stata in questi anni passati. Ci vorrebbe solo che il nostro Governo non avesse fatto neanche questo! È invece un demerito del Governo quello di aver mantenuto la nostra economia vulnerabile ai più piccoli colpi di vento, di non aver operato e di non operare per renderla più sana e robusta. Ed il Ministro dei lavori pubblici, per la parte che lo riguarda, sa molto bene che per conseguire questi fondamentali obiettivi, il suo settore non deve operare solo come elemento di sostegno dell'occupazione in momenti di calma, anzi in momenti di «bassa», ma deve operare invece ad un ritmo costante, direi anzi, crescente, con preordinati fini di trasformazioni strutturali che si rifacciano ad un piano di insieme definito nel tempo e negli obiettivi, ma realizzabili sia pure gradualmente.

È vero, onorevoli colleghi, che la Relazione economica, quasi per prevenire le critiche che sto avanzando in questo momento al Governo, ha affermato che gli interventi per le opere pubbliche decisi nel 1958 «si sono andati qualificando sempre più in funzione strettamente produttiva e sempre meno quale sollievo immediato alla disoccupazione». È vero altresì che la stessa relazione contiene sullo stesso argomento un'affermazione interessante come questa: «La struttura dualistica del nostro Paese, nonchè le sue esigenze di sviluppo richiedono di unire all'immediato effetto stabilizzatore, proprio per gli interventi anticiclici nelle opere pubbliche, anche un'azione a più lungo raggio, volta a fini di modificazioni strutturali».

Ma non vi pare che di fronte alla realtà dei fatti, questi siano un po' i discorsi di chi ama l'alcool, che ammonisce se stesso e i figli a star lontano dall'osteria, ma poi, finita la predica, entra subito in osteria a bere?

Per dimostrare che ciò sia vero ricorderò il discorso programmatico pronunciato dall'onorevole Tambroni, in sede di dibattito sulla fiducia. Egli disse, a proposito dei lavori pubblici, che il Governo da lui presieduto si proponeva di sottoporre un nuovo

massiccio programma di costruzioni autostradali che avrebbero rappresentato un cospicuo sollievo per la disoccupazione.

Io non discuto che questo proposito si realizzi; discuto su questa scelta e chiedo se sia una scelta meditata. Anche un programma per le strade minori porterebbe, onorevole Ministro, un cospicuo sollievo per la disoccupazione, con la conseguenza che una scelta di questo genere eliminerebbe uno dei più gravi impedimenti alla realizzazione del progresso tecnico ed economico nelle zone più arretrate del nostro Paese.

Basta pensare che mentre nell'Italia settentrionale vi sono 62 chilometri di strade comunali ogni 100 chilometri quadrati di superficie, nell'Italia centrale ve ne sono 33 e nell'Italia meridionale mi pare che vi siano meno di 10 chilometri di strade comunali ogni 100 chilometri quadrati.

Io penso che le opere pubbliche dovrebbero indulgere solo occasionalmente a necessità congiunturali effettive, e conseguire invece programmaticamente fini di trasformazioni strutturali che consentano al progresso economico di attecchire e diventare sviluppo economico.

Occorre una pianificazione generale responsabile, impegnativa, e non pianificazioni settoriali, come, ad esempio, una per gli acquedotti e per le fognature, una per le autostrade e le strade, una per i porti e per gli aeroporti, una per le opere idrauliche, eccetera, pianificazioni che, se non ci sono, è già un male, e, se ci sono, sono manovrate nel segreto del suo Gabinetto, onorevole Ministro.

Ma con questo siamo fuori strada, siamo lontanissimi da una pianificazione globale, coordinata nei settori di riferimento e nei tempi di attuazione. Per dimostrarvi che siamo fuori strada, onorevoli colleghi, domandiamoci che cosa sappiamo noi del modo col quale riescono a integrarsi gli interventi della Cassa per il Mezzogiorno con quelli del Ministero dei lavori pubblici; e che sappiamo noi del modo col quale una legge poliennale, ad esempio per le strade, si integri e si coordini con un programma poliennale di investimenti nelle ferrovie, che sono del

Ministero dei trasporti, o nelle autostrade che, a quanto abbiamo appreso in questi giorni, si programmano per iniziativa dell'I.R.I. A questo proposito, come possiamo non disorientarci quando sentiamo che l'I.R.I. progetta un suo programma autostradale, che nessuno sa se sia la stessa cosa o un'altra cosa rispetto al programma autostradale di cui ci parlò l'onorevole Tambroni?

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Tutti sono liberi di avanzare delle proposte; resta da vedere chi passerà alla parte esecutiva.

S O L A R I . Ma anche quando si passa all'attuazione, noi troviamo sempre che in questa azione vi è del disordine, perchè non riusciamo a capire con quali criteri di razionalità si spendono le modeste risorse del nostro Paese. E, soprattutto, che cosa sappiamo noi dell'idoneità e dell'adeguatezza di tutti questi interventi, e di altri che potrei citare, in rapporto ai problemi dello sviluppo economico del nostro Paese? Possiamo noi affermare che la quantità di risorse destinate alle opere pubbliche nelle regioni depresse, considerate nel loro complesso o nella loro ripartizione settoriale e territoriale, sia proprio quella che ci vuole per la graduale eliminazione dei noti squilibri strutturali che il Governo dice di perseguire?

Questi interrogativi, onorevoli colleghi, ai quali non credo che in buona fede si possano dare risposte soddisfacenti, sono già in se stessi molto preoccupanti. Ma la loro gravità aumenta, e si fa drammatica, se noi riflettiamo su alcuni dati che, meritoriamente, la Ragioneria generale dello Stato ha offerto all'attenzione degli studiosi e dei parlamentari nella sua nota introduttiva al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1959-1960. Valutando i fattori di rigidità della spesa statale, essa ha constatato che nel 1959-1960 ben l'80,4 per cento della spesa doveva considerarsi rigida. Un quarto di questa altissima percentuale (il 20 per cento) era rappresentata dalla quota spettante all'esercizio 1959-60 di impegni assunti nello stesso

esercizio o negli esercizi precedenti, aventi carattere poliennale, in maggior parte per il finanziamento di opere pubbliche. Come vedete, si tratta di un'ipoteca assai pesante, sul cui significato e sulle cui conseguenze mi intratterò tra poco. Per illustrarla, adesso, in tutta la sua portata, conviene riflettere su un'altra constatazione. Su 3.909 miliardi di lire impegnati in virtù di leggi e oneri poliennali da oggi al 1969-70, ben 2.784 miliardi, pari al 71 per cento del totale, sono destinati ad opere pubbliche. L'incidenza passa al 73 per cento se consideriamo anche gli impegni che si protrarranno oltre il 1969-1970 e sul cui totale, pari a 6.850 miliardi di lire, 5.035 miliardi sono destinati a opere pubbliche straordinarie (comprese quelle affidate alla Cassa per il Mezzogiorno). Come voi vedete, onorevoli colleghi, la già alta rigidità attuale della spesa statale, alla quale poco fa ho fatto riferimento, è solo un dato della situazione. L'altro dato è rappresentato dall'impressionante mole degli impegni poliennali già assunti. L'uno e l'altro concorrono a restringere in misura sempre più accentuata lo spazio libero di manovra che si offrirà ai futuri Governi e, speriamo, alle future nuove maggioranze; i quali, in mancanza di un forte incremento, di una forte lievitazione delle entrate statali, si troveranno le mani quasi completamente legate dall'eredità dei Governi che li avranno preceduti.

Questa eredità potrebbe ancora considerarsi non pesante, ed anzi benefica, se noi sapessimo mettere a frutto i debiti che accendiamo oggi, in momenti, fra l'altro, di relativa prosperità economica: se cioè noi ispirassimo la spesa statale per opere pubbliche, non all'esigenza di fronteggiare mutevoli congiunture economiche, ma all'esigenza di evitare che queste congiunture ci siano ancora nel futuro, e all'esigenza che, all'accidentata curva di un contraddittorio progresso economico, si sostituisca la curva costantemente ascendente di uno sviluppo economico equilibrato e riequilibratore. Ma noi sappiamo che tale ispirazione non c'è.

Se altro mancasse a dimostrarlo, basterebbe la relazione del Presidente del Comi-

tato dei ministri per il Mezzogiorno che documenta in maniera molto chiara il fallimento della politica di sviluppo, se è vero, come è vero, che il distacco tra Nord e Sud invece di essere diminuito o di essersi quanto meno stabilizzato negli ultimi dieci anni si è invece accresciuto. Ed è per questo e soltanto per questo che l'eredità di cui parlavo è pesante; tanto più pesante quando si pensa che un forte aumento delle entrate tributarie, in futuro, dovrà dipendere solo, o almeno nella massima parte, da eventi naturali, e non potrà dipendere, invece, da una ulteriore accentuazione della pressione fiscale, che dovrà, in molti settori, specie in quello dell'imposizione indiretta, essere fortemente ridotta.

Ora, onorevoli colleghi, c'è un solo modo per migliorare questo preoccupante stato di cose: ed è quello di tirare per un momento i remi in barca e di valutare come i programmi di settore già predisposti e finanziati si integrano tra di loro, quali sono le zone di ombra, dove queste vanno corrette, e dove, in una rinnovata visione organica d'insieme delle opere pubbliche, dobbiamo provvedere. Insieme a questo primo indirizzo, che chiamerei della ripianificazione qualitativa e quantitativa degli interventi nelle opere pubbliche, ne dovremmo applicare un altro, che chiamerei della ripianificazione nel tempo. Mi spiego subito. Le moderne tecniche della pianificazione — e non mi riferisco soltanto ai Paesi socialisti — non consistono affatto nella giustapposizione o, come è il caso italiano ancor meno edificante, nella semplice sovrapposizione dell'uno all'altro piano settoriale, e tanto meno tollerano che codesta sovrapposizione, già in se stessa scoordinata sul terreno qualitativo, risulti scoordinata anche sul piano temporale. La pianificazione moderna, cioè, non ammette che ci siano più piani, ciascuno da realizzarsi in tempi diversi, ma esige un solo piano, da realizzarsi in tempo determinato. I piani del Ministero dei lavori pubblici, invece, compreso quello del 1960 per la strada, che lei ha annunciato, onorevole Togni, sempre che di piani si tratti, sono come gli orfani eman-

cipati, che escono dai brefotrofi: ciascuno si avvia per la propria strada, con un filone di pane in tasca e con l'augurio che Dio lo aiuti.

A questo punto non vorrei, onorevoli colleghi, che il mio accenno all'entità degli impegni sui futuri esercizi, per programmi poliennali di opere affidate ai lavori pubblici, fosse interpretato come un riconoscimento, sia pure indiretto, che gli stanziamenti presenti e futuri per l'esecuzione e la manutenzione di opere pubbliche siano sufficienti alle esigenze della politica di sviluppo, o anche semplicemente alle esigenze di una moderata espansione dell'intervento statale volto al miglioramento di quello che si usa chiamare il capitale fisso sociale del Paese. Lungi da me una convinzione così infondata!

Del resto, la dimostrazione più palese dell'assoluta insufficienza degli stanziamenti — ed io aggiungo degli inaccettabili criteri con i quali essi vengono amministrati — ci viene dalla diligente documentazione del nostro relatore.

Citerò qualche esempio. Per la costruzione e la sistemazione di strade provinciali e comunali, al di fuori della nota legge n. 126 del 1958, lo stanziamento di contributi per il 1960-61 consentirà lavori per 3 miliardi di lire, mentre le domande riguardano lavori per 100 miliardi (3 per cento); 5 miliardi, non contemplati dagli stanziamenti, occorrerebbero per la sistemazione di strade ex militari. L'assegnazione di 55 milioni per le strade interne ed esterne agli abitati è giudicata dalla relazione « assolutamente insufficiente, date le numerose, giustificate istanze dei Comuni, la maggior parte delle quali è rimasta inevasa ». Per la costruzione di serbatoi e impianti elettrici nel Mezzogiorno, i contributi e le sovvenzioni stanziati o stanziabili sono talmente insufficienti che, a fronte di un fabbisogno accertato e formalmente istruito di 2 miliardi, le assegnazioni di quest'anno si limitano a meno di 100 milioni (5 per cento). La costruzione di impianti elettrici per dare energia ai Comuni che ne sono sprovvisti esigerebbe contributi per 652 milioni (che consentirebbero lavori per 14 miliardi e mezzo) mentre lo

stanziamento si limita a 60 milioni, per meno di un decimo dei lavori giudicati necessari.

Particolarmente drammatica è la situazione del calamitoso settore delle opere idrauliche, nel quale le responsabilità del Governo per la sua inazione sono gravissime. La relazione ci ricorda che i primi interventi furono decisi nel 1949 per 15 miliardi di opere, proprio quando « una serie di disastrose alluvioni — cito testualmente il senatore De Unterrichter — specie negli anni 1949 e 1951, provocò danni enormi in varie regioni del Paese e ripropose in modo clamoroso il problema della sistemazione dei corsi d'acqua ».

Un programma per tale sistemazione, che in un Paese avente le caratteristiche orografiche e idrografiche del nostro, ha carattere di assoluta priorità, formulò il fabbisogno in 1.454 miliardi, di cui, a tutt'oggi, ivi compresa l'ultima legge del luglio 1959, s'è trovato modo di stanziare appena il 10 per cento.

Altrettanto grave è la situazione nel settore delle opere marittime. Per la manutenzione delle opere dei porti amministrati dallo Stato, lo stanziamento è di 2 miliardi e 900 milioni. Ma 900 milioni se ne andranno per la manutenzione dei fondali, e saranno tanto pochi che « si dovranno lasciare inoperosi alcuni mezzi d'opera — avverte la relazione — e si dovrà addirittura trascurare in qualche porto l'ordinaria manutenzione »; e 1.200 milioni se ne andranno per l'illuminazione e la pulizia dei porti. Di modo che la manutenzione delle opere foranee e interne nonchè di tutti i fabbricati demaniali in servizio d'attività portuale, aventi il valore di qualche migliaio di miliardi, dovrà essere eseguita con la disponibilità di 800 milioni di lire. « Per la trascurata manutenzione — scrive l'onorevole relatore, formulando un severissimo atto di accusa alla politica governativa — molte opere, soggette agli agenti atmosferici e all'azione corrosiva del mare, degradano rapidamente, per modo che ad un determinato momento occorrerà per il loro ripristino una spesa di gran lunga maggiore. La preoccupazione è grave soprattutto per

qualche molo franco, che, cedendo in caso di violente mareggiate, potrebbe causare la paralisi del traffico, come accadde nel febbraio 1955 a Genova e nel decorso anno a Licata, Torre del Greco, Torre Annunziata ed altre località ».

È un capitolo, questo delle opere idrauliche e portuali, sul quale io credo che vada perentoriamente richiamata l'attenzione del Governo. Tenuto conto dello stato in cui le opere si trovano, dei mezzi destinati alla loro manutenzione, degli scarsi programmi per il loro miglioramento, direi che questo settore, così importante per il nostro progresso economico e per lo sviluppo delle attività produttive, dai traffici marittimi all'agricoltura, sta vivendo una avventura non dissimile da quella medioevale. Stiamo accumulando un'eredità passiva che i Governi e le generazioni che seguiranno dovranno liquidare a carissimo prezzo: vediamo almeno di iniziare un processo inverso e di accingerci con più responsabile lena al risanamento delle piaghe che si sono riaperte nel nostro sistema delle acque interne ed esterne.

E l'elenco delle paurose differenze tra necessità denunciate e mezzi disponibili dovrebbe continuare: dall'edilizia demaniale a quella civile, dalle opere igieniche agli interventi per le calamità naturali, alle opere stradali, fino ai terremoti. Tuttavia il Governo non fa niente o fa come vuole, e i disegni di legge di iniziativa parlamentare, per lo meno quelli presentati dalla minoranza, non si discutono, mentre quelli presentati dai notabili democristiani passano in Commissione in cinque minuti, come è successo per un disegno di legge riguardante una zona che interessa chi presiede in questo momento, mentre un mio disegno di legge per un nubifragio in Friuli non è stato neppure messo in discussione.

Ma quello che conta è l'individuazione delle cause di queste deficienze e l'accordo sui mezzi, sui criteri di politica economica e di politica di bilancio atti ad eliminarle. Da qui sorge la giustizia del rilievo, fatto in principio, sull'entità degli stanziamenti impegnati nei prossimi esercizi, che esige la

riconduzione del tutto a un programma organico e unitario: il quale programma, evidentemente, non può limitarsi al settore di attività dei lavori pubblici, se vogliamo che da una più accurata valutazione delle priorità e delle scelte consegua il trasferimento di disponibilità dagli interventi meno urgenti a quelli assolutamente indilazionabili.

Ecco, onorevole Ministro, quali sono alcuni dei problemi di fondo che desideravo prospettare. Se ella volesse obiettarmi che quanto le sono andato dicendo corrisponde semmai al mio pensiero politico di socialista e non al suo pensiero politico di democristiano, sarei spiacente di doverla rimandare al discorso di un suo collega di partito, tenuto all'ultimo vostro Consiglio nazionale: al discorso dell'onorevole Fanfani, il quale, nel pronunciare le frasi che adesso le riporterò, m'è parso avesse idealmente di fronte proprio il suo Ministero e la sua personale politica. « La migliore situazione economica — ha detto l'onorevole Fanfani — non può non suggerire di profittarne meglio per coordinare meglio la nostra politica economica; non aggiungendo piano a piano, piani regionali a mancanti piani nazionali, spese per centinaia di miliardi a spese per centinaia di milioni, senza centrare gli obiettivi che vogliamo raggiungere, i mezzi che vogliamo mobilitare, gli strumenti cui vogliamo ricorrere ». E l'onorevole Fanfani, sempre nella stessa sede, ha aggiunto: « Solo così orienteremo permanentemente gli operatori pubblici, non creeremo per la disordinata azione statale aree di monopolio, rendite di posizione, occasione di surrettizi prelievi di privati su privati e di scandalose evasioni agli obblighi fiscali ». Non è colpa mia, onorevole Ministro, se la politica enunciata dall'onorevole Fanfani è meno lontana dalla nostra che dalla sua.

Questo, della necessità di una organica e responsabile pianificazione, è uno dei pochi problemi sulla cui soluzione mi trovo d'accordo con l'onorevole De Unterrichter. « Il ricorso a piani pluriennali coordinati — scrive il nostro relatore — appare necessario anche per ridurre l'attuale consuetudine di intervenire ogni tanto a tamponare situa-

zioni particolarmente urgenti o gravi con provvedimenti legislativi non coordinati, limitati nel tempo e molte volte inadeguati alla soluzione definitiva dei vari problemi ». Ha detto bene, senatore De Unterrichter! Ma, diversamente da lei, io temo la pluralità dei piani, e non ritengo che la necessità dei piani si imponga solo od anche per eliminare il malvezzo della politica alla giornata, che caratterizza tutta la nostra politica economica e, segnatamente, quella dei lavori pubblici. L'unicità della pianificazione e la sua necessità, a mio avviso, si impongono soprattutto in vista, in funzione, nel quadro della politica di sviluppo economico. È solo subordinando tutti gli interventi statali a una visione unitaria e pianificata dei problemi, che le scelte tra le diverse alternative possono essere fatte coscientemente, in maniera che le diverse iniziative siano tra di loro in rapporto di integrazione anziché, come oggi accade frequentemente, in rapporto di sovrapposizione e, peggio ancora, di incompatibilità. Ed è solo in questo modo che può evitarsi una delle più deprecabili conseguenze dell'attuale modo di procedere: quello di lasciare a metà le opere intraprese. Io vedo ancora a Udine dei fabbricati iniziati dallo Stato 30 anni fa, venuti su per tre metri, con spesa di milioni di allora, che sarebbero centinaia di milioni di oggi, e che ancora guardano dalle fondamenta verso il cielo. Si trascurano i lavori iniziati, e si trascura in maniera particolare la manutenzione delle opere realizzate, ciò che si converte in ulteriore motivo di dilapidazione delle scarse risorse e di aggravamento dei problemi sul tappeto. È per questi motivi, onorevoli colleghi, che ai piani di cui parla il relatore io preferirei e preferisco il piano, un piano pluriennale e assorbente di ogni altra pianificazione di settore. E tuttavia, fatta salva questa non irrilevante divergenza di opinioni, resta il consenso su una critica all'operato del Governo — assai grave — e sulla necessità di mutare indirizzo. Ma ditelo più decisamente ...

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.*  
Se permette una interruzione, senatore So-

lari: quando avevamo al Ministero dei lavori pubblici un socialista, si faceva della politica empirica giorno per giorno, proprio quella che lei combatte. Da quando ci siamo noi, soprattutto in questi ultimi anni, deve ammettere che stiamo facendo progressivamente una politica di intervento pianificato... (*Interruzioni dalla sinistra*). Anche Ministri comunisti ci sono stati.

S O L A R I . I socialisti, come li intendiamo noi, al Governo non ci sono stati, e comunque ci sono stati in altri anni. Era più difficile una politica pianificata subito dopo la fine della guerra, evidentemente, ma oggi siamo a 15 anni dalla fine della guerra. È vero, e gliene do atto, onorevole Ministro, lei prende molte iniziative, è un Ministro intelligente, come tale da tutti riconosciuto, anche se di estrema destra. Indubbiamente lei è capace di fare il Ministro e fa dei programmi, ma ciò che mi preoccupa è dove voi andate a finire, è ciò che voi fate senza che noi lo sappiamo. Lei, onorevole Ministro, segue una sua traccia e farebbe il Ministro anche autoritariamente, come è stato detto l'altro giorno da un collega che ha letto alcune sue parole. Comunque lei fa il Ministro con un certo piano, ma è questo piano che ci preoccupa. L'onorevole Togni prende molte iniziative ma poi a pagarle siamo noi. E se si lavora male? Per quanto riguarda le autostrade, sento un collega che vuole fare un'autostrada che passi per il Brennero, un altro che vuole un'autostrada da Genova verso la Francia, un altro che vuole un'autostrada che giunga in fondo alla Sicilia, e tutto ciò mi preoccupa. Onorevole Ministro, in sede di Commissione ho avuto il coraggio di dire che sono contrario all'autostrada Venezia-Trieste (malgrado io sia friulano) perchè sono del parere che, finchè non sappiamo nelle grandi linee cosa succederà nell'avvenire, dobbiamo sistemare le strade normali, le strade ordinarie, migliorare le strade provinciali e statali. Non dobbiamo fare le cose troppo da grandi quando siamo piccoli, perchè noi abbiamo risorse modeste e dobbiamo stare attenti a come spendiamo i denari. Spendendo dei soldi per le strade

normali certamente non si commette un errore e non si ipotizza l'avvenire, ma creando delle grandi autostrade, creando una assurda concorrenza tra le ferrovie e le grandi strade, allora certamente commettiamo un errore, a tutto danno delle tasche dei poveri contribuenti italiani. Questa è la sostanza delle cose, per cui un piano a lungo raggio...

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Questa è un'altra cosa.

S O L A R I . Non è un'altra cosa proprio perchè quanto ho fin qui detto potrebbe far credere che, pur mancando un piano generale di interventi nelle opere pubbliche, almeno i piani di settore siano essi saggiamente impostati negli indirizzi parziali di politica economica e nei tempi e modi di realizzazione. Ma non è vero neppure questo, se permettete che faccia riferimento ai settori dei quali più da vicino mi occupo nel mio modesto lavoro parlamentare.

Comincerò da un settore che, in questi ultimi tempi, ha dato molto fiato alle trombe propagandistiche del Ministero dei lavori pubblici, e cioè dal settore stradale. Io sono certo che ella, onorevole Ministro, avrà letto la relazione presentata quest'anno all'Assemblea dei soci — che sono costituiti dall'I.R.I. e cioè dallo Stato — dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria dell'« Autostrada del sole ». L'ho letta anche io, e le posso dire che si tratta di una relazione onesta, nel senso che non nasconde la realtà di una situazione molto preoccupante. Le previsioni di traffico e di pedaggi, poste a base della convenzione e dei piani finanziari, almeno sui tratti già in esercizio, sono state tutte sconfessate, poichè gli automezzi che vi transitano sono assai inferiori di numero (come risulta da un articolo del Direttore generale dell'« Autostrada del sole » e dalla relazione del Consiglio di amministrazione), specie nel comparto dei veicoli industriali. Noi non abbiamo alcun motivo di compiacerci di questo stato di cose, ed anzi esprimiamo l'auspicio che la perizia dei nostri tecnici, sperimentata nella costruzione

di una così bella opera, finisca per essere premiata dai risultati economici.

Tuttavia il fatto c'è, e sta già producendo le sue conseguenze, poichè la società concessionaria ha deciso di abbassare le tariffe dei veicoli pesanti, praticamente di un terzo, aggravando pertanto la già esistente sperequazione in danno delle autovetture. E, quello che è più grave, si sta lanciando nell'avventura di accordi con la Fiat per l'istituzione di autolinee rapide viaggiatori, che non dovrebbero far altro se non sottrarre traffico alle ferrovie, per rimpinguare il bilancio dell'autostrada.

Questo che io denuncio è stato già da me rilevato in sede di Commissione oltre che in Aula sul bilancio dei Trasporti. Non domando a lei onorevole Togni, ma ho interrogato il Ministro *ad interim* dei trasporti, che è contemporaneamente Ministro delle partecipazioni statali, se approva che lo Stato, attraverso l'I.R.I., si sbrani con lo Stato, attraverso le ferrovie. Se questo non è caos, chiederei di chiarirmi il significato di questa parola.

Devo però domandare a lei se le diverse iniziative adottate dalla vostra politica stradale, a cominciare dall'avventura dell'« Autostrada del sole », sono legate da un sia pur piccolo filo conduttore economico o politico economico. Io affermo di no. Noi non abbiamo molti elementi, ma desideriamo conoscerli: facciamo parte anche noi della Repubblica italiana, e desideriamo sapere cosa c'è in prospettiva, che cosa c'è nel fondo delle cose, e come sono fra loro legate queste cose in un Paese come il nostro, con la drammatica esigenza che si ha di spendere bene e di investire produttivamente a tempo e a luogo debito, con la nostra distribuzione territoriale e qualitativa della rete stradale e ferroviaria, e quindi con priorità che s'impongono automaticamente e che non vedono affatto, al primo posto, la costruzione di quelle autostrade a pedaggio che avete in animo di costruire.

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici.*  
Guardi, senatore Solari, che quando fu po-

sto in discussione il programma di costruzione autostradale, prima che io fossi Ministro dei lavori pubblici, anche voi avete discusso e approvato il piano relativo e in genere quel piano economico. Che esso poi sia risultato esatto o meno, è altra questione, ma voi avete a suo tempo approvato quel piano.

**S O L A R I**. Onorevole Ministro, è molto diversa la responsabilità del Governo e quella dell'opposizione. Non per demagogia, ma perchè è tremendamente difficile dire di no: quando si chiede di spendere e di dar lavoro agli operai d'Italia noi siamo favorevoli a questi piani. Ma siete voi del Governo che avete il dovere di elaborare programmazioni veramente rispondenti alle esigenze.

Del resto critiche sono state fatte a quel piano: io ho letto gli interventi dei miei compagni dell'altro ramo del Parlamento, ed essi sostanzialmente contengono le stesse osservazioni che vado facendo ora qui; ho preso appunto di alcune di quelle critiche che ho addirittura in parte travasato nelle righe di questo mio intervento.

Succede alle volte che si approvi una legge senza esserne pienamente soddisfatti, come adesso, per esempio, onorevole Ministro, succede con la riforma di struttura dell'Azienda nazionale autonoma delle strade. Io ho criticato i punti che mi sembravano meno soddisfacenti, specie sulla struttura amministrativa dell'Azienda e sulle disposizioni finanziarie; abbiamo ottenuto qualche cosa, e noi daremo perciò voto favorevole, ma crede lei che noi si sia proprio soddisfatti della legge nel suo complesso? Sono forse stati accettati tutti i miei emendamenti? Alcuni sì. (*Interruzione del Ministro dei lavori pubblici*). Altri sono stati respinti con una certa arroganza, e si è passati rapidamente ai voti.

Quindi non si possono fare questi richiami, signor Ministro, senza aver analizzato le cause per cui le cose sono andate in un modo piuttosto che in un altro.

Tornando alle autostrade, ad ogni annuncio di nuove costruzioni, c'è tutto il plauso

della Fiat, dei cementieri, delle società petrolifere; ma quel tipo di plauso a noi non interessa; non interessa neppure ai disoccupati, a tutti coloro insomma che voi pensate di sfamare transitoriamente con questo tipo di opere del regime, dato che essi vorrebbero essere elevati al rango di lavoratori sicuri del proprio destino, e non di lavoratori esposti ai capricci della congiuntura economica, o, peggio ancora, esposti alle pseudo elargizioni del vostro paternalismo. I cantieri di lavoro sono un esempio indecoroso per un Paese civile come è l'Italia, ma anche questi debbono essere accettati, perchè è sempre meglio accettarli piuttosto che non avere niente; ma evidentemente essi sono accettati di malanimo e controvoglia. I lavoratori vorrebbero invece una politica di sviluppo; chiedono una loro occupazione stabile, a condizioni via via migliori.

Tra l'altro, e riprendendo per un momento l'accento al programma di nuove costruzioni autostradali progettato dall'I.R.I., debbo dire che la pressione che i dirigenti dell'« Autostrada del sole » stanno conducendo a questo proposito comincia ad insospettirci gravemente. Ecco le anomalie: essi si lagnano perchè i pedaggi sono bassi, sono scontenti in un certo senso di aver avuto tali concessioni, ma poi ne chiedono delle altre. Se non andiamo errati, l'amministratore delegato dell'« Autostrada del sole » è anche Presidente della società Cementir, il cui pacchetto azionario appartiene all'I.R.I., mi sembra integralmente. Orbene, non vorremmo che anche nel settore dell'industria di Stato gli interessi di settore finissero per verificarsi intorno a determinate produzioni, costi quello che costi, pur di ingrossare i profitti. Nè vorremmo che anche l'industria di Stato si mettesse ad esercitare pressioni per ottenere determinati investimenti o determinate iniziative che con le pur necessarie programmazioni di priorità non hanno niente da spartire. E diciamo questo perchè, come voi sapete, il cemento è materia prima fondamentale per la costruzione delle moderne autostrade.

Ho parlato poco fa dell'esigenza di una nuova pianificazione organica e meditata delle opere pubbliche affidate al Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con gli orientamenti manifestati dallo stesso relatore, senatore De Unterrichter. Senonchè non oso neanche avanzare una richiesta di questo genere al Governo e all'onorevole Ministro dei lavori pubblici: sono certo che l'invito non sarebbe accolto. Ma, onorevole Ministro, rimediti almeno i programmi della sua politica stradale e, fin quando è in tempo, eviti di gettare in braccio ai suoi successori la pesante eredità di autostrade decotte in partenza, non necessarie, là dove le ferrovie elettrificate possono assicurare traffici di massa a costi economici, e di fronte alla situazione delle strade ordinarie che sono insufficienti per estensione e scadenti nella struttura costruttiva. Non è il suo un Governo d'affari? Ebbene, questi sono gli affari che dovrete curare!

Ha in effetti, a mio giudizio, l'aria di un affare quel vero Carneade del Ministero dei lavori pubblici che è l'Ispettorato per la circolazione ed il traffico. Questo Ispettorato, il quale si presenta con propositi così ambiziosi e quasi spagnoleschi, non vorrei che fosse soltanto un doppione, e neanche ben fatto, dell'Ispettorato per la motorizzazione civile del Ministero dei trasporti. È un quesito che pongo, in merito al quale non so che cosa ne pensino il Presidente della 7ª Commissione e altri colleghi che di essa sono autorevoli componenti. Io comunque sono preoccupato di questa mancanza di accordo anche a livello di Governo tra due Ministri che sono nello stesso Governo, per cui prevale quello che è più notevole nei confronti di quello che è meno notevole.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*  
Sono affermazioni gratuite queste.

S O L A R I. Consenta anche quelle gratuite: chissà quante ne pensa e ne fa di gratuite anche lei!

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*.  
Ma me le tengo per me.

S O L A R I. I miei accenni ai problemi e alle necessità della pianificazione non si rifanno soltanto ad una generica opportunità di politica economica, che pure ha preminente importanza; si rifanno anche a specifiche esigenze di correttezza politica e amministrativa. Come voi sapete, il bilancio del Ministero dei lavori pubblici è tipico per l'innumerabile serie di stanziamenti destinati a contributi, concorsi, sovvenzioni ad enti pubblici e privati per la esecuzione di opere pubbliche. Ce ne sono a livello ministeriale, ce ne sono a livello dei Provveditorati. Questi stanziamenti sono i rivoletti, e talora anche i torrenti, in cui si ripartiscono i finanziamenti disposti con leggi speciali poliennali o con la stessa legge di bilancio. In mancanza di una pianificazione generale e di soddisfacenti pianificazioni di settore, l'impiego e la ripartizione degli stanziamenti tra le singole categorie di opere, le singole regioni del territorio, e i singoli aventi diritto, avvengono nella piena discrezionalità, o per meglio dire nel pieno arbitrio del Ministro dei lavori pubblici.

La scorretta inadempienza delle norme di legge sulla formazione e sulla presentazione dei conti consuntivi, che ci arrivano tutti insieme a distanza di parecchi anni, rende impossibile il controllo della spesa, nei criteri e nei risultati; rende impossibile questo controllo anche a posteriori.

Noi non sappiamo quella che è stata la nostra situazione effettiva 5-6 anni addietro. Questo può accadere come accade nei casi in cui le leggi speciali di finanziamento si propongono un programma poliennale di opere, e nessuno è poi in grado di dire in quale misura il programma è stato attuato, con quale efficacia, con quali rapporti tra opere preventivate e opere realizzate. In queste condizioni, i finanziamenti ammessi da leggi speciali, e gli stessi finanziamenti di parte straordinaria autorizzati direttamente con la legge di bilancio, sono come i

legati testamentari, della cui utilizzazione il beneficiario è arbitro supremo, potendo, se vuole, sperperarli anche nella dolce vita, mentre il legante se n'è andato all'altro mondo con l'illusione che almeno una Messa al mese gliel'avrebbero detta.

Voi capite, onorevoli colleghi, come, di questo passo, il Ministero dei lavori pubblici possa diventare, al tempo stesso, una formidabile agenzia di sottogoverno elettorale e un elemento di freno, anziché di sollecitazione, dello sviluppo economico. Quando aggiungiamo a queste constatazioni l'altra che, per le richieste di parlamentari o di amministratori locali di sinistra, non si trova mai un soldo, mentre si riesce a soddisfare con fulminea prontezza le domande dell'apparato democristiano e dei suoi fidi alleati di destra, abbiamo completato il quadro in tutto il suo desolante squallore.

A questo punto, io potrei tranquillamente anticipare tutto ciò che, se la tradizione ha un senso, mi verrà risposto da lei, onorevole Ministro, giacché con voi non si riesce mai a stabilire un dialogo umano che, pur nel contrasto politico, serenamente differenzi quanto nelle polemiche c'è di aprioristico da quanto c'è di fondato, e ricerchi, in buona fede, una correzione degli errori correggibili. Comunque, io ho posto alcuni interrogativi di fondo, perchè si chiarisca la collocazione della politica dei Lavori pubblici, nella politica di sviluppo economico. Su questo proposito fondamentale del mio intervento attendo di conoscere il pensiero del Ministro, non perchè interessi il suo parere di rappresentante di un Governo transitorio e sopportato a malincuore da tutti meno che dai fascisti, ma perchè penso idealmente alle future maggioranze e ai futuri Governi: convinto come sono che una radicale revisione della politica dei Lavori pubblici sia condizionata da una sua organica subordinazione alle esigenze della politica di sviluppo, e cioè da una coerente ispirazione di forze politiche omogenee, idonee ad affrontare codeste esigenze e a soddisfarle.

Onorevoli colleghi, dicevo in apertura che avrei parlato nella mia qualità e con la mentalità non solo del parlamentare socia-

lista, ma anche dell'operatore economico. Non credo di essere venuto meno all'impegno. Difatti, la programmazione organica e per quanto possibile meditata delle iniziative, ancor prima di essere un'esigenza con-naturale all'applicazione della nostra ideologia al terreno economico, è un'esigenza semplicemente razionale, valida per gli uomini politici non meno che per gli operatori economici. Non chiederò all'onorevole Togni di conformare la sua politica all'ispirazione socialista — che è poi in tutta sostanza un'ispirazione democratica — e non glielo chiederò perchè questa ispirazione chi non ce l'ha non se la può dare.

Chiedo però che vi conformiate alle elementari esigenze della razionalità, le comuni esigenze alle quali si conforma — se non vuole il fallimento — qualsiasi operatore economico.

Ma è già chiedere troppo, perchè di raziocinio, nella nostra politica dei Lavori pubblici, se ne vede ben poco. Sono gli interessi di marca monopolistica che gravano su di essa, non meno che sull'intera politica economica del Governo, e gli interessi monopolistici, gli interessi della conservazione non vanno d'accordo con la linearità della condotta economica nella pubblica amministrazione.

I monopolisti e i conservatori sanno essere razionali nei loro privati interessi, e sono felici, invece, di portare il caos, la confusione in quei settori della pubblica amministrazione dove a loro fa troppo comodo che non si riesca a veder chiaro.

Per noi tutti è chiaro, anzi è chiarissimo, onorevole Ministro, il nostro dissenso dalla vostra politica, e, riallacciandomi alle mie parole iniziali, termino dicendo che la critica fatta a nome del mio Partito resterà purtroppo inascoltata, a danno di tutto il Paese, finchè il Paese lascerà il timone di comando in mano ad una classe dirigente che è cieca, più che miope. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore D'Albora, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i tre ordi-

ni del giorno da lui presentati, il primo dei quali insieme ai senatori Fiorentino e Greco e il terzo insieme al senatore Greco. Si dia lettura dei tre ordini del giorno.

**B U S O N I ,** *Segretario:*

« Il Senato,

considerato che destano seria impressione nell'opinione pubblica alcuni crolli di edifici in costruzione con disastrose conseguenze e perfino con la perdita di vite umane;

considerato che la maggioranza di tali disastri possono attribuirsi alla imperizia ed alla deficiente preparazione tecnica o finanziaria di elementi che, profittando della confusione succeduta all'ultima guerra, si sono infiltrati nel campo delle costruzioni,

invita il Ministero dei lavori pubblici a sollecitare gli adeguati provvedimenti legislativi per procedere, attraverso un'accurata e severa selezione, alla ricostruzione dell'albo nazionale degli appaltatori che, autorizzati ad assumere lavori dagli Enti pubblici e dai privati, diano la necessaria sicurezza della perfetta esecuzione delle opere eseguite »;

« Il Senato,

constatato che la situazione idrica di quasi tutte le provincie della Campania è realmente difficile e che per alleviarla è stato costruito, con l'impegno di somme considerevoli, l'apposito acquedotto da parte della Cassa del Mezzogiorno;

considerato che ogni anno si perdono nell'Adriatico ben 420 milioni di metri cubi di acqua del Biferno;

riconosciuto che le esigenze del Molise possono contemperarsi con quelle delle contrade e città della Campania dove l'approvvigionamento idrico è insufficiente o manca,

fa voti affinchè il Governo conceda all'acquedotto campano, quasi completamente costruito, la quantità di acqua che è necessaria per sopperire ai bisogni delle zone interessate »;

« Il Senato,

constatato che la legge n. 463 del 22 maggio 1955, con la quale lo Stato interviene

nel finanziamento per la costruzione delle autostrade, non ha avuto fino ad oggi pratica applicazione nell'Italia meridionale;

considerato che malgrado in essa sia prescritto (art. 1, ultimo comma) che il 25 per cento delle spese autorizzate per tali costruzioni deve essere impiegato nel Mezzogiorno d'Italia;

constatato che, per la speciale situazione dei traffici e della viabilità nel Sud, è probabile che l'iniziativa, sia degli Enti locali, impegnati in altre inderogabili spese istituzionali, sia dei privati, non trovi remunerativo investire i propri capitali in tali imprese,

invita il Governo a provvedere alla modifica della legge esistente, affinché per le autostrade da costruirsi nel Mezzogiorno e nelle Isole lo Stato assuma direttamente la costruzione di queste arterie ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore D'Albora ha facoltà di parlare.

**D ' A L B O R A .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il bilancio dei Lavori pubblici documenta quanto di « produttivistico » possa esservi nell'azione di una pubblica Amministrazione e come essa possa, stimolando e condizionando l'apporto di altre Amministrazioni e di private iniziative, concorrere all'incremento della ricchezza nazionale.

È per questo convincimento che io oggi intervengo, per la terza volta, nella discussione, cercando di apportarvi il modesto, ma appassionato contributo della mia ormai antica esperienza professionale.

Prima di addentrarmi, però, nei vari problemi mi sembra giusto esprimere al relatore De Unterrichter il mio sincero compiacimento per l'aderenza alla realtà e per la precisione del suo lavoro.

Egli esprime opportuni e coraggiosi pareri che non possono non essere condivisi da coloro che hanno veramente a cuore le numerose attività che il suo Ministero, onorevole Ministro, controlla.

Desidero anche associarmi vivamente al saluto riconoscente che rivolge ai componenti

il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ricordando che quest'anno ricorre il centesimo anniversario della fondazione di tale organismo avvenuta un secolo fa nello Stato del Piemonte.

Auspico anch'io una riforma della sua sempre valida, ma ormai non più attuale struttura e ricordo che già nel mio primo intervento dissi che occorrerebbe anche rivedere la legge istitutiva del Ministero dei lavori pubblici ed il successivo regolamento. Elaborati, che, pur essendo opere degne e complete, denunciano ormai la loro anzianità di nascita: 1865 e 1895. Gli enormi progressi che in questo ultimo secolo si sono verificati in tutti i campi della tecnica, rendono indispensabile il loro aggiornamento.

Ma un'altra cosa ho anche chiesto ripetutamente nei miei precedenti interventi: la pubblicazione dell'albo degli appaltatori. Perché non si sollecita alla Camera l'approvazione, ormai a buon punto, della legge Camangi, che porta il n. 85 e rimonta all'11 luglio 1958? La fine dell'ultimo conflitto ha visto improvvisarsi « imprenditori » un gran numero di personaggi spericolati ed incapaci, lanciati principalmente sulle rovine della guerra. Non è questa cosa nuova, ma se fu tollerata nel momento della confusione non doveva continuare nè essere attuale oggi, a quindici anni dalla fine delle ostilità.

Non crede il Ministro che i vari crolli, tipo Barletta, siano in gran parte il frutto di questa improvvisazione e del disordine che regna nell'ambiente, dove le ditte serie e bene attrezzate si trovano spesso a competere con individui che non hanno nulla da perdere avendo tutto perduto?

Anche il lavoro degli uffici diviene più difficile, nè vale stabilire controlli e pene conseguenziali quando imperversano l'impreparazione e la malafede.

Lei, dopo il crollo di Barletta, avrebbe voluto attuare una riforma delle norme in vigore, riforma concernente anche le strutture non in cemento armato, per le quali esistono già una serie di decreti legislativi, a partire da quello del 16 dicembre 1939. Il controllo tecnico sarebbe stato affidato agli uffici del Genio civile. A parte che non sarebbe

stato giusto esautorare, così, l'ingegnere o l'architetto progettista e direttore dei lavori, e nemmeno opportuno che l'Amministrazione dello Stato assumesse una responsabilità che non le compete, posso assicurare che non è facile con le leggi e con i controlli evitare in modo certo i disastri e le sciagure.

Quello che occorre, a parte la bontà del progetto e la diligenza della direzione dei lavori, sono la serietà e la preparazione della ditta costruttrice ed in questo campo la selezione dovrebbe essere accurata e severa sotto tutti i punti di vista, sia quello finanziario sia quello morale, prescrivendo, tra l'altro, che la direzione tecnica delle imprese per lavori d'importo superiore a 50 milioni debba sempre essere assunta da un ingegnere laureato. Ed a proposito di progetti, occorre signor Ministro, portare anche in questo campo nuovi indirizzi.

Spesso i progetti sono incompleti e non rispondenti al vero; quando si cerca di adattarli alla realtà si riscontrano delle differenze sostanziali nelle quote e nelle dimensioni e non parliamo dei preventivi che quasi mai trovano corrispondenza nel consuntivo. È una deficienza che danneggia le amministrazioni e che si risolve in vantaggio per coloro che ne sanno approfittare. Anche in questo campo credo, vi sia molto da rifare. Occorrerebbe, intanto, evitare i suppletivi che spesso superano il costo dell'opera e bandire dalle pubbliche amministrazioni le imprese che vanno avanti a forza di « riserve ».

Per evitare questo inconveniente bisognerebbe, a mio parere, avere sempre a disposizione in ogni amministrazione un ufficio esclusivamente per i progetti, che dovrebbero essere, quando è possibile, preparati tempestivamente servendosi, in caso di necessità, anche di liberi professionisti esterni specializzati.

Un accurato studio delle fondazioni, una diligente calcolazione delle strutture, un'adeguata scelta dei materiali, possono, alle volte, essere fonte di notevole economia di tempo e di denaro. Naturalmente, ciò implica anche

la necessità di disporre di personale tecnicamente capace e ben preparato e per questo giova ripetere quello che è stato detto lo scorso anno in relazione alla possibilità di un miglior trattamento economico, che incoraggi i giovani professionisti a non disertare i concorsi e ad entrare a far parte della grande e benemerita famiglia del Genio civile.

Ma veniamo alla viabilità. La strada è la opera pubblica per eccellenza, che in questi ultimi tempi ha visto ancor più riconosciuta la sua essenza come strumento fondamentale di progresso.

Questo riconoscimento, inteso in senso moderno, dà all'opera stradale il significato di impresa produttiva capace di sviluppare, sul piano economico, nuovi redditi aggiuntivi agli esistenti e, sul piano sociale, condizioni migliori di scambio tra le comunità, riducendo le distanze ed abbattendo diaframmi naturali, che di solito impediscono una reciproca conoscenza ed integrazione.

Si tratta, comunque, di considerazioni generali, valevoli per qualsiasi caso, che assumono un valore ed una intensità del tutto particolari quando si parla del Mezzogiorno.

Credo siamo tutti d'accordo che il primo, grande problema da risolvere in Italia è proprio quello meridionale e di esso desidero occuparmi, ora, dopo aver trattato, nell'intervento dello scorso anno, del più ampio settore nazionale.

Il Capo del Governo in un suo recente discorso ha confermato che l'azione dello Stato deve avere come scopo finale la perequazione tra Nord e Sud, il che, a mio avviso, si raggiunge principalmente con la realizzazione di grandi opere pubbliche ed in particolare di strade.

Qui occorrerebbe fare il punto sulla situazione attuale, ma a che vale addentrarci in indici e tabelle per dimostrare che la densità stradale del Sud, cioè il rapporto chilometri di strada a chilometri quadrati di superficie è molto inferiore a quello del Centro-Nord?

## Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue D'ALBORA). Invero, la stessa densità riferita alle sole strade statali risulta a favore del Mezzogiorno, ma la qualità della rete stradale secolare del Mezzogiorno, i cui tracciati più recenti rimontano a Carlo III d'Aragona o a Giocchino Murat, anche dopo la loro sistemazione da parte della benemerita Azienda di Stato, è ancora scadente e risulta inadeguata alle esigenze del traffico motorizzato.

Per sincerarsene basta, tanto per fissare un punto di partenza, avventurarsi da Eboli in giù. Che cosa vale mettere a confronto l'indice di densità 0,161 della Calabria con lo 0,056 della Lombardia per le statali, quando le condizioni di queste, nel caso della Calabria, sono troppo al disotto delle condizioni medie che in genere si presumono alla base di una rappresentazione statistica? Tutt'al più ciò vale a confermare la carenza di iniziativa e l'insufficienza dei mezzi degli enti locali, fenomeno, questo, certamente negativo, ed a dimostrare la necessità di un intervento maggiore dello Stato.

Ritengo, pertanto, che sia meglio inquadrare i problemi in una visione generale perchè si disingannino coloro che ritengono che il compito di aiutare il Mezzogiorno sia assolto, ormai, dalla Cassa omonima. A questa vanno, senza dubbio, attribuiti dei meriti, ma occorre una buona volta riconoscerle il gravissimo difetto che essa rappresenta una buona scusa per tanti italiani e, purtroppo, anche per lo Stato, per imitare Ponzio Pilato, allorchè si tratta di risolvere i problemi del Sud.

So che non è lodevole fare la critica con il senno di poi, ma vale la pena di individuare i pregi ed i difetti del sistema per correggerlo e migliorarlo,

Purtroppo, la Cassa, nata in condizioni difficili e costretta, come spesso accade, ad ope-

rare immediatamente per esigenze politico-sociali o sotto la pressione di un'opinione pubblica impaziente di vedere i primi risultati e soddisfatte le più impellenti necessità, non ha potuto svolgere il compito affidatole con un programma organico e ben definito; ma occorre anche dire che i fondi stanziati non sono stati di grande entità e che non sono stati impiegati in opere di ampio respiro.

E speriamo che ai piccoli interventi, fatti in questi anni passati, seguano, ora, realizzazioni nel campo della grande viabilità, da effettuarsi con una visione più ampia dei problemi, tesa, soprattutto, ai futuri sviluppi del traffico nel quadro di un miglioramento e di una integrazione della economia meridionale.

Certe esperienze positive in tal senso sono l'autostrada Salerno-Cava dei Tirreni e la litoranea Gaeta-Terracina, varate sotto la spinta dell'intensità e della distanza dei traffici, mentre hanno ottima finalità per l'economia dei trasporti la S. Eufemia-Catanzaro, la strada del Biferno e la Basentana.

La necessità di un più concreto intervento dello Stato, sia direttamente sia attraverso la Cassa per il Mezzogiorno, però, appare sempre più inderogabile ed urgente a mano a mano che si vanno attuando i dispositivi connessi all'attuazione del M.E.C., nei riguardi del quale il Sud si presenta, per la sua eccentricità rispetto al baricentro geografico ed economico dell'area comunitaria, in condizioni di netto svantaggio. Localmente, per superare tale situazione, sono sorte un gran numero di iniziative; ma esiste il legittimo dubbio che le aspirazioni delle popolazioni meridionali non siano del tutto comprese e che, specie in materia di strade, le idee nei confronti del Mezzogiorno d'Italia non siano abbastanza chiare.

Ecco qualche esempio per suffragare tale ipotesi. Prendiamo il programma autostada-

le varato nel 1955 dal ministro Romita. Gli anni in cui esso maturò erano quelli susseguenti immediatamente alla ricostruzione, durante i quali furono ripristinate le strade in gran parte danneggiate dagli eventi bellici. Lo Stato era impegnato in problemi così pressanti che quello stradale, proiettato nel futuro, non fu valutato nella sua totale importanza.

Si concepì, così, un intervento congiunto dello Stato e dell'iniziativa privata; il massimo sforzo fu concretato in 100 miliardi per le autostrade, che divennero in totale 300 miliardi di investimenti, essendo i 100 miliardi elargiti sotto forma di contributo. Il restante onere di costruzione e di esercizio rimaneva a carico degli enti concessionari. Questa rappresentò allora, l'unica strada da seguire con gli scarsi mezzi a disposizione.

A qualche anno di distanza è possibile fare delle osservazioni. La prima e più sostanziale riguarda la misura del contributo statale fissato dalla legge n. 463 in un massimo del 40 per cento. Lo stabilire tale percentuale derivò, forse, dalla considerazione che l'autostrada dovesse crearsi solo là dove esistessero presupposti di traffico tali da poter remunerare ed ammortizzare il capitale impiegato.

Tale criterio non poteva e non doveva essere applicato nella stessa maniera al Settentrione ed al Mezzogiorno, tanto più che la autostrada va considerata non solo come risolutrice dei problemi del traffico in atto, ma come arteria di rapida comunicazione, capace di abbreviare tempi di percorrenza, ridurre costi di trasporto, avvicinare mercati, integrare economie e, quindi, promuovere iniziative e sviluppare nuovi traffici.

Con detta legge, varata in circostanze particolari, facendo ricorso ai privati per sviluppare un piano di opere pubbliche che istituzionalmente spettano allo Stato, si riprese il concetto, del resto non nuovo, dell'autostrada come iniziativa industriale, con l'imposizione di provvedimenti del tutto particolari dal punto di vista tecnico, come la chiusura ed il controllo degli accessi, e misure finanziarie straordinarie, come il pagamento del pedaggio.

Questa impostazione del piano autostradale Romita sarebbe stata giusta e non criticabile se tutto il territorio italiano si fosse trovato nelle stesse condizioni di quello settentrionale che, in effetti, fu preso come esempio, soprattutto nei riguardi della necessità di circolazione. In conseguenza di questa impostazione il Sud non poteva che rimanere arretrato nell'attuazione delle autostrade previste nel suo territorio, come i fatti hanno dimostrato.

Altra osservazione di fondo che, a distanza di qualche anno, può essere mossa nei riguardi dell'impostazione del piano finanziario del 1955, in particolare per il Mezzogiorno, deriva dalla considerazione che, allo stato attuale, appare molto dubbia la possibilità che l'iniziativa privata impegni ancora i suoi mezzi per integrare quelli dello Stato nella produzione di un servizio pubblico che, vale la pena di ripeterlo, dovrebbe essere gratuito, sostitutivo od integrativo di arterie statali sovraccariche. Perciò non bisogna farsi soverchie illusioni sull'intervento dell'iniziativa privata, che si guarderà bene dal concorrere a realizzazioni di opere pubbliche di dubbio reddito.

Una tale considerazione va estesa anche agli enti pubblici locali, che vedrebbero distolta gran parte dei mezzi finanziari loro necessari per altri compiti istituzionali non meno importanti delle strade, con la certezza, ammessa la possibilità di reperire i capitali occorrenti, di non poterne coprire per molti anni gli oneri finanziari e di esercizio. Un esempio molto significativo al riguardo, che dovrebbe far riflettere sull'influenza del pedaggio oltre che del perditempo per l'accesso all'autostrada, è dato dall'esperimento di traffico fatto recentemente e per un periodo di dieci giorni sull'« Autostrada del sole ». Nel tratto Milano-Bologna è stato permesso il transito libero a tutto il trasporto merci, al fine di conoscere l'entità del traffico potenziale che a rigore dovrebbe servirsi dell'autostrada. Dai consuntivi di traffico per veicolo chilometro, relativi a questa decade, è risultato che essi sono molto vicini alle previsioni fatte per lo stesso periodo di tempo e poste alla base del piano finanziario, mentre

in realtà il traffico merci sullo stesso tratto, dopo tre mesi e mezzo di esercizio, risultava di gran lunga inferiore alle previsioni.

Questa mancata rispondenza tra preventivi e realtà, indubbiamente, può risentire del fatto che il trasporto merci non abbia valutato nella giusta misura i vantaggi che l'autostrada in effetti offre; ma è anche certo che l'elevato pedaggio, nonostante che la regione dove ciò è avvenuto sia tra le più sviluppate e ricche d'Italia, ha avuto la sua influenza.

A mio avviso, è stata fatta anche un'errata valutazione di carattere psicologico, giudicando il pedaggio come un corrispettivo pagabile con facilità di fronte ai vantaggi offerti dall'autostrada. Per calcolare tali vantaggi, si presuppone prima di tutto la conoscenza della contabilità dell'esercizio del trasporto, in cui le voci relative agli ammortamenti, agli interessi del capitale impiegato e alle altre spese fisse risultano meno tangibili, sul piano dell'immediatezza della spesa viva, del pedaggio che l'utente è costretto a pagare subito.

I risultati e le considerazioni di cui avanti non possono trasferirsi integralmente nelle possibili realizzazioni autostradali del Sud, dove una rete di strade, rada e tecnicamente arretrata, rende gli itinerari artificialmente lunghi, difficili, tormentati e di conseguenza costosi, per cui non ricorrono le stesse ragioni messe in evidenza dall'esperimento di cui avanti. I risultati di esso sono dipendenti anche dall'esistenza di una transitabilità che in molti tratti non rende indispensabile usufruire dell'autostrada; tuttavia, ciò che certamente vale per il Mezzogiorno è la entità del traffico, non suscettibile di richiamare l'interesse del capitale privato, a meno di forti allettamenti, per cui se la rete delle autostrade si vuole completare in tutto il territorio della Nazione, cioè se si vuole creare un insieme di grandi e rapide arterie di comunicazioni, sarà necessario, a mio avviso, che nelle regioni meridionali lo Stato si sostituisca all'iniziativa privata ed ai consorzi di enti pubblici locali.

Una dimostrazione di tale assunto è la mancata realizzazione, sino ad oggi, di qualsiasi autostrada di quelle previste per il Sud

e le Isole e comprese nel piano poliennale che seguì la legge Romita, salvo il raddoppio della già esistente Napoli-Pompei.

Nemmeno per la tanto discussa Napoli-Bari si vede la possibilità di una immediata realizzazione. C'è, per la sua attuazione, la richiesta di riconoscimento di un Consorzio tra i Comuni e le Province di Napoli e Bari, con la possibilità di immettervi gli altri grandi Comuni e le Province interessati lungo il percorso.

Ma io non so quali possibilità vi siano per vedere concretizzarsi una tale intesa, giacchè da parte della Provincia e del Comune di Napoli l'adesione fu condizionata alla scelta del tracciato definitivo.

Ora, circa la scelta del tracciato che dovrebbe unire rapidamente le due Province economicamente più evolute del Sud — esse occupano il 5° e il 9° posto nella graduatoria nazionale — nella sua relazione il progettista professor Tocchetti si esprime con delle considerazioni che vale la pena di riportare: « I due centri principali del traffico terrestre e marittimo dell'Italia meridionale sono Napoli e Bari, con notevole preminenza del primo sul secondo, quantunque la funzione del porto di Bari andrà presumibilmente a svilupparsi sempre più, a mano a mano che la interdipendenza delle economie meridionali ed euro-afroasiatiche si accentuerà.

« Su Napoli e Bari si concentrano i traffici da e per l'Italia meridionale; la funzione dell'autostrada è quindi quella di collegare i due nodi, sia per le relazioni di transito, sia per quelle più strettamente regionali. Per le prime inoltrando i trasporti sull' "Autostrada del sole", sul suo prolungamento verso Reggio Calabria e sulla programmata autostrada adriatica; per le seconde favorendo, drenando ed incrementando gli scambi tra le zone del Mezzogiorno di Italia. Ora, per quanto nel presente studio si è esposto, si ritiene di poter concludere che il tracciato per Avellino contempererà nel migliore modo tutti gli aspetti suddetti, non è cioè spostato troppo a nord in modo da non far risentire i suoi benefici alle regioni più a sud, non è spostato troppo a sud in modo da precludere gli interessi delle regioni più a nord; coincide, grosso modo, con

la curva baricentrica del territorio, ove più si addensano le origini o le destinazioni dei trasporti, come appare evidente dalle due tavole 6 e 7 compilate sui dati rilevati dall'A.N.A.S. per le autovetture, le cui risultanze possono ritenersi valide anche per gli autocarri.

« A favore del tracciato per Benevento è stata prospettata la possibilità del raccordo diretto con l' "Autostrada del sole" a nord di Napoli, tra Arzeno e la località " Il Torrino ", così da ridurre la distanza tra Bari e Roma.

« Ora si è già dimostrato, quantunque fosse già noto, che le maggiori relazioni di Bari e delle Puglie sono, nel senso est-ovest, con la Campania e con l'Irpinia, e modeste sono quelle con il versante occidentale appenninico e tali presumibilmente resteranno anche in futuro, perchè Lazio, Toscana, Liguria hanno produzioni agricole alle quali le Puglie non possono apportare alcuna integrazione, e perchè per dette regioni saranno sempre più efficienti gli scambi con la Campania, la Calabria e la Sicilia. Per tutte le relazioni, invece, con la pianura padana e con l'Europa, la via tradizionale, più diretta e più breve, per le Puglie sarà costituita dall'autostrada adriatica e dalla Torino-Milano-Trieste e sue diramazioni verso i valichi di confine.

« Pertanto, non si reputa conveniente che, per favorire i traffici delle Puglie con il versante occidentale d'Italia, si danneggino gli interessi delle Province più meridionali.

« Il desiderio di Bari di veder realizzata la soluzione per Benevento è evidente, in quanto il capoluogo, e la parte più settentrionale della provincia, verrebbero a godere dei maggiori vantaggi, tanto più che Bari mira a svolgere, verso i mercati del versante tirrenico, un'azione concorrenziale nei confronti della provincia di Napoli e di tutta la Campania. Ma gli interessi di Bari, per quanto legittimi, non possono non tener conto di quelli delle altre regioni, ma debbono con questi armonizzare; ecco perchè la soluzione va ricercata in questo equilibrio di esigenze e di benefici ».

È conclude più oltre: « Si vuole ancora aggiungere che il tracciato per Avellino, essendo diverso da quello seguito dalla linea ferroviaria, Caserta-Benevento-Foggia, am-

modernato e potenziato, risponde meglio a criteri di ripartizione e distribuzione del traffico tra strada e ferrovia ».

È avvenuto, invece, che il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., forse nel lodevole intento di accontentare tutti, ma certamente dimenticando di essere un organo tecnico, ha deviato il detto tracciato e dopo Canosa, invece di proseguire nella Valle dell'Ofanto verso Melfi-Calitri-S. Angelo dei Lombardi-Avellino, lo ha spostato nella tremenda, per conformazione geologica, vallata del Calore, spostandosi fino a Grottaminarda e Ponte Calore per poi ridiscendere verso Avellino. A questo punto l'A.N.A.S. ha dimenticato che, per la speciale condizione dei terreni della zona, da otto anni non riesce a completare i lavori della statale n. 90-*bis* che da Savignano per Buonalbergo dovrebbe raggiungere Padula e Benevento. S'informi l'onorevole Ministro di questa situazione e cerchi di fare in modo che le difficoltà di attuazione della Bari-Napoli, già notevoli, come abbiamo avanti prospettato, dal punto di vista finanziario, non diventino ancora più gravi in conseguenza di una non perfetta soluzione tecnica, e lascino quest'opera pubblica solamente sulla carta. Il fatto che nello studio della viabilità fra Campania e Puglie siano state possibili tre diverse soluzioni, prova la grande deficienza di strade di grande comunicazione nell'attuale rete viaria di quelle regioni. Le singole Province interessate ai tre diversi tracciati di massima proposti dall'ingegner Tocchetti hanno, per questo, difeso, ciascuna per proprio conto, strenuamente, quello che l'attraversava. Questo importa la conseguenza che le funzioni di ognuno di essi dovevano essere integrate, con opportuni collegamenti, ottenuti ammodernando le statali e le provinciali già esistenti e con la costruzione di nuove e moderne strade.

Ed a questo punto desidererei pregarla, onorevole Ministro, di tenere particolarmente presenti gli innesti con l'alta Irpinia. La Irpinia ha una densità di rete stradale molto bassa: 486 chilometri per 1.000 chilometri quadrati. L'indice della media nazionale è 657 e quello della Campania, esclusa Napoli, 578, mentre 535 è la media delle altre pro-

vincie. L'indice medio nazionale del rapporto strada-abitanti è di 403 chilometri su 100 mila abitanti. Per l'Irpinia tale indice scende alla modesta cifra di 271. In tutti i casi non è questo il solo primato negativo di questa regione, perchè anche per le scuole e per il reddito *pro-capite* essa si trova all'ultimo posto tra le provincie d'Italia. Credo sia giunto il momento che si faccia uno studio particolare sull'Irpinia, che tanti meriti ha verso le popolazioni del napoletano e della Puglia. Essa, geologicamente costituita da calcari permeabili, è un grande serbatoio di acque sotterranee che danno origine agli acquedotti del Serino ed a quello pugliese. Sarà bene che quelle popolazioni, laboriose e risparmiatrici, dalle antiche e nobili tradizioni, sappiano che noi le abbiamo presenti e vogliamo esprimere loro la nostra solidarietà e collaborare per il loro migliore avvenire.

Concludendo sulla Napoli-Bari, si evitino, signor Ministro, le storture e le incongruenze tecniche, si scelga il tracciato tecnicamente ed economicamente più rispondente e si eseguano i necessari collegamenti. Solo così lei potrà essere sicuro di avere bene operato. Prima di concludere vorrei dire qualcosa sulla viabilità minore, chè della maggiore mi sono ampiamente occupato lo scorso anno.

La legge n. 126 del febbraio 1958 era destinata a consentire una migliore ripartizione tra Stato, Provincie e Comuni dell'intera rete stradale italiana. Avverrà tutto questo? Ho motivo di dubitarne se, da parte degli uffici preposti alla revisione degli elenchi compilati dalle Amministrazioni provinciali, non sarà fatta una accurata revisione per stabilire, soprattutto, quali sono veramente le strade che dai Comuni possono passare alle Provincie. Si è verificato, e d'altra parte era prevedibile, che i Comuni, avendo scarsissimi mezzi finanziari per poter affrontare la spesa di manutenzione della loro rete stradale, si sono affrettati a segnalare alle Provincie strade che non hanno nessun requisito per giustificare il trasferimento. Ho visto in un elenco arterie della lunghezza di 120 metri e di 200 metri. Quale interesse possono avere le Provincie ad assumere in carico questi brevi

tronchi stradali interni con relative fogne? Nessuno, salvo quello politico! Si è riflettuto alle conseguenze di queste assunzioni? Le Provincie non sono attrezzate per far fronte, per esempio, alla manutenzione ed alla sorveglianza delle fogne, nè hanno i mezzi sufficienti per provvedere alla manutenzione della maggiore rete stradale. Il contributo che lo Stato vorrebbe assegnare di lire 300.000 per chilometro basta appena per pagare il cantoniere addetto. Intanto è già avvenuto che i Comuni, in attesa del definitivo trasferimento, hanno del tutto abbandonato le strade segnalate, le quali, di giorno in giorno, divengono sempre meno praticabili, con grave danno del traffico e con conseguenze economiche che sono facilmente intuibili. Occorre emanare un provvedimento per stabilire che, fino a quando il trasferimento non sarà reso definitivo, l'Ente cui la strada appartiene ha sempre l'obbligo della manutenzione, e dare disposizioni agli uffici competenti, perchè il passaggio tra Stato, Provincie e Comuni avvenga con la rigorosa osservanza delle norme di classificazione previste dalla legge.

Altrimenti, sarà meglio affidare alle Provincie, che per ciò sono particolarmente attrezzate, tutta la viabilità minore, naturalmente fornendo i mezzi perchè esse provvedano all'ammodernamento ed alla manutenzione dell'intera rete e si attrezzino per far fronte alle esigenze dei servizi, che di solito attraversano le strade comunali e non quelle provinciali.

Ed eccoci all'edilizia. Per incrementare la attività edilizia, soprattutto nel settore delle case popolari, già lo scorso anno, ho fatto delle proposte concrete. Disciplina delle aree fabbricabili; giace dinanzi alla Camera dei deputati, onorevole Ministro, il suo progetto di legge n. 547, sin dal 10 novembre 1958: bisogna approvarlo e concedere ampie facilitazioni creditizie, sia a favore delle imprese, che degli acquirenti.

Alla Camera esistono anche: un progetto di iniziativa parlamentare che reca il n. 1938, per un piano decennale dell'edilizia popolare, ed uno per le abitazioni malsane; manca il tanto necessario testo unico da lei promesso

lo scorso anno in sostituzione dell'ormai conclusa legge n. 408. Cosa si è verificato intanto nel campo dell'edilizia?

L'iniziativa privata non è venuta meno all'attesa; dalle statistiche ancora approssimate e dai dati forniti dal Centro studi del suo Ministero risulta che lo scorso anno sono stati costruiti 1.787.274 vani commerciali, pari a 289.000 abitazioni, per una spesa complessiva di lire 1.604 miliardi di cui 833 spettano all'iniziativa privata. Il Ministero dei lavori pubblici e le altre amministrazioni, in conseguenza, hanno investito in tale settore, complessivamente 231 miliardi.

Se si riflette che solo questi investimenti sono destinati alle abitazioni dei più umili, si può concludere che il problema di dare ad ogni famiglia una casa, di eliminare le abitazioni malsane, di allontanare i diseredati dalle grotte o dai tuguri è ancora da risolvere. Non parliamo del Mezzogiorno in generale e di Napoli in particolare. I dati dicono questo: dal 4 novembre 1951 al 31 dicembre 1958 il numero delle abitazioni ha registrato un incremento dell'8,3 per cento, e il numero delle stanze del 10,7 per cento; contemporaneamente nelle regioni meridionali la popolazione residente è aumentata del 6,9 per cento. Quindi, il pur rilevante sviluppo dell'attività edilizia non si è tradotto in un corrispondente miglioramento del rapporto tra i bisogni delle popolazioni ed il patrimonio edilizio esistente. Comunque gli indici di popolazione per stanza sono a tutt'oggi: Centro-Nord, 1; Mezzogiorno, 1,70. I tentativi per risolvere questa incresciosa situazione non sono mancati, e però i quartieri coordinati da attuarsi dal Comitato di coordinamento dell'edilizia popolare — comprendente l'I.C.A.P., l'I.N.A.-Casa, l'I.N.C.I.S., e l'U.N.R.R.A.-Casas — non progrediscono per l'impossibilità dei Comuni di assumere l'obbligo di provvedere, a proprie spese, nel tempo dovuto e in conformità delle indicazioni del C.E.P., all'esecuzione dei servizi generali (strade, piazze, acquedotti, fognature, eccetera) nonchè alla esecuzione delle attrezzature collettive (scuole, chiese, mercati, impianti igienici e sportivi).

Lei, onorevole Ministro, ha concesso in blocco i massimi contributi (13 miliardi circa) consentiti dalla legge, perchè fossero attuate le opere pubbliche comunali nell'ambito di questi quartieri, ed ha anche interessato alcuni istituti di credito specializzati perchè i Comuni possano ottenere, con la massima facilità, il prefinanziamento necessario per poter attendere i fondi provenienti dal contributo statale e quello degli enti coordinati che nel complesso coprono la quasi totalità delle spese di loro competenza. Speriamo che questi incoraggiamenti siano apprezzati nel loro giusto valore ed abbiano il desiderato successo.

La Gran Bretagna fra le due guerre mondiali fu soggetta a rivolgimenti sociali molto importanti. Le grandi città, con Londra alla testa, si espansero con ritmo impressionante. A mano a mano che vecchi centri cittadini decadevano o mutavano caratteristica, le famiglie si trasferivano verso i nuovi suburbi dalle case moderne che i costruttori per speculazione costruivano su terreni di vecchie fattorie o campi, mentre altre famiglie premevano dall'esterno della città, spopolando le campagne.

Ebbene, già allora le vecchie leggi sulla pianificazione urbana e rurale si dimostrarono modeste e divennero addirittura inattuali, dopo le imponenti distruzioni della seconda guerra mondiale. Fu allora formato un Ministero per la pianificazione urbana e rurale, che stabilì una politica di pianificazione nazionale, ed il Governo, un anno dopo la fine della guerra introdusse, con la « legge sulle nuove città », le misure di pianificazione più ambiziose e lungimiranti che fossero mai state proposte. Oggi sono state create e crescono quindici nuove città, delle quali otto a circa venti-trenta miglia da Londra, assolutamente nuove, progettate come comunità autosufficienti, dove la gente possa vivere, lavorare e distrarsi, ed è stata impegnata una spesa di 350 miliardi di lire.

Ebbene, la Commissione dei lavori pubblici della Camera ha approvato un disegno di legge per la proroga sino al 30 giugno 1961 del termine per la spesa di lire 2.500

milioni prevista dall'articolo 5 della legge 31 luglio 1954, n. 626, per l'attuazione di un programma di costruzione di nuclei urbani e rurali di case a basso costo, comprendenti studi sulla tecnica edilizia per una migliore e maggiore attività in questo campo. Si tratta di un saldo di 457 milioni e 164 mila lire. Della prima somma di lire 2.002.836.000 lire fanno parte i progetti per due costruzioni sperimentali a Roma, quattro nuclei edilizi a Palermo, Salerno, Sassari e Vicenza, nonché le convenzioni con i liberi professionisti per l'invio di una missione negli Stati Uniti e la visita di una missione statunitense in Italia.

Del residuo fanno parte gli studi e le convenzioni per la progettazione dell'edilizia sperimentale in Roma, le spese per l'esecuzione dei prototipi, le indagini sull'edilizia sperimentale, l'indagine sui materiali da costruzione, nonché i corsi di addestramento professionale e di perfezionamento sulla produttività.

Non sarebbe opportuno che la Commissione si recasse anche nel più vicino Regno Unito?

Certo è che uno studio serio per dare alle costruzioni economiche un indirizzo più vicino alle reali possibilità delle masse è indispensabile, e solo quando avremo case di costo modesto, il che, forse, si potrà ottenere con l'industrializzazione graduale dell'edilizia, potremo dire di avere bene e socialmente avviata la difficile soluzione di questo problema.

Ma un altro problema da risolvere è il sistema in vigore per l'assegnazione degli alloggi. Sono sicuro che in genere è difficile raggiungere la perfezione, ma in questo campo le cose si svolgono in una maniera che rasenta l'assurdo e che lascerà sempre tutti scontenti. Poche sere fa, alla televisione, in una realistica presentazione di come vivono i meridionali trapiantati a Roma in attesa delle abitazioni che si vanno allestendo, una donna disse che aveva fatto 14 domande per ottenere un alloggio senza alcun risultato positivo. Conosco casi peggiori, che non vale la pena di raccontare al Senato, ma che vanno considerati per evitare che in questo campo perdurino le ingiustizie, sia pure involontarie, che, purtroppo, si verificano.

## Presidenza del Vice Presidente BOSCO

(Segue D'ALBORA). A mio avviso, occorrerebbe che l'ente destinato all'assegnazione dei nuovi alloggi fosse unico e possibilmente presieduto da un magistrato. Che da parte dei Comuni si facesse un censimento accurato di coloro che vivono in grotte, tuguri ed alloggi di fortuna e che se ne tenesse conto all'atto della distribuzione di nuovi alloggi, senza seguire criteri più o meno discutibili e che creano sperequazioni e malcontento.

Il popolo italiano comprende le difficoltà di vario genere che impediscono allo Stato di venire incontro ai numerosi suoi bisogni, che vanno dalla casa alla scuola e dalla scuo-

la al lavoro, ma non è sempre disposto, soprattutto in questo settore, a sopportare favoritismi o pericolose ingiustizie.

Su questo bilancio, onorevoli colleghi, si potrebbe parlare per delle ore intere, ma purtroppo il tempo stringe ed occorre affrettarsi.

Prima di concludere desidero abusare ancora un poco della vostra cortesia e dire qualcosa sulle opere igieniche.

Lo scorso anno ho già intrattenuto lungamente il Senato su questo argomento ed illustrai uno studio dell'Associazione nazionale dell'ingegneria sanitaria col quale si dimostrava che, per eliminare le deficienze che

nella Nazione esistono in tale campo, è necessaria una spesa di ben 400 miliardi.

È vero che questo settore interessa principalmente gli enti locali e che lo Stato interviene solo attraverso la legge n. 589, mentre per le zone depresse del Centro-Nord si applicano le leggi nn. 647, 543 e 635, per le quali sono stanziati in bilancio 8.500 milioni, ma un provvedimento degno di nota mi sembra l'insediamento presso il Ministero di una Commissione di studio per formare un piano regolatore degli acquedotti e delle fognature.

Ritengo che l'apporto di queste Commissioni di studio sia veramente utile, perchè nel campo dei lavori pubblici una pianificazione di massima costituisce sempre un'ottima guida per l'impiego dei mezzi a disposizione, che di solito, come abbiamo visto dallo stato di previsione in discussione, non sono abbondanti e, comunque, sempre inadeguati alle incalcolabili necessità della nazione.

Ma a questo punto mi sembra opportuno dire qualcosa in merito alla contrastata vicenda dell'acquedotto campano.

Si è accesa intorno alle acque del Biferno una disputa degna delle antiche tradizioni italiane, degna dei tempi dei Guelfi e dei Ghibellini o dei Capuleti e dei Montecchi.

È una situazione stranissima, in cui una regione italiana, per il semplicissimo fatto che le acque del Biferno nascono nel suo territorio, ritiene suo diritto di negarle o quanto meno di disputarle ad altre zone che ne hanno bisogno per dissetare quelli che muoiono di sete e non sono nemmeno in grado di far fronte ai pericoli delle infezioni.

Che il Molise voglia irrigare le sue terre è giusto, che desideri impiantare costose centrali idroelettriche può anche essere utile, sempre che sia dimostrata la possibilità di affrontare l'ingente spesa occorrente, che si aggira intorno ai 40 miliardi; ma che si debbano perdere nell'Adriatico 420 milioni di metri cubi di acqua ogni anno, questo è assolutamente deprecabile ed ingiusto. Sia da parte della Campania che del Molise sono stati incomodati valenti tecnici, i quali han-

no resa opinabile una materia che dovrebbe essere assolutamente certa; sta, comunque, di fatto che l'effettiva situazione idrica della Campania può definirsi drammatica.

A parte la « settimana della sete » che nel luglio dello scorso anno ha richiamato su Napoli l'attenzione della stampa di tutti i colori, si sa che ogni cittadino napoletano dispone di 100 litri di acqua al giorno, contro i 350 litri circa di Roma e Milano; è risaputo che a Giuhano, cittadina di 30 mila abitanti, ogni persona dispone di 5 litri di acqua al giorno e che il rifornimento è assicurato con carribotte e che la distribuzione avviene con turni di due ore per ciascun settore in cui è stata divisa la città.

A Cardito, dove la distribuzione avviene a turno, i cittadini sono tassati dal Comune per un'impossibile eccedenza; a Marano il sindaco, nell'intento di provvedere al fabbisogno idrico con un pozzo, ha alla fine trovato acqua imbevibile, ed a Trentola l'acqua si paga 2 lire al litro. Nel nosocomio di Aversa, per liberare dalla sporcizia — mi scusi il Senato — un ricoverato proveniente da Trentola sono stati necessari ben tre litri di alcool.

Non è migliore la situazione del Beneventano, dove su 76 Comuni, solo 10 possono considerarsi adeguatamente approvvigionati, perchè serviti da una diramazione del Serino, 15 integrano il fabbisogno con pozzi locali che, dato l'aumento delle popolazioni, si vanno rivelando sempre più insufficienti; 20 sono del tutto privi di acquedotti e vengono riforniti con cisterne e pozzi, mentre altri 31, pur disponendo di qualche fontanina, non possono considerarsi privilegiati per l'estrema rarefazione idrica.

Una delle prime conseguenze della carenza di acqua è il pauroso e sistematico susseguirsi di gravi epidemie tifoidi, spesso ignorate dalla stampa ufficiale. A S. Salvatore Telesino, lo scorso anno, per l'inquinamento dell'acqua, su 4.000 abitanti 500 furono colpiti da tifo. Al cospetto di una simile situazione paurosa e drammatica il suo Ministero, onorevole Ministro, deve decidere. Deve decidere sulla bontà del progetto della Cassa del Mezzogiorno per il tratto di attraver-

samento del massiccio del Matese e deve — a norma delle leggi sulle acque pubbliche, che sono di proprietà dell'intera Nazione e che spetta al Governo concedere — assegnare all'acquedotto campano, già costruito con la spesa di oltre 35 miliardi, la quantità di acqua necessaria per dissetare le popolazioni cui esso serve.

Purtroppo, le notizie che circolano circa il voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in proposito non sono confortanti e recentemente un giornale di Napoli pubblicava che in esso si sarebbe, tra l'altro, detto: « Le acque del fiume Biferno appartengono alla regione molisana, e solo dopo che tutte le esigenze locali saranno soddisfatte, si potrà pensare ad altri impieghi ». E commentava: « Cosicchè il tutto si sarebbe concluso con un nulla di fatto ».

Per sincerarmi dell'effettiva situazione ho chiesto a lei di poter leggere il dispositivo e le conclusioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma purtroppo non vi sono riuscito, perchè intorno ad esse si è formata una specie di cortina del silenzio.

Portare l'acqua nelle città e nelle contrade della Campania e del Molise è, anzitutto, un problema di civiltà che non può ulteriormente essere dilazionato o ignorato. Le capaci condutture dell'acquedotto campano distese per chilometri e chilometri, anche sotto il livello del mare, inutilizzate e sprecate sino a questo momento, sono un terribile atto di accusa contro chiunque procrastina la giusta soluzione e rappresentano una irrisione insopportabile per le miserie delle popolazioni meridionali. Spero che ella vorrà tranquillizzarmi in proposito.

D'altra parte su alcuni degli argomenti trattati ho presentato i relativi ordini del giorno. Mi rendo conto, signor Ministro, che la sua opera è difficile ed è anche facilmente criticabile perchè visibile da tutti. È difficile trovare chi si sostituisce al medico o all'avvocato, mentre tutti credono di potersi sostituire all'ingegnere.

Esiste, però, una legge di compensazione e tutte le medaglie hanno il loro rovescio.

A nessuno dei suoi colleghi è dato di lasciare i segni del proprio lavoro incisi nella

materia a testimoniare nei secoli i progressi della scienza, della tecnica e del lavoro. Ciò deve incoraggiarla a proseguire con l'energia che tutti ben volentieri le riconoscono, con la preziosa collaborazione dei suoi Sottosegretari e dei funzionari di ogni grado vicini e lontani, per il raggiungimento di quei traguardi che si identificano col benessere economico e sociale del popolo italiano. (*Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E**. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

#### Sull'ordine dei lavori

**P A S T O R E**. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**P A S T O R E**. Signor Presidente, onorevoli colleghi, giovedì scorso, subito dopo l'arrivo delle notizie sui fatti di Reggio Emilia, sono state presentate varie interpellanze e varie interrogazioni, alle quali si aggiungono le altre presentate fra ieri ed oggi sui nuovi avvenimenti che hanno funestato parecchie città d'Italia. Giovedì il nostro Presidente comunicò che il ministro Spataro, nel desiderio di avere più precise informazioni e di non essere obbligato a leggere al Senato e alla Camera esclusivamente dei rapporti di polizia, aveva inviato a Reggio Emilia un ispettore per procedere ad una particolareggiata inchiesta e per assumere sul posto le informazioni necessarie. In seguito a questo, il nostro Presidente ha proposto di rinviare lo svolgimento di tali interpellanze ed interrogazioni a non appena fosse possibile. Noi abbiamo naturalmente aderito. Senonchè oggi sono passati tre giorni...

**P R E S I D E N T E**. Scusi, unicamente per l'esattezza cronologica: la dichiarazione alla quale lei fa cenno è stata fatta dalla Presidenza ieri mattina.

**P A S T O R E**. Quindi noi chiediamo che all'ordine del giorno della seduta di lunedì

siano poste le interrogazioni e le interpellanze riguardanti tutti gli avvenimenti che si sono svolti in questi giorni in Italia. Ciò per varie ragioni. Le prima ragione è quella cui ho già accennato: che il Governo ha avuto due o tre giorni di tempo per procedere all'inchiesta che ha annunciato di voler fare sui fatti di Reggio Emilia. In secondo luogo a quei fatti ne sono succeduti degli altri non meno luttuosi e gravi. A noi sembra quindi che prima della discussione generale che si svolgerà a Montecitorio e suppongo si svolgerà anche al Senato sulla questione politica generale è necessaria una discussione sui fatti. Noi abbiamo bisogno, prima di giungere a dibattiti e a conclusioni di carattere politico generale, di essere informati con esattezza, di sapere come si sono svolti i luttuosi fatti che hanno funestato il nostro Paese. È per questo che insistiamo affinché nella seduta di lunedì siano discusse le interrogazioni e le interpellanze in modo da poter vedere, se è possibile, quale è stato il reale svolgimento dei fatti, quali sono state le cause immediate che in ogni città hanno provocato quei determinati conflitti, cosicché sia possibile poi giungere ai dibattiti e alle conclusioni di politica generale.

Mi permetto di ricordarle, onorevole Presidente, che l'articolo 99 del nostro Regolamento dice: « In principio di seduta, il Presidente dà lettura delle interrogazioni iscritte all'ordine del giorno. Il Governo risponde immediatamente, eccetto che dichiarare di non poter rispondere o di dover differire la risposta ». Chiediamo quindi che all'ordine del giorno di lunedì siano messe tutte queste interrogazioni ed interpellanze. Lunedì il signor Ministro ci dirà se il Governo intende rispondere immediatamente o se chiede di differire la risposta. A seconda della risposta del Ministro il Senato deciderà sul da farsi, sul come si dovrà proseguire la discussione. Conclusione, signor Presidente, la prego di mettere all'ordine del giorno della seduta di lunedì le interrogazioni e le interpellanze riguardanti i fatti di Reggio Emilia, di Licata, eccetera.

S A N S O N E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A N S O N E . Signor Presidente, volevo segnalare a lei, a tutela dell'Assemblea e del Parlamento, una pubblicazione. Noi siamo molti rispettosi della libertà di stampa, ma, nell'ultimo numero de « Il Borghese » del 7 luglio 1960, l'articolo « La difesa dello Stato » di Mario Tedeschi conclude così: « Se gli uomini politici dovessero rifiutarsi di rispondere a questo invito all'unità, non resterebbe che unirsi a quanti invocano l'intervento delle Forze Armate per fare piazza pulita del Parlamento ed imporre il rispetto della legge ». Se lei ritiene che questa frase — cioè che le Forze Armate debbano far piazza pulita del Parlamento — suoni offesa al Parlamento, come è, io invoco dalla Presidenza che con i suoi poteri tuteli il Parlamento come si conviene che sia tutelato. *(Commenti e interruzioni dalla sinistra).*

P R E S I D E N T E . Senatore Sansone, le ha già risposto il senatore Lussu, cioè che vi è l'Autorità giudiziaria ordinaria.

S A N S O N E . Scusi, signor Presidente...

P R E S I D E N T E . Senatore Sansone, per quanto riguarda il Parlamento, è chiaro che e la Presidenza e i senatori faranno tutto il loro dovere per la tutela del prestigio e della dignità del Parlamento. E dopo questa sua lettera invito il Senato a gridare: « Viva il Parlamento! » *(Vivi applausi dal centro e dalla sinistra).*

S A N S O N E . La ringrazio, signor Presidente, ma la mia segnalazione aveva lo scopo di invitare le Presidenze delle Assemblee, ed in particolare quella della nostra Assemblea, a segnalare al Procuratore della Repubblica questa frase, perchè talvolta accade che qualche Procuratore della Repubblica, stranamente, non vede o non legge queste cose, mentre se vede una donnina un po' scolacciata promuove azioni penali e sequestri di pubblicazioni. Quindi, data questa cecità di qualche Procuratore della Repubblica ita-

liana, prego la Presidenza di voler fare le segnalazioni opportune alla Magistratura. Capisco bene che quello che è stato scritto è un reato, ma ci deve essere pure chi promuove l'azione e desidererei che essa venisse promossa su segnalazione del Presidente della nostra Assemblea.

**PRESIDENTE.** Senatore Sansone, terremo conto di questa sua segnalazione, ma non delle parole che lei ha pronunciato nei riguardi dei Procuratori della Repubblica.

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici.*  
Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici.*  
In merito a quanto ha richiesto il senatore Pastore preciso come io sia qui occasionalmente, non è di mia competenza l'argomento nè sono a conoscenza della situazione precisa e quindi non posso dire se come e quando il Governo potrà rispondere. Pertanto a norma dell'articolo 99 del Regolamento io chiedo che la Presidenza del Senato si compiaccia interessare la Presidenza del Consiglio dei ministri, dopo di che verrà fissato il giorno per la risposta alle interrogazioni e alle interpellanze.

**PRESIDENTE.** Onorevoli senatori, anzitutto una precisazione di carattere regolamentare sia consentita a chi in questo momento ha l'onore di presiedere questa Assemblea. L'articolo 99 del Regolamento riguarda un'altra ipotesi, e cioè quella che la interrogazione sia già iscritta all'ordine del giorno. Infatti, come il senatore Pastore ha già letto, l'articolo 99 stabilisce che « in principio di seduta il Presidente dà lettura delle interrogazioni iscritte all'ordine del giorno ».

La richiesta invece è un'altra, e cioè che alcune interrogazioni e interpellanze siano iscritte all'ordine del giorno. Quindi l'articolo 99, in questo caso, non è applicabile. Ora, secondo la prassi e secondo un'interpretazione autorevolissima ribadita anche recentemente in una precedente seduta, quando si

tratta di fissare lo svolgimento di una interrogazione urgente, bisogna naturalmente interpellare anche il Governo. Io ho già parlato col Presidente Merzagora, il quale assicura l'Assemblea che egli si farà personalmente carico di parlare con il Ministro dell'interno affinché le interpellanze e le interrogazioni già presentate e le nuove siano discusse al più presto possibile.

Prego di dare atto al Presidente di questa sua volontà che tutti i fatti siano chiariti in Parlamento. Con questa dichiarazione, prego il senatore Pastore di non insistere sulla richiesta, perchè evidentemente — ripeto — non potrei far altro che pregare il Ministro presente di insistere presso il suo collega dell'Interno perchè venga al più presto in Parlamento.

**PASTORE.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**PASTORE.** Non sono soddisfatto della risposta data dal nostro Presidente. A termini di Regolamento potrei far osservare che l'articolo 98...

**PRESIDENTE.** Scusi, lei si è richiamato all'articolo 99.

**PASTORE.** Va bene, però, secondo lo articolo 98, « le interrogazioni sono pubblicate anche nel resoconto sommario della seduta in cui sono state annunziate e sono riportate in appendice all'ordine del giorno, fino al loro svolgimento. Le interrogazioni, nell'ordine di presentazione, sono poste all'ordine del giorno della seconda seduta dopo la presentazione, e delle seguenti, fino ad esaurimento ». Quindi le interrogazioni che abbiamo presentato giovedì, avrebbero dovuto già essere iscritte all'ordine del giorno, essendo questa la terza o quarta seduta dopo quella in cui esse sono state presentate.

Signor Presidente, ho citato il Regolamento, ma non ho nessuna intenzione di trasformare questa discussione in un dibattito di cavilli giuridici e regolamentari. Per noi il problema fondamentale è questo: noi abbiamo

avuto giovedì l'assicurazione che il Ministro avrebbe risposto alle interrogazioni sui fatti di Reggio Emilia dopo aver eseguito l'apposita inchiesta. Infatti ha fatto inviare sul posto un Ispettore. Faccio osservare che da giovedì o da venerdì mattina a lunedì prossimo passano cinque giorni: ci sembra che in cinque giorni si ha tutto il tempo possibile per concludere un'inchiesta, anche fatta seriamente. Ma se questa pretesa, questa domanda del Ministro di avere il tempo per inviare un'Ispettore per condurre l'inchiesta deve servire solo come pretesto per non venire qui in Parlamento, a rispondere alle interrogazioni, allora si tratta evidentemente di una beffa fatta al Parlamento, e noi pensiamo che la Presidenza non possa accettare una situazione di questo genere. L'inchiesta è stata fatta; ha servito come ragione plausibile, fino a un certo momento, per un rinvio della discussione delle interpellanze. Lunedì, trascorsi cinque giorni, cioè il tempo più che sufficiente per condurre a termine un'inchiesta, si deve rispondere. Perciò noi insistiamo perchè all'ordine del giorno della seduta di lunedì siano iscritte le interpellanze e le interrogazioni.

Se il Governo non vorrà venire a rispondere, allora vedrà il Senato il da farsi. In caso contrario, onorevoli colleghi, signor Presidente, con tutto il rispetto dovuto, devo dire che lunedì solleveremo nuovamente la questione chiedendo che le interrogazioni e le interpellanze siano iscritte all'ordine del giorno e quindi discusse.

**P R E S I D E N T E .** Le ho già risposto. Del resto lei stesso ha affermato che non è da farsi questione di applicazione di un articolo o di un altro del Regolamento. Ella ora si è riferito all'articolo 98; io potrei riferirmi all'articolo 103. Ma non è il caso, torno a dire, di fare una questione di procedura regolamentare: la sostanza della questione l'ho già chiarita quando ho detto che il Presidente Merzagora personalmente si farà carico presso il Ministro dell'interno affinché al più presto possano essere svolte le interrogazioni e le interpellanze. Ma non è

possibile fissare tale discussione se prima il Governo non dice che è pronto a rispondere. E noi, affinché sia pronto al più presto, faremo tutte le sollecitazioni possibili.

**P A S T O R E .** Contesto la sua affermazione che non è possibile mettere all'ordine del giorno un argomento se il Governo non vuole, perchè l'articolo 106 dice semplicemente « sentito il Governo ».

**P R E S I D E N T E .** Senatore Pastore, la prego di non sollevare una questione di parole. Lei ha letto l'articolo 98 il quale dice che le interrogazioni debbono essere poste all'ordine del giorno nell'ordine di presentazione. Ora io le vorrei mostrare il fascicolo delle interrogazioni presentate per dimostrare che se mettessimo tutte queste interrogazioni all'ordine del giorno, evidentemente quelle che la interessano sarebbero discusse fra sei mesi. Quindi sarebbe applicabile l'articolo 103 che riguarda l'urgenza della interrogazione proposta. Io comunque le ho già detto che il Presidente Merzagora mi ha personalmente incaricato di dire che egli solleciterà la discussione delle interrogazioni e delle interpellanze affinché avvenga il più presto possibile.

**C I A N C A .** Dichiaro di associarmi alla richiesta poco fa formulata dal collega Pastore.

**P R E S I D E N T E .** Terrò conto delle diverse segnalazioni e sono in grado di assicurare, ripeto ancora una volta, che il Presidente Merzagora solleciterà personalmente a rispondere il Ministro dell'interno.

#### **Annunzio di interpellanze**

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

**B U S O N I , Segretario :**

Al Ministro dell'interno, sui gravissimi fatti di Palermo nei quali la Polizia, impedendo che i dirigenti sindacali e politici riu-

scissero a fare opera di pacificazione, ha tirato a mitraglia su gruppi di ragazzi, così come è dimostrato dall'età di qualcuno degli uccisi e di parecchi feriti (304).

BERTI, GRANATA

Al Ministro dell'interno, sui luttuosi incidenti di Catania e sul comportamento della Polizia, deliberatamente orientato a trasformare una pacifica dimostrazione in un sanguinoso conflitto (305).

CARUSO, FIORE, PASTORE

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno, sui gravi eccidi di Palermo e Catania avvenuti l'8 luglio 1960 (306).

GATTO, PALUMBO Giuseppina, NEGRI, BUSONI, BARBARESCHI, CIANCA, MILILLO, SANSONE, MASCIALE, IORIO, CALEFFI

#### Annuncio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura della interrogazione pervenuta alla Presidenza.

BUSONI, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per conoscere quali disposizioni siano state impartite alle Forze di polizia le quali, a Palermo e a Catania, nel corso di pacifiche manifestazioni,

hanno aperto il fuoco contro cittadini inermi provocando morti e feriti (875).

DE LUCA Luca

#### Ordine del giorno

##### per la seduta di lunedì 11 luglio 1960

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica, lunedì 11 luglio, alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (936).

2. Impiego pacifico dell'energia nucleare (940).

II. Discussione dei disegni di legge:

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modifica della durata e della composizione del Senato della Repubblica (250).

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — STURZO. — Modifiche agli articoli 57, 59 e 60 della Costituzione (285).

La seduta è tolta (ore 11,55).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari