

CDVIII SEDUTA

MERCOLEDÌ 6 GIUGNO 1956

Presidenza del Vice Presidente BO
e del Vice Presidente **MOLE**

INDICE

Autorizzazioni a procedere in giudizio:

Trasmissione di domande Pag. 16582

Commissioni permanenti:

Variazioni nella composizione 16582

Disegni di legge:

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 16597

Presentazione 16596, 16611

Rimessione all'Assemblea 16597

Trasmissione 16582

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1349)
(Seguito della discussione):

ARTIACO	16598
ASARO	16608
BARBARO	16613
BATTAGLIA	16618
BENEDETTI	16616
BUSONI	16604
CAPPELLINI	16586
CERABONA	16600
CERMIGNANI	16610
DE LUCA Angelo	16620
MENGHI	16583
MERLIN Umberto	16612
PAOLUCCI DI VALMAGGIORE	16600
PETTI	16616
RAGNO	16606

ROMANO Domenico	Pag. 16617
RUSSO Salvatore	16604
TOMÈ	16605

Giunta delle elezioni:

Proclamazione a senatore del candidato Giuseppe Dardanelli 16581

Interrogazioni:

Annunzio 16622

Relazioni:

Presentazione 16582, 16597

La seduta è aperta alle ore 16,30.

RUSSO LUIGI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Proclamazione a senatore del candidato
Giuseppe Dardanelli.**

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella sua riunione odierna, occorrendo provvedere, ai sensi dell'articolo 21 della legge elettorale per il Senato, all'attribuzione del seggio resosi vacante nella regione del Piemonte in conseguenza della morte del

senatore Stefano Perrier, ha riscontrato che fra i non eletti del Gruppo cui questi apparteneva ha ottenuto la maggiore cifra individuale il candidato Giuseppe Dardanelli.

Do atto alla Giunta di tale comunicazione e proclamo senatore il candidato Giuseppe Dardanelli per il Piemonte.

Avverto che da oggi decorre, nei confronti del nuovo proclamato, il termine di venti giorni per la presentazione di eventuali reclami.

Variazioni nella composizione di Commissione parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che, su proposta del Gruppo libero-social-repubblicano, ho chiamato il senatore Schiavi a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni dei lavoratori in Italia, in sostituzione del compianto senatore Perrier.

Trasmissione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni sulla cinematografia » (1527).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Schiavone, a nome della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), ha presentato la relazione sui seguenti disegni di legge:

« Abrogazione e modifiche di alcune disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento » (35), d'iniziativa del senatore Picchiotti;

« Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del

relativo regolamento » (254) e « Adeguamento del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, alle norme della Costituzione » (400), d'iniziativa dei senatori Terracini ed altri.

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Trasmissione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

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

contro il senatore ASARO, per il reato di affissione di manifesto senza licenza dell'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 113, in relazione all'articolo 17, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXV);

contro il senatore LONGONI, per il reato di esercizio arbitrario delle proprie ragioni (articolo 392 del Codice penale) (Doc. CXVI).

Tali domande saranno trasmesse alla 2ª Commissione competente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (1349).

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 1º luglio 1956 al 30 giugno 1957 ».

È iscritto a parlare il senatore Menghi, il quale, nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Tupini, Liberali, Tira-

bassi, Negroni, Baracco, Calauti, Ciasca, Ferrari, Canonica, De Giovine, Jannuzzi, Carelli, Salari, Spasari, Cerulli Irelli, Grammatico, Rogadeo, Lepore, Cerica, Magliano e Angelilli. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

TOMÈ, *Segretario*:

« Il Senato, premesso che dall'esercizio 1952-1953 non sono stati stanziati più fondi per la costruzione di case per i senza tetto (capitolo 217 del corrente esercizio);

ritenuto che le leggi 10 aprile 1947, n. 261, 25 giugno 1949, n. 409 e 1° ottobre 1951, n. 1141, che hanno provveduto e che possono ancora provvedere a risolvere l'acuto problema della mancanza di alloggi per i senza tetto, non sono più operanti mancando di stanziamento;

chiede che si provveda o con nuovo stanziamento o con trasferimento di cifra da altro capitolo, ad assegnare al capitolo 217 di bilancio l'annualità di 300 milioni per finanziare la costruzione di case per i senza tetto ».

PRESIDENTE. Il senatore Menghi ha facoltà di parlare.

MENGHI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, nella relazione, lucida come al solito, dell'onorevole Vaccaro, vi è un punto che non è stato messo ancora molto in risalto, nonostante sia importantissimo. Lo leggo: « Gli stanziamenti delle somme in annualità per la costruzione di case per i senza tetto sono stati complessivamente di lire 1 miliardo 965 milioni fino all'esercizio 1951-52. Dall'esercizio 1952-53 in poi non vennero più stanziati fondi, per cui le insistenti richieste da parte dei vari Comuni e autorità politiche e amministrative rimasero senza accoglimento. Sarebbe quindi opportuno — questo faccio rimarcare agli onorevoli colleghi — che in sede di discussione di bilancio venisse ripreso in esame tale problema che non può ritenersi risolto con la legge 9 agosto 1954, n. 640, poichè essa è stata emanata allo scopo di dare alloggio ai baraccati e cavernicoli, mentre il problema rimane insoluto per le numerose famiglie, che a distanza di tanti anni soffrono ancora le conseguenze della guerra per la di-

struzione delle loro abitazioni ». E così finisce: « sarebbe sufficiente che a decorrere dal prossimo esercizio 1956-57 venisse stanziata annualmente l'annualità di lire 300 milioni per dar modo al Ministero dei lavori pubblici di continuare questa opera di ricostruzione che ha conseguito un così profondo risultato umano di cui lo Stato italiano può andare giustamente fiero e, per esso, i Governi che l'hanno amministrata ».

E proprio per avvalorare questo assunto che io ho presentato un ordine del giorno firmato anche da altri 20 senatori. Giustamente dice l'onorevole relatore: « non basta la provvida legge emanata dal ministro Romita per i cavernicoli e baraccati, ma occorre pensare ancora ai senza tetto, specie a quelli danneggiati dalla guerra ». Da una statistica fatta dallo stesso Ministero dei lavori pubblici risulta che mancherebbero ancora 15 mila alloggi. Ecco allora più che provata la necessità di ridar vita alla legge Tupini, i cui stanziamenti sono esauriti da tempo. Nell'ordine del giorno che ho formulato si conclude: « Il Senato chiede che si provveda o con nuovi stanziamenti o con trasferimenti di cifre da altro capitolo ad assegnare al capitolo 217 di bilancio l'annualità di 300 milioni per finanziare la costruzione di case per i senzateetto ». È chiaro che tanto io quanto gli altri colleghi non vogliamo forzare la volontà dell'onorevole Ministro e quindi ci rimettiamo alla sua prudente discrezione perchè si faccia o questo trasferimento di capitolo o il reperimento di nuovi fondi per finanziare la legge Tupini. Sentirò dal discorso dell'onorevole Ministro quale è la sua intenzione, perchè è certo che, se oggi non fosse possibile fare il trasferimento di somme da un capitolo all'altro, egli potrebbe escogitare, d'accordo con il Tesoro, il modo di rinsanguare finanziariamente la legge Tupini. Che ci siano poi tante vie per trovare nuove coperture non debbo insegnarlo io all'onorevole Ministro: ci sono ad esempio note di variazione e residui su cui si può largamente attingere.

Onorevoli colleghi, debbo ora dichiarare che io mi trovo come quel viaggiatore che sale sulla diligenza per raggiungere una certa mèta ove deve espletare una commissione. Questo viaggiatore, man mano che la diligenza cammina e fa le sue soste, trova amici, conoscenti,

parenti, che lo pregano di fare altri servizi che non può rifiutare.

In questa situazione particolare sono posto anch'io. Dopo che a Roma, nei giorni scorsi, si è tenuto il noto grandioso convegno dei cooperatori, è sulla cooperazione che sono stato invitato a parlare. L'onorevole Ministro inviò il suo Sottosegretario, onorevole Caron, a dire buone parole ai cooperatori. Essi ebbero la fortuna di sentire dalla bocca di ben quattro Ministri e due Sottosegretari all'E.U.R. le intenzioni del Governo sullo sviluppo e sul rafforzamento della cooperazione. Il Ministro sa che per quel che riguarda le cooperative di produzione e lavoro e le cooperative edilizie vi sono molti problemi sospesi. Siamo grati all'onorevole Caron, che parlò anche a nome del Ministro. Siamo grati a lui e al Ministro per le assicurazioni dateci. Senonchè su alcune questioni di non lieve valore l'onorevole Caron, anche per la ristrettezza del tempo, non potette attardarsi. Mi permetto perciò ora di richiamare l'attenzione del Ministro su di esse e riguardano la Federazione delle cooperative di produzione e lavoro. Queste cooperative chiedono: l'ammissione delle fidejussioni concesse da istituti assicurativi per la costituzione di cauzioni occorrenti per la partecipazione degli enti cooperativi alle gare di pubblici appalti oggi ammesse dal decreto del 25 luglio 1948, n. 1309, solo se prestate da istituti di credito o di diritto pubblico o da banche di interesse nazionale; l'integrale applicazione delle disposizioni emanate per facilitare alle imprese cooperative l'acquisizione di lavori e particolarmente quelle che prevedono la possibilità per le amministrazioni appaltanti di bandire gare da riservarsi solo a tali enti e per le quali è da eseguirsi, giusta la facoltà concessa dalla legge, il sistema della scheda segreta del massimo e del minimo, che oltre ad offrire le maggiori garanzie di riservatezza e regolarità delle operazioni serve anche ad evitare le rovinose corse ai ribassi eccessivi nella formulazione delle offerte.

Vengo alle cooperative edilizie. Direi quasi che questo è il *punctum dolens* dei loro rapporti con il Governo, perchè di cooperative edilizie ce ne sono a centinaia di migliaia e battono continuamente alle porte del Ministero dei lavori pubblici, ma non hanno i contri-

buti che chiedono, per cui restano sempre in grande attesa e allo stato potenziale.

Le cooperative edilizie affermano che è opportuno che sia prevista l'immissione di rappresentanti della cooperazione nei comitati di coordinamento per l'edilizia funzionanti sotto l'egida del Ministro dei lavori pubblici. La cooperazione può in questo settore portare un contributo sensibile e d'altra parte la sua attività non può essere ignorata dai comitati in parola. Occorre che sia prevista la partecipazione di rappresentanti della cooperazione e specialmente della Confederazione cooperativa italiana nei comitati o commissioni che si occupano presso il Ministero dei lavori pubblici dello studio della riforma e del coordinamento della legislazione sull'edilizia popolare ed economica. Si sa che il Ministero dei lavori pubblici sta effettuando degli studi in proposito e sarebbe opportuno che esso si giovasse, nel reciproco interesse, anche dell'apporto della cooperazione e della relativa realizzazione. Si chiede inoltre di intensificare il potenziamento dell'edilizia popolare ed economica, ma specialmente dell'edilizia cooperativa, mediante adeguati stanziamenti. Si dovrebbe potenziare il credito in favore del ceto medio, per far sì che si possa effettuare l'acquisizione della casa a mezzo di cooperative, con ammortamento di durata non inferiore a 20 anni. L'interesse da adottarsi dovrebbe essere assai mite.

Qui, onorevole Ministro, faccio una breve parentesi: io so che ella si è lamentata del fatto che alcune cooperative edilizie, tradendo il fine per cui erano sorte, si sono create delle case veramente lussuose; case che non avrebbero dovuto esser costruite così, perchè quando si fa una cooperativa edilizia, è chiaro che essa dovrebbe sorgere tra persone bisognose, che non hanno la casa, non hanno altri immobili, e sono in definitiva persone non abbienti. Perciò si degenera quando si costruiscono case di lusso con il contributo dello Stato. Sono d'accordo con lei nel perseguire queste cooperative che hanno tradito lo scopo per cui sono sorte.

Ai consorzi costituiti fra cooperative edilizie d'abitazione dovrebbe essere riconosciuta una loro particolare funzione, assegnando ai medesimi i contributi delle cooperative consorziate e dando loro facoltà di assumere la

funzione di stazione appaltante per la progettazione e la direzione dei lavori. Ciò servirebbe a dare maggiori garanzie sul buon esito dell'assegnazione dei contributi e gioverebbe alla diminuzione delle spese generali, rendendo meno complicato lo svolgimento delle varie pratiche afferenti alla concessione dei contributi ed ai relativi finanziamenti che sono il più delle volte non facilmente reperibili.

Occorre potenziare in larga misura il fondo incremento edilizio istituito con la legge 10 agosto 1950, n. 715 (legge Aldisio). Si parla dell'assegnazione di un miliardo e mezzo di un provvedimento legislativo in corso di approvazione. Ma questa somma è poca cosa per le necessità degli aiuti e l'enorme numero di richieste in atto. La legge Aldisio per le sue caratteristiche ha avuto il favore di molte categorie, tanto più che essa prevede la concessione di finanziamenti trentacinquennali a mite interesse. Ha incontrato ed incontra speciale adesione specialmente presso le categorie del ceto medio, il quale aspira a costruirsi una casa confortevole, per quanto modesta, a mezzo delle cooperative. La diffusione della piccola proprietà edilizia è elemento importante di equilibrio sociale, così come, del resto, noi abbiamo detto in altre circostanze che è elemento di equilibrio sociale la diffusione della piccola proprietà contadina.

Altri punti degni di nota possono essere i seguenti: aumentare gli stanziamenti riguardanti la legge Tupini, di cui ho già parlato, e istituire una Commissione per la concessione dei contributi relativi. Della Commissione in parola dovrebbero far parte rappresentanti della cooperazione; il che in un certo senso « spersonalizzerebbe » l'attuale sistema delle concessioni, adottando criteri obiettivi, peraltro invocati da diverse parti. Ed io so che l'onorevole Ministro si è messo su questa strada, proprio per evitare le critiche che si sono elevate dappertutto ogni volta che si è dato un contributo ad una piuttosto che ad un'altra cooperativa.

FERRARI. E la statistica non era stata fatta?

MENGHI. Pare di no. Necessita che i contributi suddetti vengano concessi agli enti che

risultino regolarmente iscritti nei registri prefettizi secondo le disposizioni della legge 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive integrazioni.

Infine si rende opportuno che venga largamente favorita la partecipazione della cooperazione in tutti i settori dell'edilizia e nelle leggi che si vanno elaborando, ivi compresa quella sulle aree fabbricabili, sulle norme della quale si discuterà, ad ogni modo, a suo tempo.

Inoltre il Ministero dei lavori pubblici non può ignorare l'attuale difficile situazione di molte Cooperative la quali, pur avendo ottenuto il contributo statale, spesso non riescono a reperire il relativo finanziamento, data la riluttanza dimostrata dagli Istituti bancari di fare operazioni a lungo o lunghissimo termine. E invece questa forma di finanziamento a lunghissimo termine che può favorire in particolar modo lo sviluppo della cooperazione edilizia di abitazione.

L'onorevole Ministro potrebbe dire: ma il Ministro che cosa c'entra con gli Istituti finanziari? Eppure si è trovata la maniera attraverso la legge Aldisio di influire in qualche modo su di essi. Sono certo che la richiesta che viene fatta dalle cooperative all'attuale Ministro dei lavori pubblici non resterà vana e che qualche provvedimento egli prenderà per colmare la denunciata lacuna.

A parte le cooperative, onorevole Ministro, anch'io come gli altri colleghi sono preso dalla malattia locale per cui non le dispiaccia di sentire quali sono certi lavori pubblici che si dovrebbero fare nella zona della provincia romana. Sono importantissimi e riguardano soprattutto le strade. Noi siamo favorevoli alle autostrade come quella del sole, che sarà veramente magnifica, ma ci sono alcuni paesi a pochi chilometri dalla capitale d'Italia che non hanno ancora la via di accesso come ad esempio Guadagnolo e Civitella che si trovano a 60 o 70 chilometri da Roma. La costruzione della strada tra Capranica Prenestina e Guadagnolo è stata promessa da parecchio tempo. Il sindaco di Capranica Prenestina, che appartiene al suo partito, onorevole Ministro, ha dichiarato prima delle elezioni — non voglio credere che sia stata una promessa elettorale per vincerle — che senz'altro nei prossimi

giorni si sarebbe posto mano ai primi lavori per la strada da Capranica a Guadagnolo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è partita da me la promessa.

MENGHI. Lo credo senz'altro. Può darsi che sia stata una improvvisazione del Sindaco fatta nel calore del comizio, ma so che quel che ha detto ha sortito il suo effetto perchè è stato riletto; il che significa che i cittadini hanno abboccato all'amo e gli hanno creduto. (*ilarità*). Un altro problema è la prosecuzione della strada tra Rocca di Cave e Capranica Prenestina, iniziata con cantieri di lavoro e finanziata a singhiozzi. Vi è pure l'annosa questione della ferrovia Roma-Fiuggi che è importantissima e che tocca alcune cittadine laziali. A quando la costruzione di una nuova sede della strada provinciale da Palestrina ad oltre il comune di Cave perchè l'attuale non risponde neanche minimamente alle esigenze del traffico aggravato dalla presenza della linea ferroviaria della STEFER in sede promiscua? Infine ricordo: la costruzione, già da me sollecitata nel bilancio di due anni fa, dell'edificio per gli uffici del Mandamento a Palestrina, la soluzione del problema degli alloggi nel comune di Cave e la realizzazione della strada Anzio-Velletri-Palestrina, di cui esiste il progetto, sollecitata qualche mese fa da tutta la stampa.

Ho così concluso. Le ho fatto presenti, onorevole Ministro, le commesse che mi sono state ordinate sul principio e durante questo viaggio metaforico attraverso il bilancio dei lavori pubblici. Spero che esse siano accolte e che l'onorevole Ministro soddisfi non solo coloro che sono stati danneggiati dalla guerra nelle loro case, ma anche le cooperative che tanto si interessano del problema degli alloggi e infine gli abitanti laziali che tanto sperano dal miglioramento delle strade. Questo volevo dire e questo ho detto. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappellini. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il relatore di questo disegno di legge, il collega senatore Vac-

caro, appartiene, da quanto mi è parso di capire nel corso delle discussioni che si sono avute in sede di Commissione e qui in Aula, a quello schieramento del suo partito che non ama mai, o solo raramente, mettersi contro la corrente politica prevalente. Nonostante ciò egli ha sentito il bisogno, in questo caso, di stilare una seria relazione sostanzialmente critica a tutta la politica dei lavori pubblici del Governo. A tale conclusione io sono giunto leggendo attentamente la sua relazione.

Ho detto relazione critica a tutta la politica del Governo nel suo complesso e non del solo Ministro dei lavori pubblici, in quanto ho ragione di ritenere che l'onorevole Romita non sia troppo soddisfatto dei tagli che sono stati operati dal Ministro del tesoro alle richieste in un primo tempo formulate, di per se stesse insufficienti ed inadeguate. Però se un uomo come il senatore Vaccaro, assai controllato e ligio agli organi superiori del suo partito e al Governo, ha sentito il bisogno di mettere per iscritto tante insoddisfazioni, ciò vuol proprio dire che le cose vanno assai male ed il desiderio di rinnovamento che in così vasti strati del Paese si fa sentire con tanta acutezza, ha finito per interessare anche chi a tali esigenze è rimasto sin qui piuttosto estraneo.

Io condivido nella sostanza le critiche che sono state formulate dall'onorevole relatore alla insufficienza degli stanziamenti per i vari settori di attività del Ministero dei lavori pubblici, ma mi asterrò di proposito, a differenza di quanto ho avuto occasione di fare nel corso delle discussioni degli esercizi precedenti, dal commentare i singoli capitoli del bilancio stesso. Mi asterrò per protesta ed anche perchè io sono convinto che è tempo sprecato quando anche alle più ragionevoli e documentate richieste di maggiori stanziamenti si risponde, dopo aver ritenute valide le richieste stesse (e ciò sia da parte del Ministro che da parte di innumerevoli colleghi della maggioranza), con stanziamenti sempre minori, quando non si arriva addirittura alla soppressione pura e semplice di capitoli, come noi rileviamo esaminando il bilancio per l'esercizio 1956-57.

Mi propongo di concentrare il mio intervento su un solo problema, problema assai grave, quello delle comunicazioni stradali. Vorrei però

suggerire prima all'onorevole Ministro alcune mie modeste idee.

L'onorevole Romita dovrebbe, a mio parere, farsi parte diligente per far conoscere al più presto al Parlamento ed al Paese quali sono i bisogni non più dilazionabili del popolo italiano e ciò in fatto di case per abitazioni, di edilizia popolare, di danni di guerra non ancora riparati — nei due distinti settori delle opere pubbliche e dei beni privati — di edilizia scolastica e universitaria, di edilizia statale, di acquedotti, fognature, opere igieniche minori come cimiteri, mattatoi, lavatoi, bagni pubblici, ecc.; nuove costruzioni ferroviarie, opere idrauliche come la sistemazione dei fiumi e dei torrenti, la sistemazione dei porti, ecc, impianti elettrici e strade.

Per ciascuno dei settori da me indicati bisognerebbe inoltre che l'onorevole Ministro si decidesse a presentare leggi organiche, ponendo in tal modo, una buona volta, fine all'accavallarsi di tante leggi speciali che si rincorrono e che appesantiscono il nostro apparato tecnico e burocratico.

L'onorevole Romita ha indubbiamente dei meriti, e i meriti principali, a mio giudizio, sono rappresentati dalla presentazione di due leggi che ho giudicato e giudico interessanti: intendo riferirmi alla legge del 9 agosto 1954, n. 640, per dare alloggio ai baraccati e ai cavernicoli, ed alla legge del 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione di strade ed autostrade.

Ai baraccati e cavernicoli, onorevole Romita, ella sa come me e meglio di me che la sua legge non va incontro che in minimissima misura, perchè contro i 3 milioni e più di vani occorrenti per risolvere il problema di coloro che abitano nelle baracche e nei tuguri, non è certo idonea, sufficiente, adeguata la legge da lei presentata. È nondimeno una legge, però, e poichè ella al posto che occupa è stato preceduto da un gran numero di Ministri, io dico che anche quelli potevano pensarci e non lo hanno fatto: lei ci ha pensato ed è un elemento che va considerato, ed io sono lieto di riconoscerglielo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lodi pericolose!

CAPPELLINI. Io vorrei, onorevole Ministro, che alla corona — inserisco questa paroletta tra virgolette, se vuole, così non c'è più quel pericolo al quale lei accenna — dei suoi meriti ne aggiungesse però un altro: quello cioè, che io invoco, della pubblicazione dei dati ufficiali controllati, da me suggeriti, con la contemporanea presentazione, però, di leggi organiche che prevedano gli stanziamenti necessari per risolvere, sia pure in un certo numero di anni, i problemi angosciosi del popolo italiano. Ed io sono lieto di pronunciare queste parole alla presenza dell'onorevole Ministro del tesoro, il quale è certamente parte in causa quando si chiedono stanziamenti maggiori di quelli che fino ad oggi sono stati dati.

Debbo dire, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, che a formulare questi suggerimenti sono stato in un certo senso incoraggiato da due prese di posizione alquanto impegnative: una è proprio dell'onorevole Romita, il quale ha pubblicato, sul n. 11 del mese di novembre 1955 de « La Rassegna dei lavori pubblici », un articolo che io ho letto attentamente; l'altra l'ho rilevata da un passaggio del discorso che l'onorevole Presidente del Consiglio ebbe a pronunciare recentemente in Sicilia, e più esattamente il 19 del mese scorso a Palermo. In tale discorso l'onorevole Segni, secondo quanto riferirono i giornali, accennò ad un programma quadriennale per la produzione e l'occupazione, che si appresterebbe a stralciare dal piano decennale del ministro Vanoni. Queste furono le parole pronunciate dall'onorevole Segni a Palermo, che io ho avuto occasione di leggere su alcuni giornali non di parte nostra.

Io a questo punto dico che ben vengano queste leggi e questi piani, e se andranno veramente incontro ai bisogni pressanti, urgenti delle grandi masse lavoratrici, potete essere certi, cari colleghi dello schieramento di maggioranza, che il nostro appoggio e il nostro voto non vi mancheranno mai, sempre che, ripeto, si tratta di fare veramente delle cose serie, che vadano incontro a queste esigenze che sono oggi poste e sentite da molti.

Per quanto concerne l'articolo dell'onorevole Romita già ricordato, mi permetterò di leggerne alcuni brani: credo che un po' di reclame non faccia male neanche all'onorevole Ro-

mita, anche se questa citazione avviene all'indomani dei successi elettorali riportati dal partito dell'onorevole Romita e anche dei successi personali che il Ministro stesso ha riportato qui a Roma. Che cosa scrive dunque l'onorevole Romita? Val la pena di citare alcuni passi di questo interessante articolo perchè, mentre si parla bene, non si opera poi in modo adeguato, a mio giudizio. In questo articolo dopo aver parlato della funzione della Cassa del Mezzogiorno e della « Cassetta » — l'articolo ha per titolo « Le zone depresse italiane del Centro-Sud », ed è merito non di meno suo, onorevole Romita, di avere esaminato e affrontato i problemi del Centro-Sud — con questo articolo, del quale pochi parlano, ad un certo momento, per quanto riguarda la « Cassetta », si dice che in base a tali provvidenze che vanno comunemente sotto il nome di leggi della « Cassetta » in contrapposizione a quella che è la Cassa del Mezzogiorno per le zone depresse del Centro-Nord, sono stati assegnati 250 miliardi in 12 anni dei quali 140 destinati ad opere di sistemazione dei bacini montani e 110 per strade e acquedotti da costruirsi a cura del Ministero dei lavori pubblici. Si aggiunge poi che, con i fondi della « Cassetta », il Ministero dei lavori pubblici ha effettuato un programma di strade e acquedotti che ha consentito di risolvere talune delle situazioni più gravi. L'onorevole Ministro è prudente: evidentemente egli aspettava non so quante proteste ed elenchi di richieste da parte di un gran numero di Comuni che si trovano in quelle zone depresse e che non sono stati aiutati in nessun modo anche se tali opere erano urgenti. Però, onorevole Romita, ella mi insegna che con 250 miliardi in dieci anni per tutto il centro-nord significa che si hanno disponibili venti miliardi e 150 milioni all'anno. Ed allora è spiegabile che vi sia un così gran numero di Comuni che non riescono ad essere soddisfatti nelle loro giuste richieste. Più avanti l'onorevole Romita passa in rassegna le regioni e parlando del suo Piemonte così si esprime: « ... per risolvere in modo compiuto tutto il problema stradale del Piemonte occorrerebbe la cifra veramente elevata di circa 40 miliardi di lire! Quanto agli acquedotti, sui 951 Comuni piemontesi, ben 531 Comuni, comprensivi di circa un milione di abitanti, e cioè

il 55 per cento dei Comuni della regione, sono assolutamente sprovvisti di acquedotti... » (dobbiamo insistere a parlare della situazione tragica nella quale si trova il Mezzogiorno, ma ha fatto bene l'onorevole Romita a parlare anche della situazione di zone depresse del centro-nord. E noi, a mio giudizio, facciamo bene a ripetere questa situazione qui al Senato) ... e la popolazione si rifornisce direttamente da pozzi comuni o artesiani, da sorgenti o fontanine senza condotte di acqua oppure usufruisce di vecchi acquedotti privati a carattere parziale e insufficienti. L'indagine è stata limitata ai capoluoghi dei Comuni, il che aggrava la situazione per quanto riguarda le frazioni. Secondo calcoli in mio possesso per eseguire i lavori di costruzione degli acquedotti occorrono circa 13 miliardi e per migliorare ed integrare quelli esistenti, circa 7 miliardi ».

Dopo il Piemonte passa alla Lombardia — cito solo i passaggi più importanti — per dire che « nella ricca Lombardia vi sono zone che vivono col solo reddito dei boschi e dei magri pascoli, come la Valtellina, la cui poca terra coltivata in fondo valle dà la possibilità di ricavare del granturco e del vino neppure sufficiente per un quarto della popolazione stabile, che vive in paesi privi di strade, di acquedotti, di fognature e talvolta anche di scuole ». Dopo la Lombardia c'è il Bergamasco e poi si passa all'Emilia. « Vi sono vaste zone sottosviluppate — dice l'onorevole Romita — nei territori posti sulla dorsale appenninica, che non offrono che minime risorse. La loro situazione, anche se suscettibile di miglioramenti per il commercio dei prodotti agricoli, peggiora di anno in anno a causa della mancanza di strade e della scarsezza di acquedotti, di scuole e spesso anche di abitazioni. Ciò determina un continuo flusso migratorio delle popolazioni montane verso il piano e verso paesi lontani, con l'abbandono di vaste zone potenzialmente in grado di dare ampie possibilità di vita a molta popolazione. Altra situazione veramente grave è quella della Bassa ferrarese, dove la popolazione ha talvolta un tenore di vita inferiore al minimo registrato nelle zone più povere dell'Italia meridionale ed insulare. In queste zone non è difficile infatti trovare intere famiglie alloggiate in veri tuguri senza alcuna possi-

bilità di lavoro e in condizioni generali arretrate di molti decenni rispetto al tenore di vita medio nazionale ». Onorevole Ministro del tesoro, parlo dell'Emilia, zona che a lei dovrebbe essere particolarmente cara come emiliano. *(Interruzione del ministro Medici).*

L'onorevole Romita passa poi al Veneto e dice che vi sono zone in condizioni economiche veramente arretrate, come Mantelliana in provincia di Treviso, quelle dell'altipiano di Asiago e del Brenta e infine del Polesine, particolarmente per i Comuni del Delta del Po in provincia di Rovigo. Aggiunge che « in tutte queste zone e in quasi tutte le altre Regioni del centro-nord, specie sulle pendici appenniniche liguri e toscane, mancano soprattutto le strade e gli acquedotti e che le richieste che pervengono da dette zone segnalano la necessità di molti miliardi per sollevare quelle popolazioni e metterle in condizione di migliorare il proprio tenore di vita attraverso la costruzione di strade che consentano di raggiungere i posti di lavoro e trasportare e commerciare i prodotti agricoli e gli altri che la piccola industria o l'artigianato sarebbero in grado di smerciare qualora i mezzi di comunicazioni fossero più agevoli e rapidi ».

Io qui mi fermo come citazioni, però vorrei dire all'onorevole Ministro che per le altre Regioni non doveva semplicemente riassumere, come ha fatto, ma ne doveva parlare come del Veneto, del Piemonte e della Lombardia. In modo particolare doveva parlare delle Marche. Onorevole Ministro, lei ha scritto quell'articolo dopo il mio intervento al Senato sul bilancio dello scorso esercizio. Naturalmente non ho la pretesa di essere citato dall'onorevole Ministro. So di aver tenuto un discorso modesto, so però anche di essermi presentato con una documentazione schiacciante, che denunciava lo stato di arretratezza di zone depresse. Forse non avrebbe fatto male se avesse speso qualche parola in modo particolare per la regione marchigiana perchè, ripeto, è una regione quasi totalmente depressa. Dirò che se questo avesse fatto l'onorevole Ministro, avrebbe risparmiato a me, a lui stesso, all'onorevole Presidente ed ai colleghi di riascoltare cose già dette; ripetendomi, cercherò, comunque, di essere estremamente conciso.

La regione marchigiana per la particolare conformazione del suo territorio deve essere annoverata fra le più montuose d'Italia. Quando noi parliamo di zone montuose, ci riferiamo alle Alpi e non teniamo presente l'Appennino toscano, quello romagnolo, quello marchigiano ed umbro. Domina questa regione una economia prevalentemente agricola, povera e poverissima, specialmente nelle zone di collina e di montagna.

Io desidero dare alcuni dati per quanto concerne la provincia di Pesaro che è la provincia più settentrionale, quella che a parere di molti si trova in posizione più avanzata anche sul piano sociale ed economico. Le altre tre Provincie si trovano in condizioni peggiori. Ebbene in questa Provincia mancano 666 aule scolastiche ed il 35 per cento delle aule attuali è stato ritenuto non idoneo. Sei centri urbani della provincia sono completamente sprovvisti di acquedotto; in 128 agglomerati non c'è acqua da bere per 24 mila abitanti; 242 frazioni sono senza acqua potabile per 88 mila abitanti. Lo stato delle abitazioni è il seguente: 13 Comuni con case pessime non abitabili; 22 Comuni con case cattive; 14 Comuni con case mediocri; 16 Comuni con case discrete e soltanto 2 Comuni con case ritenute buone. Quanto poi allo stato delle case coloniche le cifre ufficiali ci danno 4.500 case inabitabili, 975 case prive di ogni requisito igienico; 23 mila prive di concimaie, 19 mila prive di corrente elettrica. Eppoi ci si meraviglia se i contadini e i mezzadri abbandonano la terra!

Se ci soffermiamo ad esaminare il settore delle strade, apprendiamo che 22 Comuni si trovano con strade pessime, 29 con strade mediocri, 12 con strade discrete e soltanto 5 con strade buone. La situazione ospedaliera rileva che nella Regione marchigiana c'è un solo ospedale di prima classe, ad Ancona. Il quoziente di posti-letto è di 3,48 per mille abitanti in provincia di Pesaro e 2,92 in provincia di Ascoli Piceno. Io penso, e credo che anche l'onorevole Ministro sia d'accordo con me, che una Nazione veramente pensosa della salute dei suoi abitanti dovrebbe mettere a disposizione dei Comuni almeno 5 o 6 posti letto per ogni mille abitanti. So che nelle Provincie meridionali le quote sono ancora più basse, ma questa denuncia che faccio non ha altro si-

gnificato che quello di dimostrare che il Meridione, che le zone depresse, che lo stato insopportabile delle popolazioni per quanto concerne i problemi sanitari, li abbiamo in tutta Italia, anche in quel Centro-settentrione cui appartiene la provincia di Pesaro. Ecco perchè io, onorevole Romita, ho rilevato questa lacuna in quell'articolo: perchè la Regione marchigiana, mentre è zona depressa e si trova in questo stato grave dal punto di vista economico e sociale, è fra le Regioni che all'erario versano somme notevolmente superiori a tutti i concorsi che dallo Stato ricevono. Io so bene che lo Stato deve ricevere di più da un gran numero di Regioni, per poter dare poi a sua volta a quelle che hanno maggiore bisogno; ma da una Regione depressa come la Regione marchigiana non si può pretendere più di quello che essa riceve dallo Stato.

Nondimeno questa Regione dà allo Stato ben 6 miliardi e mezzo all'anno in più di ciò che dallo Stato riceve — come si rileva da una relazione presentata lo scorso anno dal nostro egregio Presidente della 5^a Commissione finanze e tesoro. Io parlai con alcuni colleghi di parte democristiana di questa situazione che essi ignoravano; il che non testimonia molto a loro favore per quanto concerne la loro diligenza di parlamentari nella conoscenza dei problemi generali, e dei problemi particolari della propria Regione; vedo in Aula l'onorevole Tartufoli, che è un parlamentare molto diligente, che ha le braccia molto lunghe e si sbraccia non so in quante occasioni e in quanti modi; ebbene, non l'ho mai sentito prendere posizione su un problema così scottante.

Ne ho parlato anche con l'onorevole Tozzi Condivi, sindaco di un comune della provincia di Ascoli; egli mi ha dichiarato di ignorare questa situazione, che però lo ha impressionato, tanto che recentemente ha scritto un articolo su un giornale, con il quale, anche se non ha impostato il problema come a mio giudizio avrebbe dovuto fare, nondimeno denuncia la situazione delle Marche e reclama, anche lui, questa restituzione.

Ecco il motivo per cui, onorevole Romita, io ho trovato e trovo una lacuna grave: quella di non aver parlato delle Marche in quel suo interessante articolo, anche perchè io queste cose ho avuto occasione di dirgliele in separata

sede e di dirle anche qui al Senato in occasione del mio discorso dell'anno passato.

Se poi esaminiamo quello studio interessantissimo che fu elaborato dai valenti tecnici che il Ministero dei lavori pubblici possiede, relativo alla nuova legge 19 marzo 1952, n. 184, studio che ha per titolo: « Piano orientativo ai fini di una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali », vediamo che tale studio denuncia un'esigenza di 1.454 miliardi per quanto concerne la sistemazione di fiumi e torrenti per tutta Italia.

Per quanto riguarda poi la Regione di cui in questo momento mi occupo, la Regione marchigiana, in quel piano sono previsti 46 miliardi e 479 milioni di spesa. È un piano che risale al 1952; da allora ad oggi sono passati 4 anni. Nella provincia di Pesaro vi sono ben 5 o 6 valli, ed ognuna di queste ha un fiume: fiumi abbandonati, che straripano, invadono le terre, distruggono le colture, non permettono l'utilizzazione delle acque a scopo irriguo e neppure a scopo industriale. Ebbene, il piano prevede per ognuno di questi fiumi un concorso che fa ascendere alla somma complessiva di 14 miliardi. Di ciò non si è fatto nulla, e si continua a non far nulla.

Sono sorti dei consorzi i quali ricevono modesti aiuti, e questi modesti aiuti servono per pagare l'apparato burocratico. Non si eseguono opere, non si interviene in nessun modo. Questa è la situazione, onorevole Romita.

Prima di passare all'argomento centrale del mio intervento, che è quello che ho annunciato, desidero chiedere all'onorevole Ministro che cosa ci può dire sulla sua legge e su quella dell'onorevole Andreotti, Ministro delle finanze, tendenti entrambe a porre un freno alla inaudita speculazione sulle aree fabbricabili specialmente qui a Roma. Sa, onorevole Romita, perchè le rivolgo questa domanda? Perchè quando quei due disegni di legge vennero in discussione presso la Commissione di cui faccio parte, che doveva esprimere il suo parere per la 5^a Commissione, noi lavorammo con una certa serietà e si deve alla diligenza e alla precisione del nostro Presidente se in quella Commissione si portò avanti uno studio interessante e se si fu in grado di fornire alla 5^a Commissione materiale prezioso di indagine. Naturalmente non concordo pienamente con la relazione dell'ono-

revoles Corbellini e nell'occasione dell'esame delle leggi in sede di Commissione feci varie riserve, ma debbo anche dire che diversi senatori di parte democristiana presero netta posizione contro questi due disegni di legge per arrivare all'insabbiamento. Potrei fare i nomi; alcuni dicevano: ci sono già le leggi e non vi è bisogno di votarne altre. Il senatore Crollanza si ricorderà perchè egli era presente. Ed io dissi: ma non vi sembra per lo meno strano che siano i senatori socialisti e comunisti a difendere dei disegni di legge presentati dagli onorevoli Romita ed Andreotti? Infatti in sede di 7^a Commissione furono proprio i socialisti ed i comunisti a difendere quei disegni di legge.

Ecco perchè le chiedo, onorevole Ministro: quando verranno portati all'esame del Parlamento quei provvedimenti, quando si interverrà a porre un freno alla inaudita speculazione sulle aree fabbricabili?

Ed eccoci arrivati a quello che ho indicato come il punto centrale del mio intervento: le comunicazioni stradali. Anche qui mi corre l'obbligo di ricordare l'articolo pubblicato sulla « Rassegna dei lavori pubblici » dall'onorevole Romita, il quale dice parole giuste, che condivido pienamente. Egli afferma che « la strada, collegando i centri abitati, permette agli abitanti delle zone meno curate finora di raggiungere i posti di produzione e di lavoro, di intensificare gli scambi e di raggiungere, quando occorre, ospedali e scuole, chiese e cimiteri ».

Noi queste cose le andiamo dicendo non so da quanti anni, ma è indicativo il fatto che sia ora l'onorevole Romita ad affermarle, il quale nel suo articolo aggiunge: « La strada valorizza le superfici soggette a spopolamento, rallenta il fenomeno dell'urbanesimo, sviluppa la cultura dell'intera zona attraversata » e più avanti afferma: « Il problema delle strade non si arresta qui, ove si pensi che nelle regioni del centro-nord esistono ancora 57 comuni isolati non collegati alla rete stradale e ben 2.047 frazioni isolate. È questa una situazione assolutamente intollerabile cui dovrebbe essere posta al più presto la parola fine ». Ricordo che quando in uno dei tanti modesti discorsi che ho avuto occasione di pronunciare sul bilancio dei lavori pubblici parlai di situazioni intollerabili,

i colleghi della maggioranza parlamentare e governativa insorsero contro questa mia affermazione. Questa volta è l'onorevole Romita che lo afferma e sono lieto di constatare che nessuno insorge. (*Interruzione del senatore Carrelli*).

Ed ora, onorevole Ministro, passiamo a trattare un altro argomento che forse farà riflettere qualcuno. I dati in nostro possesso circa l'entità e lo stato delle nostre strade statali presentano un quadro che è bene esaminare insieme. Per esempio, noi nel 1949 avevamo uno sviluppo di 21 mila chilometri per l'intera rete stradale nazionale; in questi mesi siamo passati a 24.500 chilometri per l'intera rete di strade statali nazionali in seguito al passaggio di altre strade provinciali nel settore di quelle statali. Per questo notevole patrimonio, diretto così bene e saggiamente da un corpo di tecnici valorosi come quelli dell'Azienda nazionale delle strade statali, per l'esercizio 1956-57 si dispone di una spesa di 38.809.047.000 lire, di cui 6.001.597.000 lire si spendono per il personale in attività di servizio ed in quiescenza, per cui non tutti i miliardi stanziati sono spendibili per opere da eseguire. Abbiamo poi 2 miliardi stanziati con la legge speciale numero 463 per le strade del Mezzogiorno, ed infine abbiamo 10 miliardi per la costruzione di nuove autostrade. In totale il bilancio dello Stato è impegnato per 50 miliardi e 809 milioni per quanto concerne le strade statali nazionali. Esaminando il bilancio dello Stato, rileviamo che il totale della spesa per l'esercizio 1956-57 è di 2.990.902.018.298 per cui solo l'1,70 per cento della spesa viene impegnato per la costruzione e l'esercizio delle strade statali e le autostrade ancora da costruire, poichè ancora non si è iniziata neppure la costruzione dell'« autostrada del sole ». Sì, abbiamo assistito anche per televisione alla posa della prima pietra di questa autostrada con l'intervento del Presidente della Repubblica, abbiamo esaminato le tante pubblicazioni che sono state scritte su tale argomento, però quando ci addentreremo nell'esame di questa autostrada, cosa che farò fra poco, ci accorgeremo che la situazione è assai triste. (*Cenni di diniego del Ministro dei lavori pubblici*).

Mi spiace che non sia presente in Aula l'onorevole Caron, in quanto desidero ringraziarlo,

e con lui ringraziare anche l'ingegnere Frascetti, direttore generale dell'A.N.A.S., poiché essi hanno avuto la cortesia di farmi tenere ieri sera, su mia richiesta, la convenzione stipulata tra la società concessionaria e l'A.N.A.S. Per averla ricevuta ieri sera e per giunta a tarda ora, io non ho avuto la possibilità di esaminare a fondo questa convenzione, il che però mi riservo di fare sulla base di documenti in mio possesso e sulla scorta di altri elementi che cercherò di procurarmi e poi, se da questo esame emergeranno altre esigenze, le solleverò, con interrogazioni, con interpellanze o con tutti quegli altri mezzi che riterrò più idonei allo scopo.

Per ora mi preme richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro e del Senato su due o tre punti della Convenzione stessa, alcuni dei quali, almeno per me, hanno sapore alquanto oscuro. Interessanti dovrebbero apparire queste considerazioni soprattutto per coloro che ricordano alcune domande che io ebbi occasione di rivolgere all'onorevole Sottosegretario in sede di 7^a Commissione: vero, onorevole Corbellini?

Orbene, l'articolo 2, secondo capoverso, dice: « Alla Società concessionaria spetta la facoltà di accordare, dietro nulla-osta da parte dell'A.N.A.S., le concessioni relative alle occupazioni ed utilizzazioni della sede stradale, sue pertinenze ed accessori, compatibilmente con l'uso cui l'autostrada è destinata, e di introitarne i relativi proventi ».

Io ho detto che per me queste parole hanno un sapore alquanto oscuro: non riesco a capire cosa si è inteso dire con questa dizione di difficile comprensione. C'è lo dirà — io spero — l'onorevole Ministro. Io però, intanto, do la mia interpretazione; e sa qual'è, onorevole Corbellini? Mi rivolgo in particolare a lei perchè, ad onor del vero, l'onorevole Ministro non era presente quando io posi in questi termini il problema in sede di Commissione, e poi perchè lei è l'autorevole Presidente della 7^a.

Ebbene, la mia interpretazione è che si vuole riservare da questa società concessionaria, sia pure dietro nulla-osta da parte dell'A.N.A.S., l'esercizio di linee automobilistiche sull'intero percorso della Milano-Napoli alla Fiat, alla Pirelli e ad altre Società del genere. Questo, a mio avviso, è quanto si vuole con questo arti-

colo. Sempre secondo la mia interpretazione, quelle parole significano anche che le installazioni di pompe di distribuzione dei carburanti e lubrificanti probabilmente si vogliono riservare su quell'autostrada alle società americane. È giusta o no questa mia interpretazione? Lo vedremo; il problema non si esaurisce qui, onorevole Ministro, ed io ho già detto che mi riservo di studiarlo a fondo. In ogni caso ella mi può smentire, ed io sarò ben lieto di avere una smentita a questa mia interpretazione che ho dato, anche alla luce di un provvedimento governativo che riguarda una società, la G.R.A., che si vuole ad ogni costo sopprimere mentre potrebbe essere molto qualificata ad inserirsi nei servizi di trasporto-persone sulle autostrade in costruzione.

Se questa mia interpretazione è esatta, però, vuol dire che coloro che vorranno viaggiare negli autopullman sull'autostrada Milano-Napoli dovranno pagare profumate tangenti alla Fiat e alla Pirelli perchè solo queste società avranno la facoltà di esercitare queste linee.

Ma poi, chi manovra questa Società concessionaria, onorevole Romita? Io sono andato questa mattina in Tribunale per documentarmi su questa società, ed è questa documentazione che voglio far conoscere al Senato.

L'articolo 8 della Convenzione tra l'altro dice che « entro sei mesi dalla comunicazione del provvedimento di approvazione della presente Convenzione, la Società concessionaria dovrà fornire all'A.N.A.S. la prova dell'eseguito versamento dei tre decimi del capitale sociale ».

Qui ci sono degli avvocati, dei competenti: che cosa mi possono rispondere a questo proposito? Che quando si è data la concessione a questa società, essa non disponeva neppure dei tre decimi del capitale versato perchè altrimenti non si sarebbe inserita la clausola da me citata. E d'altra parte i documenti ufficiali del Tribunale lo rivelano chiaramente. Ci troviamo di fronte ad una società costituita il 12 settembre 1950. Si sono presentati due soli azionisti, il dottor Carlo Federici per l'I.R.I. e Luigi D'Alessandro per la S.T.I.S.A.. Si parla di sviluppi tecnici, industriali, di società per azioni, non ho avuto tempo di indagare chi c'è dietro. Comunque il 12 dicembre 1953 questa società, per non avere svolto alcuna attività,

riduce il capitale da un miliardo ad un milione, per cui quando questa impresa stipula la convenzione con lo Stato, cioè il 14 aprile 1956, ha un milione di capitale. E ciò risulta dai documenti che si trovano presso il Tribunale di Roma. Solo il 24 aprile 1956, dieci giorni dopo la stipula ufficiale della convenzione, l'amministratore unico, il professor D'Alessandro, nella sua relazione dà comunicazioni ed informazioni sul provvedimento che riguarda lo sviluppo della società, essendo state portate a compimento le trattative con le autorità. Non voglio pronunciare parole grosse, perchè ancora non sono documentato completamente. Ho soltanto i dati riferiti. Però, onorevole Romita, mi permetta di chiederle come sono potute avvenire queste cose, soprattutto se si pongono in relazione al fatto che altre società molto qualificate, composte di enti locali (Province, Comuni e Camere di commercio) delle più importanti regioni d'Italia avevano avanzato la richiesta per avere la concessione di questa autostrada. E queste società richiesero di essere poste sul piano delle altre ditte per aspirare alla concessione e mi è stato riferito — non ho qui i documenti per provare queste affermazioni — che le offerte fatte da una società che faceva capo alla Provincia di Milano sarebbero state migliori. Che si tratti di una grande speculazione, lo dimostrerò alla luce di una situazione che pochi credo — e non dico questo per menar vanto — hanno studiato, perchè, di regola, ci si accontenta di leggere le interviste sull'Autostrada del sole e qualcosa di simile. Ecco perchè questa società finanziaria non ha bisogno di avere un grande capitale, le possono bastare anche 100 mila lire. Il calendario dei lavori da eseguire, onorevoli colleghi — richiamo la vostra attenzione su quanto sto per dire — secondo quanto si apprende dai giornali, presenta il seguente quadro: i tratti Milano-Piacenza, Capua-Napoli, saranno eseguiti negli anni 1956-1957-58, il tratto Piacenza-Firenze negli anni 1956-57-58-59, il tratto Firenze-Orvieto negli anni 1959-60-61. Perciò dopo tre anni dall'inizio dei lavori si metterà mano al tratto Firenze-Orvieto, per completarlo entro il 1961, vale a dire 6 anni dopo l'inizio dei lavori per il tratto Milano-Piacenza-Bologna-Firenze. Perchè questo? Perchè col ricavato delle forti

entrate provenienti dai pedaggi assai elevati la società concessionaria intende finanziare i successivi tratti. La società non vuol spendere direi neppure una lira perchè oltre al contributo del 36 per cento che riceve dallo Stato — si consideri che nel 1955-56 non si è speso nulla e quindi ci sono già 20 miliardi a disposizione — vuole avvalersi del ricavato dei pedaggi. Noi sappiamo il traffico del tratto Milano-Piacenza e il reddito che può derivare da tale situazione attraverso il meccanismo degli elevati pedaggi, per cui con tali entrate e col contributo dello Stato si costruiscono i vari tronchi autostradali senza impegnare in alcun modo le finanze dell'Impresa concessionaria.

Abbiamo poi il tratto Orvieto-Roma che si costruirà negli anni 1961-62-63. Quindi l'autostrada raggiungerà la capitale dopo ben 8 anni dall'inizio dei lavori e 9 dalla data di entrata in vigore della legge. Quelli che si aspettavano di vedere ultimata l'autostrada tra qualche anno, dovranno attendere ben 9 anni per vederla ultimata fino a Roma. Questi tratti, giova ripeterlo, vengono eseguiti a grado a grado per poter finanziare i successivi col ricavato dei pedaggi. Ecco il grosso, grossissimo affare, per non dire di più, dato che mi capite lo stesso. L'ultimo tratto Roma-Capua si eseguirà nel 1960-61-62-63 e solo allora l'autostrada del sole si potrà considerare ultimata. Mi permetto di osservare che condizioni così favorevoli si potevano solo spiegare, e non giustificare, se l'intera opera fosse stata eseguita nel giro di tre o quattro anni al massimo, anticipando le somme notevoli occorrenti alla società concessionaria.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La faremo in sei anni.

CAPPELLINI. A questa sua interruzione, onorevole Ministro, ho cercato di rispondere in anticipo col formulare le mie domande. Perchè non si è voluto accordare la concessione alla società costituita tra enti locali, società che raggruppa Comuni, Province e Camere di commercio delle regioni più importanti d'Italia? Questi enti non hanno scopo di lucro e ove avessero realizzato degli utili li avrebbero messi a disposizione delle rispettive amministrazioni, vale a dire dei contribuenti.

Tra l'altro non so cosa accadrebbe qualora gli utili dovessero risultare più elevati del previsto. A chi andrebbero? All'A.N.A.S.? Allo Stato? O alla società concessionaria? Però è certo che questo interrogativo rimane e richiede una chiara risposta.

Detto questo, noi dobbiamo porci un'altra domanda. Quale grado di intensità raggiungerà nel frattempo la circolazione automobilistica in Italia? I dati ufficiali dicono che nel 1955 si sono prodotti in Italia 268 mila autoveicoli, 230 mila autovetture, 12 mila derivati, 22 mila autocarri, 2500 autobus. Le autovetture prodotte rappresentano una maggioranza del 28 per cento rispetto all'anno precedente, superiore cioè a quella degli altri mezzi motorizzati. Su 100 veicoli costruiti ne sono stati esportati 28. Per cui nel 1955 193 mila nuovi autoveicoli di produzione nazionale sono entrati in circolazione, senza contare le macchine di provenienza straniera, le motociclette, le motocarrozette, i ciclomotori, ecc. Sulla scorta dei dati citati noi possiamo già trarre alcune conclusioni. A mio parere queste si possono così riassumere: innanzitutto un aumento notevole della produzione della circolazione dei mezzi motorizzati e questa anche in relazione dell'aumentata attività nei vari settori produttivi nazionali. Viene tante volte ripetuto, ed in parte è vero, che c'è un aumento di attività ma esso si trasforma anche in un maggior numero di macchine in circolazione.

Questo sviluppo è già grave e lo sarà ancora di più fra sette od otto anni quando sarà ultimata l'autostrada del sole. Noi oggi ci troviamo di fronte a strade invariate con la tendenza al peggioramento anche a causa dell'inclemenza stagionale, nello stesso momento in cui si va avanti, ed io sono contento che ciò avvenga, in fatto di circolazione di automezzi.

Ho sentito dire, mi pare anche da parte ufficiale, che i danni prodotti dalla neve e dal gelo sulle strade statali hanno raggiunto la cifra di 10 miliardi, e che l'A.N.A.S. non ha la possibilità di ripararli per mancanza di fondi. Che ciò sia vero del resto io stesso ho potuto constatare viaggiando durante la campagna elettorale attraverso la Salaria, l'Adriatica e la Flaminia. Debbo riconoscere che, molto lodevolmente, sono state eseguite riparazioni urgenti, data l'intensità della circola-

zione su quelle strade. Però sulla Flaminia ho trovato ancora dei tratti seriamente danneggiati, il cui peggioramento è via via crescente per il fatto appunto che non si sono potute eseguire riparazioni per i danni prodotti dal gelo dell'inverno scorso.

Noi ci troviamo dunque con un patrimonio di strade nazionali che è quello di molti anni fa, con le curve non allargate, di stretta carreggiata, fino a rendere assai pericolosa la circolazione: si va incontro alla morte, come le cronache ogni giorno rilevano.

Sull'aumento impressionante dei sinistri ho le cifre, ma non le voglio leggere perchè non voglio seccarvi troppo, sta di fatto però che i danni alle persone e alle cose sono in continuo aumento.

Onorevole Presidente, ella, quale eminente giurista, in cuor suo può già in un certo senso rispondere ai quesiti che io mi permetterò di fare. In questi incidenti vi sono o no gli estremi per ravvisare la responsabilità civile del Governo nel suo insieme o dei Ministri competenti? E' una questione elegante, che i nostri valenti giuristi, secondo me, dovranno risolvere alla luce delle seguenti considerazioni: si spinge la produzione automobilistica al massimo, si intensifica la propaganda per il consumo dei carburanti e dei lubrificanti, si concedono facilitazioni per l'acquisto a rate delle automobili, motociclette, motoscooter, ecc., e in pari tempo non si provvede con la necessaria celerità alla riparazione e all'allargamento delle vecchie strade ed alla costruzione di nuove arterie. Di chi è la colpa allora?

Ecco il problema che per me sorge sotto forma di diritto al risarcimento dei danni in sede civile. Chi deve rispondere? A mio parere il Governo, per non aver adeguato il patrimonio stradale alle crescenti esigenze del traffico. Ai giuristi eminenti di questa assemblea l'approfondimento del problema.

Però, mentre io dico queste cose per quanto concerne l'Italia, credo sia bene dare uno sguardo a quello che avviene nello stesso campo all'estero. E badate che di proposito non citerò lo sviluppo delle strade nei Paesi di nuova democrazia o nei Paesi del socialismo: voglio citare soltanto Paesi dello schieramento atlantico, passando dall'Europa al Medio Oriente, all'Estremo Oriente ed all'America.

E questi dati li ho rilevati — mi piace citare la fonte — dal Notiziario n. 4 della Federazione italiana della strada. La situazione italiana è quella che io ho descritto; nessuno può smentirmi, perchè questi sono fatti. Ebbene, in Austria il 20 febbraio u.s., a Vienna, si è costituito l'Ente per la sicurezza della strada. Questo Ente ha come obiettivo l'educazione di tutti gli utenti della strada. Una simile organizzazione è già in funzione da diversi anni anche in Germania.

Che cosa si fa da noi in questo campo? Io quello che si fa lo vedo circolando per le strade di Roma e delle altre città e per le strade nazionali, e con me lo vedono tutti coloro, pedoni e non pedoni, automobilisti, motociclisti, ecc., che circolano per le nostre strade, dove la circolazione è caotica, dove tutti sono esposti a continui incidenti: non ci si muove più, ci sorpassano a destra e a sinistra. Questa è la situazione italiana, in modo particolare di Roma. Che cosa si può fare? Continuare ancora a denunciare queste cose e rimanere inattivi? Io dissi una volta: perchè la radio e la televisione non si utilizzano per dare consigli, per dire che il codice della strada è quello che è, che non si può sorpassare a destra e via dicendo?

Ma la verità è questa: che, se l'automobilista non supera a destra, non trova cioè la via per infiltrarsi in qualche modo, non va avanti: si fa prima ad andare a piedi che in macchina quando si attraversa il centro di Roma e di altre città d'Italia.

Nel Canada — onorevole Romita, se ella non conosce queste cifre non ne prenda nota adesso, perchè non è il caso, ma rilegga il verbale che le conterrà, perchè possono far riflettere anche lei — ...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma vi sono altre cose da tener presenti: per esempio la ricchezza del Canada!

CAPPELLINI. Per il 1956 la disponibilità di fondi nel Canada per costruzioni e manutenzioni stradali ammonta a circa 472 miliardi di lire, in confronto ai 394 miliardi del 1955. I bilanci delle provincie ammontano a circa 344 miliardi di lire, mentre i Comuni più importanti spendono circa 86 miliardi di lire per le strade urbane ed extra urbane.

Prendiamo la nostra vicina Francia: i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti, del turismo hanno costituito una Commissione permanente per la prevenzione degli incidenti stradali che ha il compito di fornire suggerimenti e consigli relativi a tutte le questioni concernenti la sicurezza del traffico: ferrovie, strade, vie navigabili e vie aeree. In questo Paese il numero dei veicoli in circolazione è quasi raddoppiato nel giro di cinque anni. Credo all'incirca che la stessa cosa si sia verificata anche da noi. Però io che ho avuto, come molti altri, occasione di recarmi in epoche diverse in Francia, ricordo che la Francia era attrezzata molto meglio di noi per le strade molte delle quali asfaltate da diversi anni. Perciò la Francia è partita in una posizione molto più avanzata della nostra.

CROLLALANZA. La Francia era dopo l'Italia in fatto di strade.

CAPPELLINI. Per poter far fronte alle moderne esigenze è stato deciso di costruire una serie di autostrade. La prima parte del programma comprende 1.866 chilometri di cui 244,5 di autostrade di circonvallazione e 1.429 di autostrade principali. A ciò si aggiungono 63 chilometri già aperti al traffico e 129 attualmente in costruzione. L'attuazione del programma verrà a costare circa 535 miliardi di lire. Noi invece abbiamo stanziato poco più di cento miliardi per dieci anni.

Nel Guatemala il 10 per cento del bilancio nazionale viene impiegato per la costruzione e manutenzione del sistema stradale nazionale. In India a tutto il 1955 sono stati costruiti 10.800 chilometri di strade di grande comunicazione e il programma iniziato dal 1951 prevede la costruzione di circa 130 mila chilometri di strade che porteranno il chilometraggio totale a circa 496 mila chilometri e i lavori termineranno nel 1961. La Spagna, questo arretrato Paese di tutti i tempi che ha a capo dello Stato e del Governo il fascista Franco, perfino la Spagna si presenta per il 1956 con un programma che si può riassumere nel senso che darà inizio ad un secondo programma quinquennale — anche il fascista Franco non si spaventa di chiamare quinquennali i piani, come i sovietici — di miglioramento e ammodernamento stradale. La Svezia nel 1954-55 ha

speso per le strade 73 miliardi di lire. La Svizzera — e conosciamo lo stato ottimo delle strade della Svizzera — si presenta con un programma i cui progetti sono già a buon punto per la costruzione della nuova grande autostrada che attraversa la Svizzera per collegare Ginevra presso il confine francese fino al confine austriaco presso il lago di Costanza, ed è stata progettata un'altra strada che continuerà per l'Italia attraverso il San Gottardo. In Turchia nel 1956 in base al programma di costruzioni in atto verranno costruiti 1.800 chilometri di nuove strade asfaltate, mentre altri 800 chilometri saranno ripavimentati. Tutti i Paesi perciò si preoccupano di questa situazione, tutti hanno un programma molto serio. Il nostro è un modestissimo programma. E per rimanere nel settore delle autostrade, a questo punto, onorevole Ministro, occorre affermare che la più grande ingiustizia il Governo l'ha compiuta a danno delle popolazioni abitanti lungo la fascia costiera Adriatica escludendo dal programma di primo realizzo il tratto autostradale Bologna-Rimini-Ancona-Pescara. Traffico congestionato, continuo, impressionante attraverso centri operosi, cittadine con grande movimento turistico nazionale ed internazionale, specie nei mesi estivi, come Rimini, Riccione, Cattolica, Pesaro, Fano, Ancona, Porto San Giorgio, Porto Sant'Elpidio, San Benedetto del Tronto, ecc.. Tutti questi centri abitati sono attraversati dall'unica strada nazionale esistente, con grande pericolo per tutti, poichè le abitazioni sono affiancate a questa unica strada e quindi le mamme sono in continua preoccupazione per i loro bambini, i quali appena escono di casa si trovano sulla strada e possono facilmente finire sotto le automobili e gli autocarri che si susseguono in un traffico continuo, assordante e congestionato.

Io ho preparato un disegno di legge, una legge speciale, per la costruzione di questa autostrada nel giro di cinque anni; questo disegno di legge sarà presentato nei prossimi giorni al Senato. Io chiederò la firma a tutti i parlamentari, indipendentemente dal loro colore politico, delle regioni interessate. Il disegno di legge prevede la messa a disposizione per la costruzione di questa autostrada Adriatica Bologna-Pescara di tutti i ribassi d'asta sugli appalti per le autostrade che si costrui-

ranno in base alla legge 643, e, per la differenza, di nuovi stanziamenti da inserire nella legge in vigore. In ciò sono confortato anche dalla pubblicazione apparsa sui giornali circa una camionabile fra la Sicilia ed il centro Europa di cui il suo Ministero, onorevole Romita, deve essere stato informato; la costruzione del tratto autostradale Bologna-Pescara, infatti andrebbe incontro anche a questa esigenza.

Ho finito. Da ciò che ella otterrà, onorevole Ministro, per accorciare i termini per la costruzione delle nuove autostrade, compresa naturalmente la Adriatica, e dai nuovi sostanziali stanziamenti per risolvere i molteplici problemi da me elencati, tra i quali, in primo luogo, le nuove costruzioni per arrivare all'abolizione delle baracche e dei tuguri, noi giudicheremo se questo Governo intende abbandonare la strada senza via di uscita dell'immobilismo nella pratica, specialmente nel settore dei lavori pubblici e dell'esigenza sociale. Dopo il responso elettorale del 27 maggio che ha visto ancora una volta avanzare le forze di sinistra, nonostante le pressioni, la propaganda scomposta ed esasperata di un grande numero di nostri avversari politici, la corruzione, ecc., ogni ulteriore rinvio a porsi sul piano delle realizzazioni concrete e rapide non sembra più possibile. Ancora una volta il Paese giudicherà dai fatti e non dalle parole la vostra opera di Governo, signor Ministro ed egregi colleghi della maggioranza. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Poichè non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Presentazione di disegno di legge.

MATTARELLA, *Ministro del commercio con l'estero*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro del commercio con l'estero*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 6 giugno 1956, n. 476, concernente nuove norme

valutarie e istituzione di un mercato libero di biglietti di Stato e di banca esteri » (1529).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro del commercio con l'estero della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Spallino, a nome della Commissione speciale per le locazioni, ha presentato la relazione sul disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 24 aprile 1956, n. 292, concernente la proroga del vincolo alberghiero e delle locazioni di immobili destinati ad albergo, pensione o locanda » (1466).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che il Governo ha chiesto, ai sensi dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Provvedimenti a favore degli ufficiali di complemento incaricati di funzioni giudiziarie presso i Tribunali militari » (1180), d'iniziativa dei senatori Taddei e Zagami, già deferito all'esame e all'approvazione della 4^a Commissione permanente (Difesa), sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

1^a Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Provvedimenti a favore dell'Associazione

vittime civili di guerra » (693), d'iniziativa dei senatori Perrier ed altri;

2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Modifica dell'articolo 3 della legge 9 aprile 1953, n. 226, sui proventi delle cancellerie e delle segreterie giudiziarie » (1469);

3^a Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Istituzione di un " Ruolo speciale del personale delle rappresentanze diplomatico-consolari italiane " » (1175);

4^a Commissione permanente (Difesa):

« Estensione delle norme contenute negli articoli 27 e 28 della legge 18 dicembre 1952, n. 2386, agli ufficiali provenienti dal ruolo speciale di complemento del Corpo di stato maggiore e del Genio navale trasferiti nel servizio permanente effettivo per meriti di guerra o nominati, in seguito a concorso, ufficiali in servizio permanente effettivo dei vari Corpi della marina militare » (1415);

« Disposizioni transitorie per l'impiego civile dei sottufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica » (1457);

5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Riduzione della imposta di consumo sui grammofoni, radio e radiogrammofoni » (302-B), di iniziativa dei senatori Lepore e Tartufoli;

6^a Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Concessione di un contributo straordinario al Comitato per le onoranze a Biagio Rossetti » (1282-B), di iniziativa dei senatori Roffi ed altri;

« Modificazioni della legge 18 dicembre 1951, concernente aumenti dei contributi statali a favore delle Università e degli Istituti superiori e dei contributi per l'assistenza agli studenti; ampliamento delle esenzioni tributarie per gli studenti capaci e meritevoli; adeguamento delle

tasse e sopratasse universitarie » (1287), di iniziativa dei senatori Cermignani ed altri;

« Modifiche all'ordinamento dell'Istituto elettrotecnico nazionale " Galileo Ferraris " in Torino » (1374);

11^a Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Concessione di un contributo straordinario di 50 milioni per l'organizzazione in Roma del XII Congresso internazionale di odonto-stomatologia » (1271), di iniziativa dei senatori Benedetti ed altri;

« Modifica dell'articolo 35 della legge 11 aprile 1955, n. 379, per consentire l'iscrizione alla Cassa per le pensioni ai dipendenti degli Enti locali degli ufficiali sanitari e dei medici addetti agli uffici sanitari comunali ed ai laboratori provinciali di igiene e profilassi » (1454), di iniziativa dei senatori Benedetti e Lorenzi.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dei quattro ordini del giorno del senatore Artiaco. Avverto che il primo e il terzo di tali ordini del giorno recano anche la firma del senatore Criscuoli.

TOMÈ, Segretario:

« Il Senato, constatata la gravità dell'onere gravante sul bilancio dello Stato per il fitto di stabili, quasi sempre incongrui, adibiti a caserme per agenti della pubblica sicurezza, dei carabinieri e della Guardia di finanza;

considerato che con la costruzione di stabili demaniali da adibire a caserme si raggiungerebbe anche lo scopo di liberare un numero non indifferente di abitazioni che sarebbero adibite ad abitazioni civili oltre che mettere quei dipendenti statali in più decorose condizioni,

invita il Governo a stanziare appositi fondi per la costruzione di stabili adatti per

gli agenti della pubblica sicurezza, carabinieri e per la Guardia di finanza »;

« Il Senato, constatata la gravissima deficienza di stabili adibiti a scuole e l'urgenza della risoluzione del grave problema,

invita il Governo ad intervenire con adatti disegni di legge e mezzi adeguati per superare le difficoltà che le attuali disposizioni non riescono a vincere »;

« Il Senato, constatato che l'edilizia popolare nonostante i provvedimenti legislativi emanati non riesce ad adeguarsi alle attuali necessità,

invita il Governo ad intensificare l'opera intrapresa con provvedimenti e mezzi idonei che valgano ad intensificarla »;

« Il Senato, constatato che i fondi assegnati per le opere marittime sono assolutamente inadeguati,

invita il Governo a provvedere in proposito ».

PRESIDENTE. Il senatore Artiaco ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

ARTIACO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò molto breve nello svolgimento di questi ordini del giorno, i quali, d'altra parte, nella loro chiarezza, non avrebbero neppure bisogno di una illustrazione.

In quasi tutte le città d'Italia vediamo una quantità di edifici adibiti ad uso caserme per Carabinieri, Guardie di finanze e di pubblica sicurezza, vecchi edifici, case civili adattate a questo scopo, e quindi con gravi deficienze in quanto a funzionalità, perchè con gli adattamenti non si possono fornire quelle comodità, e assolvere a quelle necessità, che sono indispensabili per l'uso cui queste case vengono adibite. Ora, è strano che, mentre lo Stato in tanto fervore di opere si preoccupa dell'edilizia in senso così esteso, trascuri poi quello che rappresenta un compito diretto dello Stato stesso: provvedere a sistemare in adatte caserme gli agenti che sono al suo servizio.

Ma c'è di più. L'onere derivante dai fitti, in seguito agli aumenti concessi anche per quelli che erano bloccati, è diventato cospicuo

per l'erario; quindi converrebbe affrontare una buona volta questo problema e costruire edifici adatti per il decoro di questi corpi di pubblica sicurezza. Così facendo, quelle vecchie case di abitazione possono essere riattate ad usi civili e quindi ottenere un congruo numero di abitazioni che possono essere utilizzate dai civili che oggi ne hanno tanto bisogno. Insomma agendo in tal senso si ottengono due scopi: quello di mettere gli agenti della forza pubblica nelle migliori condizioni, e quello di rendere disponibili una quantità di stabili per abitazioni civili.

Comprendo che si va incontro alla difficoltà sempre immanente del finanziamento ma stanziando delle somme successivamente per diversi anni si potrà risolvere una volta per sempre questo problema.

Oggi con lo sviluppo e l'ampliamento delle necessità dello Stato non è più ammissibile che si vada avanti col sistema usato fino a questo momento.

Più interessante, viceversa, è la risoluzione del problema scolastico e dell'edilizia scolastica. Noi, specialmente nella nostra zona, abbiamo una deficienza enorme di aule scolastiche. Basta dire che vi sono delle zone, nel napoletano, per esempio la zona di Fuori Grotta, dove in pochi anni la popolazione è aumentata di 3 volte quello che era qualche anno fa. In seguito alle costruzioni che si sono fatte su larga scala tanto dall'I.N.A.-Casa che dall'Istituto case popolari, la sola Fuori Grotta, è passata ad 80 mila abitanti, da poco più di una ventina. Intanto non si è pensato di costruire una sola scuola di modo che abbiamo delle situazioni incresciose: gli alunni fanno soltanto turni di due ore in determinati giorni, e le scuole elementari sono insufficienti al massimo. Tale situazione va affrontata con estrema energia. È vero che il Governo si è sforzato di venire incontro a queste necessità con una quantità di provvedimenti legislativi, ma in determinate condizioni è necessario che si provveda con una legge adatta e di rapida applicazione. Il problema è diventato di una gravità tale che non ammette ulteriori indugi: è necessario provvedere al più presto possibile. Del resto questa situazione non è semplicemente limitata alla zona di cui ho parlato. In generale si è commesso un errore per tutto

quello che rappresentano le costruzioni soprattutto dell'I.N.A.-Casa, di non provvedere per gli agglomerati urbani di nuova costruzione facendo contemporaneamente sorgere in essi scuole, campi da gioco, ecc., come adesso si cerca con altre leggi di attuare. Intanto si è determinato uno stato di cose per cui, specie alla periferia delle città, si hanno nuovi agglomerati urbani isolati e sprovvisti di qualsiasi locale che risponda alle moderne necessità sociali.

Circa l'altro mio ordine del giorno che si riferisce all'edilizia, mentre la legge Romita ha provveduto per le abitazioni malsane, notiamo che è necessario intensificare l'opera soprattutto in alcune zone dove maggiormente si sente la necessità di mettere i cittadini in migliori condizioni. L'onorevole Ministro sa quante volte sono andato al Ministero per cercare di ottenere qualcosa per la nostra zona che è una di quelle che si trova in condizioni di maggiori necessità, per ottenere abitazioni popolari, ultrapopolari, di cui i più poveri sono assolutamente sprovvisti. Ma purtroppo mi sono sentito rispondere che non c'era quasi nulla da fare perchè mancavano i mezzi. Ora io chedevo che per lo meno si continuasse a finanziare un cantiere di lavoro del Genio civile che sta costruendo abitazioni a Pozzuoli, che avrebbe costruito ancora 40 nuovi alloggi, con un finanziamento di 40 milioni, mentre mi si è risposto che assolutamente non c'erano fondi. Ora io non voglio delle cose impossibili, ma desidero che si tenga conto delle necessità di quelle popolazioni. Per rendersene conto bisognava vedere che lotta avvenne per l'assegnazione, quando si riuscì con quel cantiere di lavoro a costruire i primi 20 alloggi! Data questa grande necessità, bisognerebbe studiare il modo di venire incontro a quei paesi che hanno maggior bisogno di edilizia ultrapopolare.

Finalmente nel mio ultimo ordine del giorno parlo delle assegnazioni per i porti, che in questo bilancio sono assai scarse. Le opere marittime hanno un carattere particolare. Quando si iniziano debbono essere portate a termine, altrimenti quasi sempre quel che si è fatto viene poi distrutto dal mare. Invece noi vediamo quanto sia striminzita l'assegnazione in bilancio e ci rendiamo conto perchè certe

opere rimangano sempre allo stato di richiesta anche se sono state esperite tutte le pratiche. Ad esempio, per la zona di Torregaveta si richiede il porto di Acquamorta che abbrevierebbe di molto la distanza con le isole di Procida e di Ischia, agevolando il traffico ed il turismo. Ci si obietta la mancanza di fondi. Così anche l'altra opera per la quale il Genio civile ha approvato da anni il progetto, cioè la costruzione della nuova darsena a Pozzuoli, rimane tuttora una aspirazione di quelle popolazioni.

Quindi è necessario che si provveda, almeno nei prossimi bilanci, per completare le opere iniziate e affrontare la costruzione di quelle opere che si rendono indispensabili per molte ragioni. A tale proposito io potrei ricordare gli 8 miliardi dati a Genova per il suo porto, mentre per l'Italia meridionale ancora non si è fatto nulla, mentre si tratta di somme assai più modeste. Confido quindi nell'accoglimento dei miei ordini del giorno.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Paolucci di Valmaggione.

TOMÈ, *Segretario*:

« Il Senato, preso atto delle provvidenze sin qui stabilite dal Governo per il grave flagello delle frane in Abruzzo e specialmente a Vasto, lo invita a stabilire un piano organico di lavori che affronti il problema in maniera radicale ».

PRESIDENTE. Il senatore Paolucci di Valmaggione ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. Signor Presidente, evidentemente l'ordine del giorno non ha bisogno di essere illustrato, nè io penso di dover far perdere tempo al Senato. Voglio cogliere l'occasione per ringraziare vivamente l'onorevole Ministro dei lavori pubblici per la sollecitudine dimostrata in occasione della grave disgrazia della frana di Vasto, allorchè pensò di recarsi personalmente sul posto a constatare i danni. Desidero inoltre chiedergli che cosa egli pensa si possa fare nelle attuali con-

dizioni di bilancio per stabilire un piano relativamente organico in maniera da non dover tappare dei buchi, ma possibilmente di cercare di solidificare le opere di modo che frane di questo genere non abbiano più a verificarsi.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Cerabona e Voccoli.

TOMÈ, *Segretario*:

« Il Senato, per venire incontro alle disastrose condizioni delle zone depresse del Mezzogiorno, in ispecie della Lucania,

invita il Governo ad incrementare e sviluppare le comunicazioni, che per la loro deficienza nuocciono all'economia ed al progresso della Regione, ed in particolare:

a) a dare sollecita esecuzione alla costruzione della ferrovia Bari-Grumo Appula-Matera-Montescaglioso-Metaponto, unica strada ferrata, a scartamento ordinario, di tutta la provincia di Matera;

b) a mettere allo studio, per una urgente esecuzione, il tracciato dell'autostrada che, partendo dall'autostrada Napoli-Bari, si prolunga per Potenza-Matera-Taranto-Lecce-Gallipoli ».

PRESIDENTE. Il senatore Cerabona ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

CERABONA. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, sarò breve, perchè, in fondo, basterebbe tener presente l'ordine del giorno per poter rispondere con sincerità. Io ho stima dell'onorevole Ministro per quel che ha scritto e per quanto ha detto in svariate interviste...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. ... e per quel che ho fatto.

CERABONA. Dirò anche di questo, ma quel che ha fatto non è molto.

In un'intervista ad un giornale, sul quale appare una simpatica fotografia a mezza testa, l'onorevole Ministro, a proposito di strade, dice: « A parte l'ovvia considerazione che, se non si fossero aperte strade, non vi sarebbe

mai stata nel mondo una vera civiltà, si può rilevare che è sempre esistito uno stretto legame tra le condizioni della viabilità e il progresso di un Paese e di un popolo». Richiamo il Ministro a tale affermazione, per chiedergli per quale ragione la Basilicata e tutta l'Italia meridionale devono rimanere in condizioni così arretrate in materia di viabilità. Da anni lontani non si è fatto un passo avanti.

Mi sorregge, in quel che affermo, il senatore Vaccaro il quale ha scritto una accurata relazione, in cui di tanto in tanto si sente l'anima dell'oppositore... ministeriale. Infatti, mentre addita difetti ed errori, che si toccano con mano, nell'opera del Ministero, si affretta subito a dire: però distinguo, « distinguo » e vien fuori il ministeriale. Ma il relatore in fondo, lo dice: l'Italia meridionale ha una insufficienza di opere pubbliche. Sono d'accordo nell'ammettere che il male deriva dalla esistenza di molti Enti, i quali danneggiano il Ministero dei lavori pubblici e lo rodono. Bisogna sopprimere il rodimento degli enti. Vi sono l'I.N.A.-Casa, l'U.N.R.R.A.-Casas, l'I.N.C.I.S. e altri Enti analoghi, e vi è poi la Cassa per il Mezzogiorno. Troppi Enti che intralciano, che agiscono disordinatamente e che ritardano il lavoro.

Caro collega Cappellini, quando nella seconda parte del tuo interessante intervento te la prendi esclusivamente con il Ministero dei lavori pubblici, devi tener presente quello che scrive il relatore: « vi sono molti roditori » (è simpatica l'espressione) ma la colpa è del Ministro che non usa il veleno per i topi. È mai possibile che il Ministero dei lavori pubblici debba avere un bilancio così striminzito? Ma che strade! Il Ministro non può fare nulla di serio e di concreto! Quale la responsabilità, che gli si può attribuire? È questa: prima di accettare l'alto incarico avrebbe dovuto far la voce grossa ed avrebbe dovuto dire: « Se debbo essere, in un'Italia disastrosa, con una Italia meridionale disastrosissima, il Ministro dei lavori pubblici, datemi i miliardi che occorrono per potere decorosamente assumere l'importante Dicastero, ed eliminate tante sovrappiùture inutili e dannose ».

È necessario avere un bilancio sodo, ed è necessario eliminare i piccoli e grossi Enti roditori che assorbono miliardi senza diretta re-

sponsabilità; perchè se le cose vanno male è colpa del Ministero dei lavori pubblici, se vanno bene, è merito del direttore della Cassa, del presidente della Cassa, degli impiegati della Cassa, dell'I.N.A., dell'U.N.R.R.A.

Vi è un difetto di organizzazione e di unità direttiva. Quando rileggo le lettere di risposta ai reclami, per alcune strade della Lucania che non sono ancora costruite ed il Ministro risponde: è affare della Cassa del Mezzogiorno, io mi rendo conto degli intralci che ostacolano una efficiente azione; è la Cassa, la quale ha trovato, ad esempio, che il progetto di quelle strade è difettoso ed occorrerà rifarlo. Ma, in fondo, la colpa si dà al Ministero preposto alle opere pubbliche; è lui politicamente il responsabile, anche se il colpevole è l'Ente roditore.

Con ciò voglio dire che non si può nascondere che una deficienza di azione vi sia, ma tale deficienza, direbbe il relatore, da avvocato officioso, deriva dal fatto che non vi è univocità di concezione e di azione, non vi è un ordinamento completo ed organico, che dovrebbe spettare al Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro dirà: la colpa non è mia. No, questa è responsabilità sua e del Governo, perchè azione di governo. Occorre in Italia una direzione unica ed un responsabile unico, in materia di opere pubbliche, perchè il responsabile, onorevole Romita, per il Paese è lei, se le cose non vanno come dovrebbero andare e se l'Italia meridionale vive in una condizione arretrata ed incivile. Qual'è la legge che ancora oggi regola le strade? Quella del marzo 1865; siamo nel 1956 ed abbiamo, come regolatrice delle strade d'Italia, la legge del 1865, modificata dalla legge del 1904 per l'intervento dello Stato e delle provincie e per altre azioni; ma la legge generale è rimasta nel complesso invariata.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La sto riformando.

CERABONA. Si comincia nel 1956 a riformare, speriamo che nel 1999 sarà riformata. (*Ineruzione del senatore Corbellini*).

Le nostre strade risentono delle strade consolari, di quelle dell'impero romano; via Ap-

pia, l'Aurelia, e, su di esse, volete armonizzare le nuove strade; dite però saggiamente — non è che manchi il cervello, ma è l'azione che non risponde a quello che il cervello pensa — che queste strade... semi-consolari sono insufficienti, inadatte per le curve, le pendenze, per tutto quello che tecnicamente si può dire sulla perfezione delle strade, che da 3 milioni si arriverà in 5, 6 anni a 6 milioni di automezzi, e nulla fate per migliorare lo stato di fatto. Le autostrade sono un rimedio, per quanto in ritardo, ma sono sicuro che, se il Ministro volesse giudicare con serenità, sarebbe qui al mio posto a pronunciare un discorso di opposizione per come attualmente vanno le cose. Lei ha pensato ad un rimedio: l'autostrada; passerà alla storia politica per avere saputo, in questo groviglio di strade del 1865, storte e distorte, storicamente e politicamente, trovare il rimedio della autostrada, ma occorre sistemare l'intero complesso stradale. Non voglio addentrarmi nelle critiche che ha formulate l'amico carissimo Cappellini, con tanta maestria ed intelligenza.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Le sue critiche hanno guastato un bel discorso.

CERABONA. Queste cose le diremo dopo. In ogni modo, non voglio addentrarmi nelle critiche; dirò solo che non sono d'accordo con il senatore Cappellini che vorrebbe mettere sotto processo il Ministro per gli innumerevoli omicidi colposi che si verificano ogni giorno sulle strade d'Italia. Il senatore Cappellini ha detto una geniale cosa, penso che vi sia da meditare su di essa. L'essenziale è, non la responsabilità civile o penale, ma la responsabilità morale del Governo, il quale dovrebbe aver coscienza che non si può andare avanti, con un numero immenso di automezzi e con strade che non rispondono alle necessità più elementari del traffico. Questa è una responsabilità morale. Se tanti disastri si verificano, vi è la responsabilità del Governo, che avrebbe il dovere di intervenire per eliminare le cause. Mi pare che il concetto del senatore Cappellini sia apprezzabile e profondo, concetto che lui chiama giuridico, ma che è indubbiamente politico ed umano. Ed

allora come rimediare? Costruendo autostrade in lungo ed in largo. E non si trovi la solita scusa che non vi è denaro; ve n'è per dare 556 miliardi per spese militari. Perbacco! Occorre trovarne per dar vita, lavoro e civiltà al nostro Paese. Lo dite voi stesso, quando non avete responsabilità di Governo, onorevole Romita: la civiltà di un popolo si misura dal numero delle buone strade, dalle comunicazioni che ha saputo mettere in essere, per progredire sulla via della civiltà. È grave responsabilità del Governo quella di non dare strade all'Italia meridionale. È inutile venirci a parlar della Cassa del Mezzogiorno; essa, purtroppo, è un'altra beffa che i meridionali sperimentano giorno per giorno, come ne hanno sperimentate tante altre! Noi del Sud, dal 1870 in poi, non abbiamo avuto che il danno e le beffe, da tutti i Governi!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche quando al Governo c'era lei? (*ilarità*).

CERABONA. Io vi sono stato poco e, per quel poco, ho cercato di risanare al massimo le ferite prodotte da voi. Ma lasciamo la polemica, che potrebbe essere lunga. L'essenziale è che l'Italia meridionale oggi è quella povera cosa che è. Strade ci vogliono, onorevole Ministro, molte strade; se le costruirete, avrete la benedizione di quelle popolazioni. Risulta, da una statistica ufficiale, che il cittadino del Mezzogiorno, con scarpe o senza scarpe, per raggiungere la più vicina strada rotabile, in media, deve percorrere 3 chilometri e 70 metri a piedi! E passo al mio ordine del giorno. Che cosa dice? Autostrade al Mezzogiorno! Ma non dovrei discuterne; noi proponemmo che l'autostrada Napoli-Bari dovesse ad un certo punto avere una canalizzazione indirizzata verso Potenza-Matera-Taranto (il mio ordine del giorno è sottoscritto anche dai senatori Voccoli e Ferrari) - Lecce-Gallipoli. Questo percorso fu approvato all'unanimità dalla Commissione dei lavori pubblici e lo stesso Ministro si dichiarò d'accordo. Ora, questo tracciato non è stato riprodotto sul grafico; il senatore Corbellini disse che sul grafico...

CORBELLINI. C'è una punteggiatura.

CERABONA. Ma non basta! Troppe carte, troppe punteggiature. Insomma la mia domanda è: l'avremo o non l'avremo tale autostrada? Ed io prego l'onorevole Ministro di rispondere, non per me, ma per tutte quelle popolazioni che dal 1870 in poi aspettano delle risposte sincere. Si dica magari che la avremo tra 20 anni... ma si dica una parola certa! In occasione della approvazione della famosa legge per la Basilicata, del 1904, l'onorevole Zanardelli si recò in Lucania per rendersi conto delle vie e delle ferrovie che si sarebbero dovute costruire in breve tempo; in quella occasione fu detto che si sarebbe creata la nuova Basilicata in 20 anni! Ma da allora, sono trascorsi 52 anni e più, stiamo peggio di prima. Attendiamo quindi una risposta sincera, una assicurazione seria, degna del Ministro dei lavori pubblici. Diteci che l'avremo tra 20 anni, e ci metteremo l'animo in pace, e le popolazioni sapranno quello che dovranno fare. Oggi le popolazioni del Sud, non sono più quelle che bevono tutto; a volte fingono di bere, ma poi, a tempo debito, sanno dare la risposta decisiva. La provincia di Matera, di cui io sono modestissimo rappresentante, ha dato la maggioranza alle sinistre ed il consiglio provinciale è rosso, oltre a molti Comuni. La maturità politica ha insegnato la via per il progresso sociale. È una provincia che dal 1870 non ha ancora una ferrovia a scartamento ordinario.

Vi è un solo modo, diceva Giustino Fortunato, per opporsi ad una azione ingiusta, quello di non rassegnarsi a subirla. Noi non intendiamo ribellarci, ma lottare tenacemente perchè ci sia fatta finalmente giustizia.

Un'altra risposta altrettanto onesta e precisa desidero per quanto riguarda la ferrovia che da Bari dovrà andare a Metaponto attraverso Matera. Lo scorso anno, mi si assicurò da lei, onorevole Ministro, e dal relatore onorevole Corbellini che, completati gli studi, si sarebbero iniziati subito i lavori.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo faremo.

CERABONA. Si promise l'inizio immediato dello studio dei lavori per il tratto Altamura-Matera, ma non se ne è fatto ancora niente.

Eppure una regione di circa 4 mila kmq. avrebbe diritto ad avere una ferrovia! Si deve vedere, nell'anno 1956, l'importante provincia di Matera con 78 chilometri di scartamento ordinario ed una sessantina di scartamento ridotto! È possibile rimanere così? Io chiedo al Ministro: quanti altri secoli dovremo aspettare? Aspetteremo. Allorchè nei primi giorni del sopravvento del regime fascista, dissero all'onorevole Giolitti, che contava 84 anni: «Eccellenza, dicono che il Fascismo resterà ancora 60 anni, che ne dice lei?». Giolitti seraficamente rispose: «Aspetteremo!». Ebbene, noi, diremo la stessa cosa: diteci che queste opere saranno compiute tra un secolo e forse aspetteremo. Vorrà dire che i nostri pronipoti andranno in ferrovia dello Stato quando tutti gli altri già andranno in elicottero, ma non pensate di turlupinarci con le eterne promesse. Il giuoco non va più; è bene non farsi illusioni.

Abbiamo il diritto di sapere la verità. Se non si può fare, non si faccia: ma si dica! L'onorevole Ministro ci dica una parola di certezza e faccia in modo di far passare finalmente una strada ferrata là dove, ancora oggi, si va a dorso di mulo.

Sono d'accordo con il collega Cappellini su tutte le sue rivendicazioni per quanto riguarda l'autostrada che dovrà toccare i centri di cui ha parlato ed in cui vi sono tante esigenze da soddisfare. È doveroso farlo immediatamente, noi aspetteremo, ma diteci quando e come saranno compiute nel Sud le opere che ci stanno a cuore.

Questo è quanto, sinceramente, volevo dirle, onorevole Ministro. Condivido con l'amico Cappellini tutto quanto ha detto sulla sua volontà e abilità. Condivido la critica mossa da lui, e comprendo che vi sono in Italia zone che hanno diritto ad avere benefici prima delle altre, ma penso che l'onorevole Ministro sarà d'accordo col mio intervento e riconoscerà che la Basilicata ha diritto per le sue speciali tristissime condizioni ad essere guardata sollecitamente con occhio particolare. E dimentichi onorevole Ministro che vi è la Cassa del Mezzogiorno. Abbiamo avuto poco o niente e non avremo niente. Faccia il suo dovere di Ministro dei lavori pubblici senza curarsi dei topi roditori e operi per il bene dell'Italia e

per la rinascita dell'Italia meridionale. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Russo Salvatore, Prestisimone e Cerabona.

TOMÈ, Segretario:

« Il Senato, informato che nell'Amministrazione dei lavori pubblici fra il personale non di ruolo e dei R.S.T. di gruppo C e B prestano servizio alcuni dipendenti, forniti di laurea, che disimpegnano mansioni di Segretari amministrativi, cioè funzioni direttive proprie del gruppo A;

considerato che a pari funzione deve corrispondere pari remunerazione;

tenuto conto che era stato promosso un provvedimento riparatore in sede di legge delega;

invita il Ministro dei lavori pubblici a predisporre un provvedimento che ponga fine a tale sperequazione, soddisfacendo le legittime aspirazioni di chi ha ben meritato nel servizio ».

PRESIDENTE. Il senatore Russo Salvatore ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

RUSSO SALVATORE. Questo ordine del giorno non ha bisogno di un'ampia illustrazione. Vige una norma secondo cui a pari funzione deve corrispondere pari remunerazione. Mi risulta che il Ministro del lavoro richiama spesso i datori di lavoro a questa norma. Ora se i datori di lavoro privati sono richiamati a questa norma, credo che debba essere quasi superfluo richiamare una amministrazione pubblica.

Questo problema non comporta una grande spesa, perchè si tratterebbe di una quarantina di funzionari assunti subito dopo la guerra nel gruppo C o fuori ruolo, che adesso hanno funzione di gruppo A, ma continuando ad essere trattati come impiegati d'ordine.

Io sono sicuro che il ministro Romita, che ha molta sensibilità per questi problemi, vorrà interessarsene, dato che non si andrà incontro ad una grande spesa. Aggiungo che al riguardo c'è una vecchia proposta Cappugi e Morelli, accantonata perchè si disse che se ne sarebbe

occupata la legge delega, che invece l'ha ignorata.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Busoni e Ristori.

TOMÈ, Segretario:

« Il Senato, richiamandosi a voti precedentemente espressi, ad incominciare da quello contenuto nell'ordine del giorno Gortani, approvato nella precedente legislatura;

nonchè alle reiterate affermazioni del Ministro dei lavori pubblici che la costruzione di nuove autostrade — sia agli effetti dell'alleveramento della disoccupazione nelle varie zone quanto a quelli di andare incontro alle necessità locali — non avrebbe avuto attuazione cominciando da una sola località dei vari tratti, ma da più di una simultaneamente;

conferma il giudizio sull'utilità di non postergare la costruzione del tronco Bologna-Firenze dell'autostrada Milano-Napoli, già affidata all'Istituto per la ricostruzione industriale, in quanto la costruzione di tale tronco, che dovrà attraversare la così detta « linea gotica » si dimostra attualmente più urgente di quelli di altri della stessa autostrada; constatata che per quanto riguarda il piano esecutivo dei lavori di quel tronco, il tratto Firenze-Barberino e quello iniziale da Bologna verso Firenze sono comuni a tutti i progetti presentati ed esaminati;

ed a seguito delle notizie di stampa che indicano come si vorrebbe ora limitare l'appalto al solo tratto Milano-Piacenza;

invita il Governo ad adoperarsi affinché ad esso sia accomunato anche l'inizio della costruzione del tratto Firenze-Bologna ».

PRESIDENTE. Il senatore Busoni ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

BUSONI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, sarò telegrafico nell'illustrazione di questo ordine del giorno, anche perchè nella sua stesura ritengo che sia sufficientemente esplicativo. Debbo dire solo che esso trae motivo non tanto da certe notizie diffuse dalla stampa, quanto da giuste e conseguenziali preoccupazioni di cui, quale in-

terprete di quelle diffuse nella popolazione, si era fatto portavoce il Presidente della Camera di commercio di Firenze, che si era rivolto anche a noi parlamentari. Successivamente mi consta che il Presidente della Camera di commercio di Firenze ha avuto contatti diretti con gli stessi organi ministeriali, credo con lo stesso Ministro, ed ha avuto assicurazioni l'eco delle quali è pure trapelato all'esterno.

Mi auguro perciò che tali assicurazioni siano ufficialmente confermate dal Ministro. A questo scopo è stato presentato il mio ordine del giorno — e confido che, in conseguenza, l'ordine del giorno stesso sia dal Ministro accettato.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Tomè e Carmagnola.

RUSSO LUIGI, *Segretario* :

« Il Senato, ritenuta la necessità ed urgenza di mettere le Cooperative edilizie ammesse a contributo nelle condizioni di ottenere i finanziamenti occorrenti per la realizzazione delle case; considerato che qualche ente finanziatore, nonostante la stagione inoltrata e l'avanzata fase di esercizio, non ha ancora (per quanto consta) deciso gli orientamenti da prendere per il corrente anno 1956; considerato che ciò pregiudica notevolmente le realizzazioni anche per quelle opere che potrebbero trovare copertura finanziaria nelle disponibilità esistenti; invita il Governo a svolgere opportuna azione perchè si concluda lo stato di incertezza e di procrastinazione in atto ».

PRESIDENTE. Il senatore Tomè ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

TOMÈ. Il problema sul quale richiamo l'attenzione del Governo è di limitata portata ed è risolvibile, purchè ci si metta sul piano della buona volontà. Altri prima di me ha accennato alla necessità di aumentare gli stanziamenti per i contributi alle cooperative edilizie; altri ancora ha messo in rilievo la difficoltà di reperire i finanziamenti; io richiamo l'attenzione del Governo su una questione più modesta.

Ci sono vari enti finanziatori: I.N.A., I.N.A.I.L., I.N.A.D.E.L. ecc. Avviene che, no-

nostante siano pendenti domande di finanziamento a migliaia (come avete sentito oggi accennare dal collega Menghi), questi enti finanziatori, pur avendo delle disponibilità, ritardino di prendere le decisioni circa la concessione dei finanziamenti stessi. Sappiamo, ad esempio, che l'Istituto delle assicurazioni, che lo scorso anno ha deliberato la concessione di numerosi finanziamenti a favore delle cooperative, nell'esercizio in corso non ha ancora preso decisioni circa la concessione della quota relativa all'esercizio. Questo ritardo indubbiamente è grave, perchè siamo a primavera ormai inoltrata e le cooperative hanno bisogno di sapere se possono contare sull'ottenimento o meno del finanziamento per sapere se eventualmente si debbono rivolgere altrove. Trascorso questo periodo non si può pensare che le opere si completino nell'annata. Quindi è praticamente un anno che si viene a perdere, quando questo inconveniente potrebbe essere ovviato.

D'altra parte anche questi enti finanziatori si trovano già a metà esercizio e dovrebbero essere in grado di erogare le disponibilità che si sono andate maturando in questi primi sei mesi. Chè, se si rinvia ulteriormente la decisione circa le erogazioni, verso la fine dell'anno ci sarà un congestionamento che creerà imbarazzi anche di carattere amministrativo.

So che ci sono delle trattative in corso fra il Ministero dei lavori pubblici e gli enti finanziatori. Vorrei pregare il Ministro di interessarsi affinché i ritardi che finora sono intervenuti, gli ostacoli che si sono frapposti, possano essere superati. Siamo in un terreno in cui con la sola buona volontà si possono conseguire risultati positivi.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Ragno.

RUSSO LUIGI, *Segretario* :

« Il Senato invita il Governo a risolvere sollecitamente il grave problema riguardante la rete stradale della provincia di Messina, del tutto inadeguata ed insufficiente per l'intenso traffico che su di essa si svolge ».

PRESIDENTE. Il senatore Ragno ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

RAGNO. Onorevoli senatori, dopo l'esperienza fatta, forse, anzi certamente, peccherò di ingenuità. Tuttavia desidero segnalare ancora una volta al Ministro il gravissimo problema che riflette le strade di comunicazione in provincia di Messina, le quali sono del tutto inadeguate e insufficienti a contenere l'intenso traffico che vi si svolge. L'onorevole Ministro sa benissimo come Messina sia servita da due grandi arterie principali: una che va verso Palermo, l'altra che va verso Siracusa. Quella verso Palermo, onorevole Ministro, conta ben 23 passaggi a livello; è cioè nelle stesse condizioni in cui si trovava quando sorse la strada e sorse la ferrovia, con una aggravante: che ci sono 21 chilometri di strada che sono intransitabili per gli automezzi pesanti a causa delle curve strette e della grande pendenza, nè si è provveduto in nessuna maniera a fare opere di rinnovamento. Un'altra aggravante è questa: che, soprattutto sul tratto Barcellona-Messina la strada attraversa tutti i centri abitati; è stretta, non ci sono banchine; la gente umile vive in case terragne e svolge la propria vita sulle strade: sulle strade compra la merce, sulle strade si fermano tutti i rivenditori ambulanti, e gli automezzi che non possono essere messi in garage. La circolazione diventa impossibile; la statistica dei sinistri è veramente impressionante.

Ebbene, non si è fatto nulla, non dico per fare una nuova strada, il che sarebbe la soluzione vera e propria del problema, ma per lo meno per prendere tutti quegli accorgimenti tecnici che potessero mettere questa strada in condizione di essere transitata. Ella sa quale sia il traffico che vi si svolge, perchè la piana di Milazzo è ricca di prodotti e perchè la vita è in quei luoghi veramente intensa.

Che dire poi dell'altro tratto Messina-Taormina-Catania, onorevole Ministro? La situazione è lì ancora peggiore, perchè esistono tuttora tre ponti sui quali non è possibile l'incrocio degli automezzi pesanti; esiste un sottopassaggio alto appena un metro e ottanta, per cui i camion che vengono dal continente con rimorchio devono prima scaricare la merce, passare nel sottopassaggio, poi ricaricare nuovamente, ingorgando completamente il traffico. Anche qui la popolazione vive quasi tutta sulla strada, e la strada è più stretta, non esistono

banchine, e per percorrere 30 chilometri occorre un'ora.

Una volta la pregai, onorevole Ministro, di venire con me fino a Taormina, perchè si rendesse conto di come il traffico sia lì addirittura infernale, di come non sia possibile transitare, e di come sia continuamente in pericolo la pubblica incolumità. Come purtroppo ben diceva l'onorevole Cappellini, il Governo ha una vera e propria responsabilità morale in ordine a ciò, per non aver mai provveduto a fare niente.

È vero che ad un certo punto i signori tecnici dell'Azienda statale hanno creduto di ricorrere a degli accorgimenti, ed hanno fatto quattro varianti che aggravano la situazione, perchè queste quattro varianti intersecano la strada principale in quattro punti, creano quattro quadrivi pericolosissimi; ma, signori, si lavora esattamente da otto anni ed ancora queste varianti non sono completate! Ogni tanto si vede qualche operaio con una pala o qualche altra cosa al lavoro; cosa faccia non si sa. L'interessante è che un solo passaggio a livello non si è potuto eliminare; ne resterebbe poi sempre uno gravissimo in comune Sant'Alessio, dove non vi è neanche in progettazione alcuna opera.

Debbo poi osservare che sarebbe opportuno che il Ministero vigilasse sui collaudi perchè, dopo ben 20 anni, si è ultimata la variante di Letojanni. Lo sa quale è il sottosuolo di quella variante? È quello di una strada che non è nè asfaltata, nè cilindrata.

Ma c'è un altro problema, onorevole Ministro, ed è bene che si affronti. Da Messina a Francavilla di Sicilia (sono ben 80 chilometri) non vi sono strade di comunicazione tra il versante orientale e quello occidentale, di guisa che il cittadino che da Taormina vuole raggiungere Milazzo deve percorrere 100 chilometri di strada.

È da mezzo secolo che vi è un progetto per la strada che dovrebbe attraversare i Peloritani, e che, partendo da Mandanici dovrebbe sboccare a Castoreale. Si sono costruiti dei piccoli tratti di strada ma le opere sono state sospese. Sarebbe indispensabile che questa strada fosse ultimata come è indispensabile fare un'altra strada che partendo da Santa Teresa e passando per Antillo si congiunga a

Fondachelli, perchè quelle zone montane sono in condizioni di non poter sviluppare nessuna economia. Si verifica il fatto grave che i prodotti non si possono vendere perchè il trasporto a dorso di mulo costa più del prezzo del prodotto sul mercato. Nessuno perciò in quella zona ha più possibilità di coltivare. Tutti producono solo il fabbisogno personale. È perciò una economia particolarmente depressa. È un problema che si agita da mezzo secolo ma non avete mai pensato a risolverlo. È vero che lei, onorevole Ministro, leggerà il suo nome all'« Autostrada del Sole » e alla Serravalle-Trieste, per le quali ho letto con compiacimento che già le pratiche amministrative sono state espletate ...

CORBELLINI. È stata messa la prima pietra.

RAGNO. Benissimo, ma si poteva mettere anche una pietra al sud. Devo notare che in questa famosa progettazione vi siete fermati a Reggio Calabria lasciando una soluzione di continuità che non ha senso, cioè la Messina-Catania; il punto più interessante dal punto di vista turistico lo avete trascurato. Non è che noi ci ribelliamo a queste realizzazioni, ma vi diciamo: pensate anche alla Sicilia, all'Italia del sud, e fate in maniera che spendendo 120 miliardi per queste autostrade si possa spendere qualche miliardo per mettere le strade del sud in condizioni di essere transitabili senza pericolo per la pubblica incolumità. Non avete fatto niente in proposito ed è veramente assurdo che ancora sulle nostre strade esistano ponti così stretti da non consentire l'incrociarsi di due macchine il che rende difficoltoso il traffico.

È veramente assurdo che mentre ottenete queste grandi realizzazioni il turista che deve andare da Catania a Messina in macchina può percorrere 30 chilometri all'ora. Ultimate queste strade. Ho sentito una cosa veramente curiosa: per le varianti, progettate cinque anni fa, in sede di esecuzione i tecnici si accorsero che la strada è stretta e che dovrebbe essere allargata. Necessità quindi di nuovi progetti e sospensione dei lavori. Ne riparleremo forse con il ventennale della Repubblica; allora forse saranno completate queste piccole varianti.

Se lei, onorevole Ministro, passerà alla storia come il realizzatore della grande autostrada che interessa l'Italia peninsulare, passi anche alla storia per opere nelle regioni insulari. Ho letto che il ministro Romita, soddisfattissimo di questa opera, vorrebbe lasciare il posto di Ministro dei lavori pubblici. Lo invito a nome dei siciliani a restare perchè l'onorevole Ministro, pur essendo piemontese, realizzi opere nella Sicilia che ha tante benemeritenze. Mi auguro che resti e che risolva il problema della rete stradale della provincia di Messina e delle altre provincie siciliane.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Asaro.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, avuta conoscenza che la strada di circonvallazione di Mazara del Vallo — ricordata con la statale Trapani-Palermo — in via di ultimazione, presenta evidenti difetti tecnici sia nelle opere di raccordo che nel suo sviluppo, difetti tali che danno luogo a fondati sospetti di grave imperizia nei confronti del progettista specie a seguito degli incidenti anche mortali verificatisi;

invita il Governo a disporre una urgente inchiesta per accertare eventuali responsabilità e conseguentemente ordinare le necessarie opere di rettifica onde la strada stessa possa essere aperta al traffico senza i paventati pericoli per la pubblica incolumità »;

« Il Senato, considerato che i lavori di banchinamento *ex novo*, di ricostruzione delle parti di banchina recentemente rovinate, nonché di costruzione dei tratti di molo e antimurali per l'ampliamento del porto di Mazara del Vallo procedono con rilevante lentezza, tanto da pregiudicare la stabilità dei tratti di molo e di banchina già esistenti o recentemente costruiti;

rilevata la necessità di ultimare urgentemente tutto il sistema dei lavori di detto porto onde renderlo efficiente al traffico mercantile e della numerosa flotta motopeschereccia che vi ha base;

invita il Governo a disporre un idoneo provvedimento affinché i predetti lavori nel

porto di Mazara del Vallo siano completati nel più breve tempo possibile »;

« Il Senato, appreso che la strada Mazara-Salemi, recentemente ricostruita con la spesa di varie decine di milioni, a pochi mesi dal collaudo, si presenta già rovinata per circa la metà dalla parte verso il comune di Salemi nel cui percorso sono addirittura scomparsi alcuni tratti;

ritenuto che ciò sia da attribuire a difetti tecnici nella esecuzione dell'opera, tali da implicare responsabilità sia nei confronti della ditta appaltatrice, sia nei confronti degli organi di direzione, vigilanza e collaudo dei lavori stessi;

invita il Governo a disporre urgenti accertamenti in merito, onde rilevare eventuali responsabilità in danno dell'erario e, con pari sollecitudine, provvedere affinché la parte rovinata di detta strada, per prevenire ulteriori danni e potervi ripristinare il normale traffico, venga urgentemente ricostruita ».

PRESIDENTE. Il senatore Asaro ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

ASARO. Onorevole Presidente, io non posso fare a meno di allargare, sia pure brevissimamente, le mie considerazioni a casi analoghi a quelli che sostengo nei miei ordini del giorno e gliene chiedo preventivamente scusa.

PRESIDENTE. La prego di limitarsi allo svolgimento degli ordini del giorno.

ASARO. Però siamo in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e credo siano consentite delle critiche all'operato di detto Ministero.

PRESIDENTE. Ormai siamo in sede di svolgimento di ordini del giorno. Ella avrebbe potuto prendere la parola in sede di discussione generale. Ora non può che attenersi all'argomento degli ordini del giorno.

ASARO. D'accordo, onorevole Presidente, cercherò di stringere quanto è più possibile la trattazione di quanto non attiene strettamente alle questioni dei miei ordini del giorno.

Onorevole Ministro, con i miei tre ordini del giorno io pongo delle questioni di carattere affine e tendenti soprattutto ad uno scopo unico; a quello cioè di ottenere un serio impegno che si finisca una volta e per sempre con lo sperpero scandaloso del pubblico denaro, che si smetta di far scempio dei milioni, dei miliardi dell'Erario per scopi illeciti, con l'unico vantaggio talvolta del profitto che ne viene a determinati imprenditori.

Adesso citerò i casi che mi hanno spinto a lamentarmi di ciò.

È bene tenere presente che arriva sempre un certo momento in cui esplodono gli scandali ed in essi talvolta non manca neppure la tragedia.

Tempo addietro abbiamo dovuto deplorare nel comune di Alcamo il suicidio dell'imprenditore, cavaliere Lo Monaco; si è saputo poi che movente della sciagura era stato il fatto che questo impresario aveva avuto la commessa per la costruzione di una strada a scopo elettorale, ma poi non ha potuto avere la regolarizzazione delle pratiche e il pagamento.

Sono stati spesi centinaia di milioni per costruire un fantomatico antimurale nel porto di Castellammare del Golfo, antimurale che regolarmente viene divorato dal fondo del mare; eppure si continua ancora a stanziare milioni a questo scopo, milioni che vengono letteralmente buttati in mare.

Ci risulta, e risulterà a lei meglio che a noi, onorevole Ministro, che sono state fatte enormi spese, riconosciute inutili, nel porto di Gela. Si tratta di un centro il quale ha avuto particolare risonanza, in questa campagna elettorale: specialmente si deplora quanto riguarda la costruzione sfarzosa ed inutile della sede del modestissimo e quasi insignificante ufficio locale marittimo.

Recentemente sono stati spesi, nel mio comune di Mazara del Vallo, 24 milioni per portare la luce elettrica ad una borgata. Bene si è fatto poichè quella popolazione aveva e non da ora diritto ad avere la illuminazione elettrica, ma i 24 milioni sono stati spesi senza alcuna preoccupazione di accertare la regolarità del progetto e di adempiere alle necessarie formalità per l'esecuzione dell'opera. Questa spesa viene ora amaramente commentata perchè ha fruttato soltanto tre voti al partito che si è

fatto promotore della frettolosa ed elettoralistica realizzazione.

Sono stati stanziati decine e decine di milioni per l'istituzione di cantieri-scuola, onorevole Ministro, ed io una volta ebbi ad interessarmi con una interrogazione di cantieri-scuola che erano stati istituiti nel comune di Erice. Ebbene, nella risposta, è stato rilevato che le opere costruite con quei cantieri-scuola sono costate oltre 100 milioni ed erano indicate, qualificate e sostenute come opere pubbliche di assoluta necessità, in quanto si trattava di un pubblico lavatoio, di una palestra ginnastica e di una casa di riposo per pescatori. Ma nella risposta del Ministro del lavoro mi è stato anche confessato che quelle opere alfine sono rimaste « recluse » in un recinto di proprietà privata di un Ente ecclesiastico per sua esclusiva utilizzazione!

Sono stati spesi circa cento milioni per delle pretese opere che intendesse attuare il Vescovo di Mazara, monsignor Ballo: è risultato poi che detti lavori sono stati eseguiti solo nella fantasia di quel Vescovo e del suo nipote ingegnere. È vero che il Vescovo Ballo ci ha rimesso la carriera prelatizia perchè l'hanno cacciato via dal Vescovado, ma i fatti sono avvenuti, per cui centinaia di milioni sono stati gettati via con questo criterio.

Ora, io lo so, centinaia di milioni possono essere considerati una pagliuzza, ma io penso che i casi ben si inquadrano nella sarabanda dei miliardi che spesso vengono spesi con criteri non sempre leciti.

Di contro si arrivano a fare delle spregiudicate affermazioni, come quella cioè che un problema non si affronta, non si risolve, solo perchè a quel problema in determinati centri è interessato un parlamentare di partito di opposizione. È quanto di più scandaloso si possa affermare! Questo è avvenuto proprio nella mia città, dove si dice che un dato problema non si risolverà in quanto è stato sostenuto dal senatore comunista!

Ma la gente ha saputo come rispondere nella consultazione elettorale.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Chi ha detto questo?

ASARO. Lo dice la parte alla quale conviene sostenere questo. Non da parte sua, lo am-

metto, ma lei ha le sue responsabilità, e fino a quando sarà Ministro dei lavori pubblici, per tutto quanto è legato all'esecuzione di queste opere, ritengo non possa esimersi dall'assumere queste sue responsabilità.

Ed ora vengo in concreto alle questioni di cui ai miei ordini del giorno.

Innanzitutto c'è la strada Mazara-Salemi, per poter poi arrivare a Palermo: si tratta di 34 chilometri. Per dieci anni si è parlato della necessità di questa realizzazione, che abbrevia notevolmente il percorso dalla costa meridionale della Sicilia a Palermo. Finalmente si riescono ad ottenere gli stanziamenti necessari e si inizia l'opera; ma è accaduto che, mentre si costruiva un tratto successivo di strada, quello precedente era già rovinato ed intransitabile; e questo fatto si è ripetuto più volte. La conclusione è che la strada Mazara-Salemi di 34 chilometri è impraticabile, perchè la metà del percorso, verso Salemi, non può essere transitata proprio per il fatto che alcuni tratti sono completamente scomparsi.

Poi c'è l'altra questione della strada di circonvallazione della mia città. Anche questo è un problema del quale si è parlato per decenni. Finalmente l'opera viene impostata. Si comincia a mercanteggiare, si fanno le trattative: « Passerà da qui, taglierà quell'altro fondo... », alla fine si è ottenuto il risultato che i raccordi si presentano con assoluta mancanza di criterio, fatti in punti tali che hanno reso necessaria la costruzione di ben 5 chilometri di deviazione per oltrepassare una città di modesta estensione. Tanto le opere di raccordo, quanto lo sviluppo della strada sono aspramente criticate da tecnici competenti e onesti; e noi, anche se non ce ne intendiamo, abbiamo motivo di credere a queste critiche perchè vediamo che in effetti l'opera compiuta non è perfetta. I raccordi sembrano dei labirinti, la gente preferisce transitare per il centro della città anzichè servirsi della deviazione. Dello sviluppo, poi, è meglio non parlarne. Sta di fatto che, appena aperta questa strada al traffico, si è verificata una sciagura mortale appunto perchè gli incroci sono fatti in modo tale che non si scorgono i mezzi che provengono in senso trasversale.

Infine, desidero più particolarmente interessare l'onorevole Ministro al problema del porto di Mazara. Anche di questo problema

si è parlato e si parla da anni ed ha costituito sempre il miraggio delle grandi occasioni, sia in regime fascista che in regime di democrazia cristiana. L'onorevole Aldisio, Ministro dei lavori pubblici, al tempo del marchese Montagna, in un comizio ebbe a dire: se voterete bene l'anno venturo, parola di galantuomo, il porto di Mazara sarà una realtà. Sono passati diversi anni ma il porto di Mazara non è affatto una realtà. Sono stati gettati anche lì decine di milioni, perchè i grossi massi che vengono gettati per riempimento, sono valutati a peso, dico a peso, come fosse merce pregiata. Ma il risultato ottenuto è stato quello di rendere inutilizzabile anche quel poco e modesto di buono che c'era nel porto. Questo vale sia per quanto riguarda la costruzione dei moli, sia per quanto riguarda la ricostruzione o la costruzione *ex novo* delle banchine.

Io ritengo che gli elementi che le ho citato, anche se modesti, debbano preoccuparla, onorevole Ministro. Ed io mi permetto di esortare tutti i colleghi a dare il loro voto favorevole ai miei ordini del giorno e l'onorevole Ministro ad accettarli e a provvedere in conseguenza. (*Vive approvazioni dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Cermignani.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, a conoscenza della situazione determinatasi nel decorso inverno in Abruzzo in seguito a numerose frane che gravissimi danni hanno arrecato a centri abitati e colture agrarie;

invita il Governo a voler stanziare congrui finanziamenti perchè le leggi concernenti la materia siano rese effettivamente operanti e di volere altresì predisporre un provvedimento legislativo ad integrazione della legge 9 luglio 1908, n. 445, allo scopo di facilitare i trasferimenti dagli abitati investiti da frane, e ciò in analogia con la legge 10 gennaio 1952, n. 9, concernente provvidenze a favore delle zone devastate da alluvioni e mareggiate dell'estate-autunno 1951 in Calabria, Sicilia, Sardegna ».

PRESIDENTE. Il senatore Cermignani ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

CERMIGNANI. Durante il decorso inverno, a causa della persistenza e della entità delle precipitazioni atmosferiche, numerosi terreni superficiali del mio Abruzzo, imbevuti di acqua, hanno perduto la loro coesione diventando pressochè fluidi e sono scivolati in basso sulle pendici più o meno scoscese.

Un movimento franoso di notevole entità ed imponenza ha investito la città di Vasto, in Provincia di Chieti, e il crollo di un muro di sostegno, che pure aveva a suo tempo richiesto mezzi ingenti, ha trascinato nella rovina molte abitazioni, altre danneggiandone, per cui molte famiglie sono state costrette a sistemazioni provvisorie essendo state costrette quali per la perdita del proprio tetto e quali per misure prudenziali ad allontanarsi dalla zona pericolante. Purtroppo questa calamità ha carattere ricorrente nella mia terra poichè le tre provincie abruzzesi di Teramo, Pescara e Chieti giacciono prevalentemente su formazioni geologiche argillose del terziario e quaternario, sedimentate su calcari che costituiscono i notevoli rilievi appenninici della Maiella e del Gran Sasso. Le differenze di quote e la breve distanza fra la montagna e il mare hanno provocato e provocano tuttora imponenti erosioni da parte delle acque meteoriche che assumono portate e velocità rilevanti. Le formazioni superficiali di argille, spesso miste a sabbie sottili, sulle quali sono insediati i centri abitati, sono pertanto soggetti a corrosioni (i calanchi), franamenti e smottamenti mettendo in serio pericolo la stabilità degli abitati e provocando danni all'agricoltura particolarmente accentuati nei periodi di prolungate e persistenti precipitazioni atmosferiche. In base alla legge 9 luglio 1908, n. 568, recante provvedimenti a favore della Basilicata e della Calabria, ed in base ai decreti legislativi luogotenenziali 4 ottobre 1917; 30 giugno 1918, n. 1019; e 13 aprile 1919, n. 568, che tali provvedimenti estesero alle provincie dell'Italia Centro Meridionale sono stati ammessi al consolidamento a totale carico dello Stato ed al trasferimento totale o parziale, 56 Comuni della provincia di Chieti, 25 della provincia di Pescara e 37 della provincia di Teramo. I

relativi decreti (reali, luogotenenziali e presidenziali) che portano date che vanno dal 1908 al 1954 stanno, fra l'altro, a testimoniare quanto sia persistente e lunga l'opera di difesa intrapresa dai centri abitati a cui ho fatto dinanzi riferimento, opera di difesa che, se trova ausilio nella legge, non sempre purtroppo trova sufficiente rispondenza nei necessari finanziamenti che la legge stessa dovrebbe rendere operante. Sono stati eseguiti notevoli lavori di consolidamento in quasi tutti i citati abitati e sono stati iniziati anche alcuni trasferimenti (Salle, Vicoli, Serramonacesca, Pescosansonesco, Ancarano, Faraone - frazione di S. Egidio). Molte di queste opere, è onesto riconoscerlo, hanno avuto esito positivo, riuscendo a rallentare il processo di disfacimento del suolo, ma altre purtroppo col tempo sono state travolte e sono servite solo a prolungare di qualche decennio la vita di gruppi di fabbricati. Tali opere, per loro natura costosissime, spesso sono insufficienti a garantire per lungo tempo la stabilità del suolo, se non coordinate e seguite da estesa opera di sistemazione del terreno in tutti i complessi bacini imbriferi. Le acque meteoriche devono essere disciplinate dall'istante in cui cadono sulla terra e non soltanto quando esse raggiungono velocemente i corsi d'acqua in pianura, e in materia la tecnica ha acquisito ormai notevole esperienza da consentire pertanto una vasta consultazione bibliografica anche ai più sprovveduti — me fra questi — se poco avessi pensato di dare una consistenza tecnica al mio modesto intervento. A me preme invece di affermare che le leggi a cui ho fatto all'inizio riferimento, specie per quanto riguarda il trasferimento degli abitati, sono scarsamente operanti poichè i proprietari delle misere case, generalmente molto poveri, non hanno possibilità di ricostruire il loro alloggio con la sola concessione gratuita di cento metri quadrati di terreno. A mio avviso occorre pertanto integrare la legge 9 luglio 1908, n. 445, con la possibilità di concessione, da parte dello Stato, di congrui contributi in analogia a quanto si è disposto con la legge 10 gennaio 1952, n. 9, concernente provvidenze a favore delle zone devastate da alluvioni e mareggiate dell'estate-autunno 1951 in Calabria, Sicilia e Sardegna.

Occorre inoltre un vasto piano di opere idrauliche forestali agricole da redigere in perfetta armonia con i Ministri competenti, piano che dovrebbe essere attuato in un ragionevole periodo di tempo, con adeguati stanziamenti di fondi per fronteggiare una situazione che minaccia di farsi sempre più grave particolarmente in Abruzzo, dove tutte le frane si sono rimesse in movimento ampliando le loro distruttive zone d'influenza, per cui i danni accertati sono ingenti e più potranno esserlo se non tempestivamente arrestate. Ma, ripeto, occorre essere tempestivi.

Attualmente, col prosciugarsi delle terre, le frane e gli smottamenti si trovano in uno stato di equilibrio che potrà essere facilmente turbato nella prossima stagione piovosa. Occorrono pertanto importanti opere di consolidamento per evitare ulteriori danni agli abitati, opere che prevedibilmente comporteranno una spesa di non meno di 2 miliardi, rinviando agli anni successivi l'esecuzione di un organico programma di lavori. Concludendo dirò che solo per il consolidamento e trasferimento degli abitati che in Abruzzo sono ammessi ai benefici di legge cui ho già fatto riferimento occorrono, grossò modo, circa 15 miliardi. Ed altri necessariamente ne occorreranno e presumibilmente non pochi, per la definitiva sistemazione delle opere idrauliche, agrarie e forestali, se si vuole, come è doveroso ed urgente da parte dello Stato, provvedere alla difesa e conservazione di gran parte del territorio della Regione abruzzese.

Presentazione di disegni di legge.

COLOMBO, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Aumento dell'autorizzazione di spesa disposta con la legge 16 ottobre 1954, n. 989, recante provvidenze per l'acquisto di sementi selezionate » (1532);

« Difesa della genuinità del burro » (1533);

« Disposizioni per l'espletamento di concorsi nazionali a premi e di altre iniziative concernenti l'incremento della produttività agricola » (1531);

« Provvidenze per il miglioramento, l'incremento e la difesa dell'ovicoltura » (1529);

« Disposizioni per la costruzione di laghi e di impianti di irrigazione in zone collinari » (1530).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'agricoltura e delle foreste della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e assegnati alle Commissioni competenti.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Merlin Umberto e Ponti.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la necessità di continuare le opere per il consolidamento, la ricostruzione ed il restauro della Basilica di San Marco in Venezia e del campanile della Basilica medesima:

visto che gli aiuti già disposti col decreto legge 30 gennaio 1948, n. 171, con la legge 25 luglio 1952, n. 1115 e con la legge 21 dicembre 1955, n. 1365, stanno per cessare con la fine dell'esercizio finanziario 1956-57, mentre i lavori compiuti hanno messo a nudo gravi deficienze e danno motivo a nuove preoccupazioni;

considerato che d'altra parte la Procuratoria della Chiesa ha reperito notevoli fondi con mezzi propri;

invita il Governo a prorogare le disposizioni di legge già citate, fornendo i mezzi tuttora mancanti perchè venga assicurata la prosecuzione delle opere, che i tecnici reputano necessarie per la salvezza dei due gioielli d'arte che sono anche testimoni della storia e della grandezza di Venezia ».

PRESIDENTE. Il senatore Merlin Umberto ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

MERLIN UMBERTO. Io non chiedo con il mio ordine del giorno miliardi nè li chiedo in malo modo, minacciando il Ministro di metterlo sotto processo per omicidio colposo. (*Commenti*). Chiedo in buona maniera una somma relativamente modesta per una Chiesa, per quel gioiello d'arte che è la Basilica di San Marco a Venezia, testimone di una storia secolare della nostra civiltà. Credo quindi che non ci potranno essere dispareri circa l'approvazione della proposta che io domando.

Questa Chiesa ha sempre sollevato delle notevoli preoccupazioni e così il campanile. Coloro che hanno la mia età ricordano come nel 1902 il campanile si sia un brutto giorno afflosciato su se stesso, senza per fortuna fare vittime umane. I veneti e tutti gli italiani allora dissero: come era e dove era. Ed è realmente risorto.

La Chiesa — non voglio essere esagerato nelle mie parole — solleva delle preoccupazioni notevoli. Bisogna andare a vedere i lavori che si compiono, come ho avuto l'onore di fare io come Ministro ed anche come cittadino privato e constatare la delicatezza di quello che si opera. Per rifare un mosaico occorre levarlo pezzo per pezzo, rifare i pezzetti rotti o mancanti e rimetterlo a posto. E quando voi avete levato questa che potrebbe essere una parete trovate il vuoto, trovate cioè che il tempo od altri elementi hanno completamente rovinato e distrutto la parte interna del muro. Non parlo dei pilastri, che all'apparenza sembrano saldi e resistenti e che, se li aprite, scoprite che dentro non ci sono che calcinacci i quali vanno subito in frantumi. Per modo che anche quando si fanno dei preventivi, essi sono incerti perchè non si ha la conoscenza di quello che si troverà dentro o sotto le opere da compiere. Quando voi pensate che tutta la Chiesa è edificata sulle palafitte v'è da nutrire serie preoccupazioni.

Ciò vi spiega anche perchè con un primo decreto che risale al 1948 il Governo del tempo abbia stanziato delle prime somme, con la legge del 25 luglio 1952 abbia stanziato altre somme ancora, con una legge del 1955 abbia disposto una terza somma. Si sono spesi in

totale a carico dello Stato 89 milioni e 600 mila lire. La Procuratoria della Chiesa, che sarebbe come un'ordinaria fabbriceria, ha per suo conto reperito 61 milioni. In totale si sono spesi 151 milioni. Ma i tecnici del Magistrato delle acque, i quali provvedono alla vigilanza necessaria per questo tempio glorioso, hanno stabilito che occorrono 450 milioni. Non è dunque una gran somma, ma poichè rappresenta una necessità anche perchè con l'anno che scade i contributi dello Stato verrebbero meno, la domanda che come veneto e come italiano faccio oggi è che si continuino questi lavori e si diano le differenze necessarie.

Superfluo qui, in quest'ora abbastanza tarda, dire le tante ragioni per cui quel monumento così celebre nella storia d'Italia va indubbiamente conservato, gelosamente custodito, e perciò riparato.

Ogni popolo non deve mai dimenticare la sua storia, soprattutto quando la storia di San Marco e della Repubblica Veneta vuol dire tanta parte della nostra civiltà. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Barbaro.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata l'assoluta insufficienza, riconosciuta dallo stesso relatore, degli stanziamenti di tutti i capitoli per opere marittime sia di parte ordinaria, sia di parte straordinaria;

considerata altresì l'assoluta necessità che non solamente le opere di manutenzione, ma anche quelle di completamento prevedute dai piani regolatori dei porti, siano affrontate e realizzate con la dovuta urgenza, come, oltre che le opere riguardanti vari, le poche opere necessarie per Reggio Calabria, e senza delle quali è seriamente compromessa financo la sicurezza stessa e ben nota di quel porto, unico fra tutti i porti dei ventuno capoluoghi di provincia marittimi d'Italia non ancora reso adeguato e capace;

invita il Governo a provvedere, sia pure mediante variazioni di bilancio, ad aumentare gli stanziamenti almeno per le accennate opere marittime, che, iniziate da anni e avviate quasi

a conclusione, se non si completano, potranno rendersi quasi inutilizzabili con gravissimo danno per le zone interessate e per la Nazione tutta »;

« Il Senato, considerata la necessità che venga curata al massimo l'edilizia popolare, anche in armonia con la provvida legge che ha per oggetto la lotta contro il tugurio;

considerata altresì l'urgenza che si elimini una volta per sempre lo sconcio, per fortuna senza altri precedenti in Italia, dei 700 appartamenti del disciolto Ente edilizio di Reggio Calabria danneggiati dalla guerra e rimasti nelle medesime condizioni in cui i bombardamenti li hanno lasciati;

invita il Governo a provvedere di urgenza alla riparazione di tali numerosi appartamenti che, con una spesa relativamente modesta, darebbero a quella benemerita popolazione danneggiata sia dal terremoto, sia dai bombardamenti, sia dalle alluvioni, circa 700 case di abitazione che allevierebbero notevolmente la gravissima crisi degli alloggi che si deplora in quella importante città »;

« Il Senato, considerata l'assoluta necessità ed urgenza che si chiuda una buona volta e per sempre la dolorosa odissea dei privati danneggiati dai terremoti, che, purtroppo, si sono susseguiti in Italia dal 1908 al 1936;

invita il Governo a voler provvedere affinché siano aumentati i fondi relativi congruamente e cioè in maniera tale che possano essere espletate tutte le residue pratiche giacenti, le quali ormai, e cioè dopo ben quarantotto anni dal 1908, non sono molto numerose e non rappresentano un onere eccessivo ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

BARBARO. Onorevole Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, svolgerò brevemente, come è mia abitudine, i tre ordini del giorno, che ho avuto l'onore di presentare. Il primo si riferisce alle opere marittime ed ai finanziamenti relativi, o, dovrei dire, ai mancati finanziamenti relativi. L'onorevole Crollalanza, illustre e carissimo amico, ieri si è compiaciuto, parlando di Bari, di ac-

cennare a Reggio; io parlerò di Reggio accennando a Bari, non per uno scambio di cortesie amichevoli, ma perchè sono due gravi problemi marittimi, che vanno risolti quasi contemporaneamente.

Sono questi i soli porti italiani, che manchino di un'adeguata sistemazione definitiva. La situazione di Reggio è poi particolarmente grave per un fatto: perchè il più sicuro porto del centro del Mediterraneo, il porto di rifugio per eccellenza, è divenuto ed è stato reso, per i lavori in corso, uno dei meno sicuri fra i porti esistenti, perchè si sono lasciati, con una stranissima procedura, in asso i lavori relativi! E questo, onorevole Ministro, non è assolutamente ammissibile: le opere iniziate devono essere completate; altrimenti decadono specialmente se si tratti di opere marittime, anche se nelle zone più sicure e protette come quella di Reggio, che è un porto nel porto, cioè nel porto naturale dello stretto, che è come un grande estuario di fiume, il quale è protetto da tutte le grandi traversie in specie per quanto concerne la costa calabrese, dove non esistono onde se non di minima importanza. Con le traversie del libeccio a Reggio un'onda sale al massimo a 70 cm. Onorevole Ministro, io parlo a un illustre tecnico, che ama le opere pubbliche, perchè sa quanto costino e quanto valgano; in questo caso sarebbe come lasciare un grande edificio senza la copertura, senza il tetto; sarebbe quindi una pazzia, che non è ammissibile possa ancora perpetuarsi. Io ho un memoriale, che ho avuto l'onore di passare anche all'onorevole relatore, che non lo ha compreso nella relazione scritta, molto lucida ed interessante, ma che certamente ne farà cenno nella relazione orale. Passerò questo memoriale a lei, onorevole Ministro, perchè cerchi di studiarlo con la nota benevolenza e competenza, studiarlo per concluderlo e non per lasciarlo nell'archivio. Questo memoriale conclude così: « Si è verificato in sede di lavori un inconveniente gravissimo, cioè che nel corso dei lavori stessi, essendosi portato troppo in avanti verso nord il faro rosso ed essendosi provvisoriamente orientata l'imboccatura a nord-ovest anzichè a nord, come era prima, e come dovrà essere in avvenire, il porto ha perduto in parte le sue apprezzatissime caratteristiche

e la sua importante funzione di rifugio sicuro delle navi. La Commissione provinciale permanente per lo studio e il coordinamento delle attività economiche ha proposto, da circa un anno, una variante, cioè il prolungamento di circa 200 metri del molo di ponente, l'escavazione verso nord fino al torrente Montevergine ecc., in maniera tale da riportare l'imboccatura del porto da ponente e maestro a nord, come era prima e come dovrà essere ancora, e sempre. Occorre pertanto fare approvare con la massima urgenza questa variante e fare completare al più presto questa opera, che, se è importante per l'Italia, è addirittura vitale per la città e le provincie interessate ».

E passo al secondo ordine del giorno, la questione dei 700 alloggi dell'ente edilizio purtroppo disciolto, stranamente, ingiustamente, illogicamente soppresso! Si tratta di 700 appartamenti di case economiche. Millecinquecento vani sono stati soltanto danneggiati e 500 sono stati distrutti. I tre quarti perciò sono solo da riparare. In questo periodo elettorale ho avuto l'onore di rifare in lungo e in largo la nostra bellissima Italia, ma non ho visto, per fortuna, in nessuna città i drammatici ricordi della guerra, perchè in nessun'altra città vi è stata una tale intensità di bombardamenti, nè un ente edilizio, che sia stato disciolto subito dopo la guerra, e che quindi non ha ricostruito. Noi abbiamo avuto terremoti, guerra e alluvione, uno sull'altro, ed hanno provocato danni successivi. Particolare gravità in conseguenza di questi danni riveste la crisi degli alloggi a Reggio Calabria, che si potrebbe alleviare con una spesa minima perchè si tratta per i tre quarti di sola riparazione. Vi è soprattutto urgente necessità di provvedere. Sarebbe veramente strano, delittuoso rifiutarsi di provvedere quando con poca spesa si potrebbe riuscire a dare ad una popolazione, che ha tanta necessità, ben 700 villini: il che sarebbe un modo non dico di risolvere la crisi degli alloggi, ma di avviarla in buona parte ad una soluzione onorevole. Su questo argomento non mi stancherò di insistere! La vicina e carissima città di Messina per interessamento dell'onorevole Ministro ha avuto un'assegnazione per le case economiche. Gradirei che un analogo provvedimento venisse preso per Reggio senza fare la discus-

sione tra patrimonio e demanio, che lei faceva qui e alla Camera, perchè le discussioni le faranno, se mai, successivamente, i giuristi. Noi in questa sede dobbiamo in primo luogo costruire, salvo poi a definire la modalità della competenza ai fini del regolamento contabile della spesa, che deve essere e sarà in ogni caso a carico totale dello Stato!

Presidenza del Vice Presidente MOLE

(Segue BARBARO). Terzo punto: *vexata quaestio* anche questa dei sussidi ai privati cittadini danneggiati dai terremoti, che si sono susseguiti in Italia dal 1908 al 1936! Con calabrese tenacia, onorevole Ministro, io insisto così sul problema delle case popolari, cui ho accennato, come su questo della ricostruzione privata. Occorre anche qua porre la parola fine una buona volta! Non è tollerabile perdere altro tempo, perchè se ne è perduto fin troppo per tale questione. Tra poco e precisamente nel 1958 raggiungeremo il mezzo secolo! Mille contrarietà hanno effettivamente contrastato la ricostruzione ma soprattutto, come ricorderà il senatore Domenico Romano che è competentissimo in materia specifica, oltre che in materia di lavori pubblici in genere, la distrazione delle addizionali ha compromesso il problema della ricostruzione. Quindi non è colpa di nessuno, è colpa dello Stato, che delle addizionali non ha fatto quell'uso, che avrebbe dovuto fare. Purtroppo questa è una triste deplorabilissima abitudine, che non vorrei fosse applicata anche alla legge speciale per le Calabrie; a questo ci opporremmo veramente con tutte le nostre forze.

Onorevole Ministro, io non so che cosa Ella possa fare, ma occorre che lo stanziamento sia aumentato in maniera, che in un esercizio finanziario, o al massimo in due, questa piaga sia eliminata definitivamente nell'interesse delle popolazioni, e soprattutto per il decoro e l'onore della Nazione.

Se mi è consentito vorrei aggiungere due parole, per quanto riguarda la autostrada Jonica. Ho visto, che sulla cartina, che è stata distribuita insieme con la pregevole relazione, tale autostrada non è riprodotta neppure come autostrada allo studio. E dire, che essa rappre-

senta veramente la spina dorsale delle autostrade, la prima arteria europea considerata anche dall'O.N.U. Io perciò la pregherei, onorevole Ministro, di metterla anche allo studio al pari di quanto si è fatto per altre autostrade molto meno importanti, poichè essa è la più facile e la meno costosa a costruirsi a causa dell'altimetria costante per tutto il percorso, e si può dire, che essa veramente varrà a collegare il Sud al Nord d'Italia e d'Europa.

Un ultimo accenno ad un problema di vita, di drammatica e, direi, tragica attualità! La frazione di Cirella del comune di Platì ancora una volta — per la seconda volta — totalitariamente si è astenuta dalle votazioni, perchè non ha avuto la strada, a cui ha diritto, e che dovrà collegarla al resto del mondo. In proposito, onorevole Ministro, le arriverà la mia interrogazione, veramente doverosa, che rappresenta tale situazione quanto mai drammatica. Lo stesso minacciava di fare la frazione di Trunca del comune di Reggio; analoga la situazione di Fossato, sempre della provincia, alla quale ho l'onore di appartenere.

Onorevole Ministro, ci sono certe, annose e degradanti piaghe, che si possono sanare con un minimo di onere, e che quindi vanno sanate rapidamente e a tutti i costi: è questione di umanità, ma soprattutto di dignità nazionale; altrimenti si legittimano e si fomentano addirittura questi atti di ribellione! Io ho piena fiducia, ma occorre, che ne abbia anche lei, e che ne abbiano tutti; altrimenti anche questi minimi problemi non si risolveranno mai, con danno di tutti.

Le opere pubbliche sono sacre alla collettività moderna politicamente organizzata, e debbono essere ispirate, oltre che ad una lungimirante ed organica visione d'insieme, anche a severa onestà nell'esecuzione e ad un profondo senso di giustizia distributiva e perequatrice; altrimenti tali opere vengono meno alla loro finalità essenziale con enorme danno per le zone interessate e per la Nazione tutta, che sulle opere pubbliche e cioè sui lavori pubblici getta le fondamenta e costruisce le basi di quasi tutto il suo divenire!... (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Benedetti, Piechele e Spagnolli.

RUSSO LUIGI, *Segretario* :

« Il Senato, considerata l'importanza nazionale ed internazionale della strada dell'Abetone e del Brennero, particolarmente nel percorso dal Brennero a Verona, trattandosi della più frequentata via di accesso all'Italia per i turisti provenienti dall'Austria, dalla Germania e da altri Paesi del Nord Europa;

tenuto conto del considerevole apporto di valuta pregiata che viene dato alla bilancia dei pagamenti dai turisti stranieri che affluiscono nel nostro Paese da tutti i valichi di frontiera ed in modo particolare da quello del Brennero;

invita il Governo a predisporre con carattere di urgenza i provvedimenti necessari al fine di attuare i miglioramenti e le sistemazioni della sede stradale, ed a far eseguire in via di assoluta urgenza i lavori predetti nei seguenti tratti di strada interessanti la regione Trentino-Alto Adige: Traversa di Vò Sinistro, Murazzi, Rencio, Nave San Felice, Dres, Vallarsa, San Giacomo (Bolzano) ».

PRESIDENTE. Il senatore Benedetti ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

BENEDETTI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno è di una chiarezza tale che potrò svolgerlo molto brevemente, tanto più che sull'argomento hanno già parlato i senatori Piechele e Spagnoli. Richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro su questa strada nazionale così importante che rappresenta una vera porta di ingresso in Italia. Ogni giorno, specie nella bella stagione sono centinaia di macchine che entrano dal Nord verso l'Italia e ogni giorno accadono disgrazie su questa strada, la quale ha bisogno assoluto di essere allargata. Raccomando quindi all'attenzione dell'onorevole Ministro questa strada di importanza nazionale e internazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Petti.

RUSSO LUIGI, *Segretario* :

« Il Senato, ritenuto che per la costruzione del nuovo porto di Salerno fu approvato nel

1947 un progetto generale di massima per l'importo di tre miliardi e 450 milioni;

considerato che per realizzare tali opere sono stati già eseguiti i primi tre lotti di lavoro per l'importo complessivo di 650 milioni circa e che successivamente, malgrado le assicurazioni date dal Ministro dei lavori pubblici nella seduta del 30 aprile 1954, in occasione della discussione di un ordine del giorno presentato sul bilancio relativo all'esercizio 1954-55, il medesimo Ministro ha dichiarato che non vi è alcuna possibilità di provvedere al finanziamento necessario per il proseguimento dei lavori;

considerato che non è possibile supporre che lo Stato abbandoni un'opera ritenuta indispensabile e per la quale ha già speso una somma ingente;

invita il Governo a reperire i fondi necessari per il finanziamento necessario ad assicurare il completamento dell'opera »;

« Il Senato, ritenuto che la sistemazione e lo sviluppo edilizio della città di Salerno è stato ed è ostacolato dalla mancata ricostruzione degli edifici comunali distrutti dagli eventi bellici, impegna il Governo a procedere sollecitamente alle opere di sua competenza a norma dell'articolo 27 della legge 14 ottobre 1940, n. 1541 ».

PRESIDENTE. Il senatore Petti ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

PETTI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, avevo deciso di non intervenire nella discussione di questo disegno di legge dato il risultato negativo degli ordini del giorno da me proposti nell'ottobre del 1954 che, accettati come raccomandazioni sono stati, poi, del tutto dimenticati. Ho dovuto però arrendermi alle sollecitazioni pervenutemi da cittadini ed Enti salernitani e riproporre sotto forma di ordine del giorno alcuni argomenti di maggiore rilievo ed urgenza. Detti Enti e cittadini, infatti, non si spiegano come e perchè le opere portuali siano state interrotte dopo che il Governo, o meglio lo Stato, ha impiegato e speso 650 milioni per opere che il Ministro dei lavori pubblici, a distanza di otto anni, dichiara che non possono essere completate per mancanza

di fondi. A me pare che sia questa una risposta che non può essere condivisa e che bisogna effettivamente augurarsi che il Governo prenda in esame la grave situazione di scontento e che trovi i fondi per completare l'opera promessa dal Governo e che i salernitani attendono da tanti anni.

Similmente debbo insistere perchè il Governo provveda alla ricostruzione degli edifici distrutti dalla guerra. Come il ministro Romita sa, il gazometro e la caserma Umberto I si trovano in prossimità della stazione ferroviaria e costituiscono una interruzione grave fra il vecchio centro residenziale ed il nuovo. Occorre provvedere alla saldatura con la maggiore sollecitudine.

Infine invito il Governo a considerare la grave situazione che si profila nelle nostre città del Mezzogiorno dove sia le leggi, sia le promesse, non vengono mai adempiute.

PRESIDENTE. Si dia ora lettura dell'ordine del giorno del senatore Longoni.

RUSSO LUIGI, *Segretario* :

« Il Senato invita il Ministro dei lavori pubblici a promuovere presso il Ministro del tesoro — mediante inserzione nel bilancio finanziario — la concessione di un secondo miliardo, in aggiunta a quello già stanziato al capitolo 141 del bilancio dei lavori pubblici, quale contributo statale alla costruzione di nuove chiese e case parrocchiali ».

PRESIDENTE. Questo ordine del giorno è già stato svolto dal senatore Longoni nel corso della discussione generale.

LONGONI. Ho presentato l'ordine del giorno proprio come conclusione del mio intervento.

PRESIDENTE. Si dia allora lettura dell'ordine del giorno del senatore Romano Domenico.

RUSSO LUIGI, *Segretario* :

« Il Senato, tenuto conto che la dotazione del capitolo 147 è insufficiente rispetto ai bisogni cui si deve provvedere con i fondi in esso previsti, specialmente per le opere a carico del-

lo Stato in dipendenza dell'articolo 1, secondo comma, della legge 3 agosto 1949, n. 289;

fa voti affinché lo stanziamento sia aumentato di almeno altri 100 milioni; e poiché alle predette opere si provvede prevalentemente con i fondi assegnati ai Provveditorati, propone di stornare i cento milioni dal capitolo 193, articolo 6, del Provveditorato alle opere pubbliche per la Calabria sul quale gravano le opere per il consolidamento degli abitati di quella Regione, a cui deve invece provvedere la Cassa per il Mezzogiorno, ai sensi e con i fondi della legge 26 novembre 1955, n. 1177, operando una semplice variazione degli articoli 6 e 7 dello stesso capitolo 193 ».

PRESIDENTE. Il senatore Romano Domenico ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

ROMANO DOMENICO. Il mio ordine del giorno trova giustificazione nella deficienza della dotazione del capitolo 147 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. L'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 289, stabilisce che i Comuni possono avvalersi delle leggi speciali emanate in loro favore in luogo della legge n. 589 che concede solo dei contributi.

Nel primo bilancio susseguente a questa disposizione i fondi per la attuazione di queste leggi speciali erano stati stabiliti in 4 miliardi e mezzo. Si incominciarono perciò parecchie opere, edifici scolastici, acquedotti, fognature, ecc. Ora vedo nel bilancio l'erogazione di appena duecento milioni. È molto scarsa. Non basterebbe neanche a completare le opere in corso. D'altra parte i lavori di consolidamento e di spostamento di abitati nella Calabria sono previsti nella legge speciale per la Calabria del novembre 1955. A queste opere deve provvedere la Cassa per il Mezzogiorno.

Sicché proporrei di stornare almeno cento milioni dal capitolo 193, che riguarderebbe anche il consolidamento e gli spostamenti degli abitati, e passarli al capitolo 147. L'onorevole Ministro potrebbe proporre una variazione degli articoli 6 e 7 del capitolo 173

Questa raccomandazione rivolgo all'onorevole Ministro che spero vorrà accogliere.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Battaglia.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuta l'importanza del porto di Termini Imerese, scalo naturale dell'*hinterland* delle ricchissime Madonie e centro industriale, commerciale ed agricolo di primissimo ordine;

ritenuto che la rada in cui è sito è di grandissima importanza, essendo l'unica ampia rada tra Palermo e Milazzo e costituendo l'accesso alle valli del fiume Torto e dell'Imera settentrionale;

ritenuta quindi l'evidente utilità del secolare porto;

ritenuto che da alcuni anni a questa parte i suoi fondali vanno soggetti ad un continuo ed inesorabile insabbiamento, causato dai detriti del fiume S. Leonardo che attraversa argille scagliose e sabbiose e tratti di calcari dolomitici: detriti che, trascinati da una corrente marina che da ponente va verso levante, seguono il molo e, quando ne hanno raggiunto la testata, la doppiano e si immettono nel porto, alimentando così la pericolosa secca di S. Giovanni, e si spingono nello specchio d'acqua del porto medesimo fino ad adagiarsi sulla spiaggia che continuamente si avvanza nel mare in modo allarmante;

ritenuto che altra causa di insabbiamento, sia pure in misura più modesta, sono i detriti del torrente Barratina;

ritenuto che ad ovviare a quest'ultimo inconveniente e a riparare il porto dai venti sciroccali è in via di costruzione una diga che dovrebbe essere prolungata sino a quasi a raggiungere la punta del molo originario;

ritenuto che ad ovviare all'insabbiamento dovuto ai detriti del S. Leonardo è assolutamente indispensabile ed urgente la costruzione di un nuovo pannello nord-sud che si innesti nella strozzatura dei due bracci del molo;

ritenuto che tale opera restituirebbe il porto di Termini Imerese alla sua importante destinazione;

invita il Governo a provvedere al prolungamento della diga in costruzione sino a raggiungere la punta del molo originario e a far

costruire un nuovo pannello, sia pure di modesta lunghezza, con direzione nord-sud all'angolo saliente dei due bracci esistenti ».

PRESIDENTE. Il senatore Battaglia ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

BATTAGLIA. Onorevole Ministro, tante istanze vi sono state fatte stasera e forse non ne seguiranno più, perchè, credo, io sia l'ultimo a chiedere. Quindi ho speranza che quest'ultima mia richiesta possa trovare accoglimento: *dulcis in fundo*? Lo spero.

Si tratta, onorevole Ministro, di un problema assillante, di un problema quanto mai urgente, che da anni attende di essere risolto. Comprendo la sua risposta e non perchè io abbia speciale intuito, ma perchè è ovvio quello che ella in questo momento pensa, quello che più tardi mi dirà: « non ho soldi ». Ma penso che le somme si possano reperire senza imporre allo Stato una maggiore spesa, ma meglio distribuendo fra i vari bilanci quello che si deve spendere annualmente e più opportunamente dividendo fra i vari capitoli dello stesso bilancio le spese medesime. Ma soprattutto occorre spendere bene. E spendere bene significa: spendere tempestivamente opportunamente ed oculatamente; significa soprattutto spendere meglio.

Non bisogna, infatti, attendere che un'opera si distrugga o che arrivi al limite minimo della sua efficienza per intervenire. Riferendomi particolarmente al porto di Termini, posso dire che da anni questo problema viene segnalato al Ministero dei lavori pubblici onde eliminarne gli inconvenienti di cui nell'ordine del giorno da me presentato; inconvenienti che minacciano di privarci di quel porto di cui sentiamo la assoluta necessità di natura economica.

Pensi, onorevole Ministro: il porto di Termini Imerese trovasi nella unica ampia rada tra Palermo e Milazzo (distanti l'una dall'altra ben 200 chilometri), e Termini rappresenta lo sbocco naturale di tutte le Madonie. Ben 50 paesi gravitano su quel porto, che è stato attivissimo per il passato, mentre oggi, un po' per i venti sciroccali, un po' per i detriti del fiume S. Leonardo, che spinti da una corrente che da ponente va verso levante, vi si immettono, è l'ombra di sè stesso. Ed ogni anno si

sono spesi tanti quattrini per riottenere sempre più limitati fondali: somme queste che se noi le sommassimo otterremmo una cifra con la quale avremmo potuto sicuramente affrontare gli inconvenienti lamentati e, quindi, risolvere l'annoso problema restituendo quel porto alla sua necessaria destinazione.

Ecco perchè dicevo che bisogna spendere bene spendendo meglio, e cioè più tempestivamente, più oculatamente.

E spendere meglio significa ancora controllare quello che si fa, onorevole Ministro. Ella ha a disposizione tanti ottimi ingegneri e funzionari che sono veramente provetti ed onesti; è necessario che l'occhio di costoro arrivi e penetri in ogni dove perchè certi malcostumi possano essere eliminati. Potrei fare degli esempi direi quasi scandalosi, onorevole Ministro ...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Me li mandi!

MERLIN ANGELINA. Perchè, ha paura di sentirli ora?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dicevo di mandarmeli per poter svolgere delle inchieste.

BATTAGLIA. Glieli posso senz'altro segnalare. Vediamo sempre operai ed operai sugli stessi tronchi di strade: ogni anno milioni e milioni si spendono, ad esempio, sul circuito della Targa Florio. Sarebbe stato invece più utile e più economico intervenire tempestivamente ed eliminare fin da principio le cause efficienti dei danni che ogni anno si sono ripetuti. Sarebbero state necessarie opere di renaggio ma non si sono eseguite. E così ogni inverno si verificano frane che portano via parte della strada sì che in primavera si rende necessario spendere ancora altri milioni perchè possa essere restituita alla circolazione. Ecco perchè sostenevo che bisogna spendere meglio ed aggiungo che spendendo con oculatezza si spende meno e si può, quindi, sopperire ad altri pubblici bisogni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Farò un'inchiesta, ma questo caso mai è un errore, e non uno scandalo!

BATTAGLIA. Onorevole Ministro, se io mi sono riferito ad un errore debbo rilevare che è un errore che si ripete, ma potrei riferirmi ad altri casi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo faccia!

BATTAGLIA. Sono, ad esempio, a conoscenza di qualche causa in cui l'appaltatore risultava aver dato in subappalto determinate opere tra quelle che si era aggiudicate, ma aveva avuto la leggerezza di non contabilizzare con il subappaltatore le opere dallo stesso effettivamente compiute o meglio aveva provveduto alla misurazione di esse senza pensare di chiedere ed ottenerne la firma di riconoscimento da parte del subappaltatore il quale, più tardi, avendo saputo che nella contabilità dei lavori tra ente appaltante ed appaltatore le opere da lui fatte risultavano annotate in misura molto maggiore delle reali, rifacendosi a detta contabilità pretendeva di essere pagato in base a tale contabilità e non a quella reale. E vi erano parecchi milioni di differenza.

L'Ente appaltante, signor Ministro, era un Ente pubblico.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Deve darmi nomi e cognomi.

BATTAGLIA. Glieli potrei fare, ma un certo segreto mi autorizza e mi suggerisce a non farglieli. Quindi, onorevole Ministro, spendere meglio significa spendere meno ed avere la possibilità di sopperire a quelle urgenti necessità che noi andiamo perorando perchè possano avere la loro soluzione.

Tornando al porto di Termini è assolutamente necessario che si intervenga. Da anni ormai sosteniamo questa causa. È una situazione veramente incresciosa: si è iniziato un primo pennello, e vorrei che l'onorevole Ministro vedesse quali sono nel giro di tre anni le conseguenze del fatto che le opere non sono state portate a termine. Urge quindi completarle. Per quanto riguarda l'altro pennello tanto necessario e da me specificato nell'ordine del giorno faccio rilevare che basterebbe che esso con direzione sud-nord si protendesse nel mare per circa 200 metri per evitare il continuo insabbiamento del

porto che porta — come dicevo — una spesa annua non indifferente. Se si facesse un calcolo di quello che costa la « draga » che annualmente si rende necessaria per ridare al porto i fondali ne deriverebbe che potremmo prendere sicuramente in prestito le somme sufficienti per la costruzione del pennello ritenuto tanto necessario: prestito che si potrebbe ammortizzare con quello che ogni anno inutilmente si spende; dico inutilmente perchè le forze naturali tornano poi regolarmente a distruggere ciò che l'uomo ha operato.

Non mi resta, quindi, che invitarla onorevole Ministro a guardare con occhio particolare questo problema che va seriamente valutato. Il porto di Termini che ha una tradizione economica tanto importante, ha necessità del suo oculato intervento, della sua particolare e peculiare attenzione. E sono certo che, il problema sarà affrontato al più presto mandando sul posto i tecnici del Ministero che potranno così rilevare come ciò che ho detto già l'anno scorso e che ho ripetuto oggi abbia una assoluta rispondenza nella realtà e come io non abbia per nulla esagerato.

Sono, signor Ministro, necessità incontrovertibili che attendono con urgenza il provvido aiuto del Governo che spero non mancherà.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori De Luca Angelo e Longoni.

RUSSO LUIGI, Segretario:

« Il Senato, riferendosi alla decisione presa dalla Camera in occasione dell'approvazione del disegno di legge relativo allo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1956-57, con la quale si precludeva ogni possibilità di destinazione dei fondi previsti dall'articolo 56 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, per concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra, a copertura di oneri precedenti alla andata in vigore della legge stessa (esercizio 1953-54), oneri dovuti peraltro a leggi speciali già previste sui bilanci dei singoli Ministeri competenti prima dell'esercizio finanziario 1953-54 dal quale ha inizio la detta legge 968;

constatato come in contrasto con detta impostazione legislativa siano stati imputati

allo stato di previsione 1956-57 del Ministero dei lavori pubblici lire 3.690.000.000 — dei 6.570.000.000 — passati dallo stanziamento riguardante i danni di guerra (articolo 56 della legge 968) a copertura di impegni di bilancio preesistenti e già contenuti nei precedenti stanziamenti del Ministero dei lavori pubblici per annualità relative a leggi diverse da quella generale sopraindicata,

invita il Governo a sanare la prevista destinazione dei fondi di cui all'articolo 56 della legge n. 968 relativa ad indennizzi e contributi ai danneggiati di guerra per un importo non inferiore alla somma sopracitata di lire 3 miliardi 690 milioni ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Angelo ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

DE LUCA ANGELO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, cercherò di essere molto breve nello svolgimento di questo ordine del giorno.

Ricordo innanzi tutto il contenuto dell'articolo 56 della legge n. 968 del 27 dicembre 1953.

Questo articolo stabilisce che in ogni anno devono essere stanziati per lo meno 30 miliardi per pagamento di indennizzi e contributi relativi a danni di guerra. Successivamente si è avuta la legge n. 607 del 31 luglio 1954 mediante la quale il Ministero dei lavori pubblici torna ad essere competente per quanto si riferisce al settore dell'edilizia. Quindi della somma dei 30 miliardi una parte deve essere attribuita al bilancio dei lavori pubblici per ciò che è di sua spettanza. Il presente bilancio in realtà si occupa nei capitoli numero 219 e 220 dei contributi in parola e tali capitoli hanno la loro derivazione dal capitolo n. 216 del corrente esercizio, il quale è quindi soppresso. Su questa soppressione e sulla conseguente istituzione dei due nuovi capitoli nulla da dire poichè ciò corrisponde a chiarezza di impostazione di bilancio e quindi c'è soltanto da rilevare come si sia passati da un capitolo unico a due capitoli. Ma quando si fa l'esame dello stanziamento previsto, specialmente del capitolo 219, in lire 6.070.000.000 e si legge la annotazione al capitolo stesso, a pagina 82 del bilancio dei lavori pubblici che stiamo esaminando, c'è da rimanere molto perplessi, perchè in realtà la

annotazione specifica come la somma di 6 miliardi e 70 milioni è destinata a coprire annualità varie a partire dall'esercizio 1945-46: trentesima annualità corrispondente al limite di impegno di esercizio per il 1945-46, trentesima per l'esercizio 1946-47, e così via. Si arriva successivamente fino all'esercizio in corso 1955-56 e a quello che è da venire 1956-57.

Ora, evidentemente c'è stata una destinazione diversa da quella che dovrebbe essere la destinazione originaria della somma da attribuire al Ministero dei lavori pubblici per quanto si riferisce al settore danni di guerra; e questo ci rende molto preoccupati.

Questa è la ragione dell'ordine del giorno. Noi invitiamo il Ministro dei lavori pubblici a dirci qualcosa al riguardo, se può, nell'interno dello stesso bilancio, ripristinare una adeguata somma al settore danni di guerra. Se questo non fosse possibile, perchè comprendiamo che il bilancio dei lavori pubblici che è di notevole ampiezza ma sempre insufficiente alla mole dei settori di cui si deve occupare, sarebbe opportuno che il Governo, in sede di discussione dei bilanci finanziari, oppure in qualunque altro modo, eliminasse questo gravissimo inconveniente perchè ci sono delle popolazioni che ancora attendono e non è possibile che con somme modeste si possano soddisfare queste giuste aspirazioni.

Noi potremmo consentire che una parte di questi fondi, ad esempio 300 milioni, fossero destinati per case per i senza tetto, e 100 milioni per l'esecuzione dei piani di ricostruzione, che in qualche modo hanno attinenza al settore indennizzo e contributi ai privati. In realtà hanno attinenza soltanto indirettamente, in linea generale, ma comunque anche la destinazione di queste somme di cui ho parlato potrebbe ancora rientrare nello spirito della legge.

Abbiamo ancora qualche dubbio per quanto si riferisce agli esercizi 1953-54 e seguenti, perchè certamente, parlando di trentesima annualità per questi esercizi ci riferiamo alle leggi precedenti del 1947, del 1949 e così via, relative ai danni di guerra, e non a quella che è la legge n. 968 del 27 dicembre.

Pertanto io rivolgo calda raccomandazione all'onorevole Ministro affinché tenga conto di queste osservazioni che sono più che giuste sia per quanto si riferisce all'attesa dei sini-

strati di guerra sia nei riguardi dell'applicazione di una legge, anzi di due leggi che sono tuttora in vigore nel nostro Paese.

PRESIDENTE. Avverto che i senatori Tartufoli, Carelli ed Elia hanno presentato un ordine del giorno, che hanno rinunciato a svolgere. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, preoccupato della situazione del traffico lungo l'Adriatico, che, pur essendo la più agevole zona per il congiungimento del Nord con il Sud d'Italia, registra il massimo di disfunzioni in tutti gli elementi dei trasporti moderni — manchevole come risulta di un sistema ferroviario efficiente da Bologna a Lecce — costretto in una strada statale quale l'Adriatica, rinserrata per la gran parte in attraversamenti di città con ampiezza così mediocre che in molti tratti riesce difficile perfino l'incrocio dei grossi camion moderni — con scambi invece in continua intensificazione — e con una catena ininterrotta di zone turistiche specialmente balneari del tutto eccellenti per la loro realtà naturale;

pensoso della esigenza di affrontare con priorità la soluzione dei problemi più aspri della viabilità nazionale, e rivendicando alla riviera Adriatica diritti troppo a lungo trascurati sia per il sistema delle strade statali sia per la mediocre organizzazione del traffico ferroviario;

impegna il Ministro dei lavori pubblici a rivedere il programma di precedenza della realizzazione delle autostrade italiane e della sistemazione adeguata delle strade statali di maggior traffico permanente, facilitato da scarsi rilievi montani;

così come lo invita a preoccuparsi nella redazione delle norme di realizzazione e di gestione della « Autostrada del Sole » di non creare una situazione per la quale verrebbe preclusa ogni possibilità di attuazione della Milano-Pescara, già programmata con la legge apposita. Infatti quando i pedaggi sul tratto Milano-Bologna della autostrada realizzata, dovessero essere riservati esclusivamente alla « Autostrada del Sole », anche per i veicoli che la percorreranno per procedere poi da Bo-

logna verso Rimini e Pescara, mancherebbero alla gestione della autostrada Milano-Pescara le entrate più rilevanti, atte a determinare la stessa realizzazione. I diritti di transito dovranno invece, sia pure proporzionalmente, avere una discriminazione conseguente alla destinazione del traffico;

chiede di conseguenza i più concreti ed assoluti affidamenti che restino ad assicurare la politica avvenire e la realizzazione di una autostrada sull'Adriatico la cui esigenza è quanto mai rilevante e preminente ».

PRESIDENTE. Ricordo, infine, che i senatori De Luca Angelo e Tirabassi hanno presentato un ordine del giorno, già svolto in sede di discussione generale. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, Segretario :

« Il Senato, considerando che in molta parte del territorio italiano, specie nelle regioni centro-meridionali, le eccezionali nevicate dell'inverno scorso hanno provocato ingentissimi danni alle aziende agricole, industriali, commerciali, artigiane e all'economia in genere, nonché alle opere pubbliche, private, alle strade, agli abitati, alle case di abitazione;

invita il Governo a predisporre un piano organico, con adeguati stanziamenti, per il ripristino delle opere danneggiate o distrutte, per l'eliminazione delle frane e il consolidamento degli abitati, attraverso un disegno di legge avente un carattere di estrema urgenza ».

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, Segretario :

Al Ministro della difesa, per sapere quali siano state le cause esatte per cui nel giro di una settimana sono precipitati e morti sul campo, per il mancato funzionamento del para-

cadute, due avieri a Viterbo, Giuseppe Giglia di anni 22 e Costantino Oro di anni 22, e il sottotenente di complemento Claudio Morici di Roma che si è sfracellato al suolo da 300 metri;

se non intende opportuno ed urgente disporre un'immediata ed accurata inchiesta che possa stabilire i motivi di questi disastri in maniera che non abbiano più a ripetersi e colpire gli eventuali responsabili di così gravi sciagure (898).

PALERMO, NEGRI, DE LUCA Luca.

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali siano stati i motivi che hanno determinato la sospensione dei lavori di costruzione dell'acquedotto consorziale della Serra (Vercelli). Nell'interesse della popolazione dei comuni di Magnano e Zimone che si vede prolungare lo stato di disagio causato dalla mancanza dell'acqua potabile, l'interrogante desidera sapere quando detti lavori saranno ripresi e portati a termine (2152).

FLECCHIA.

Al Ministro del tesoro, per conoscere lo stato della domanda di pensione privilegiata di guerra, prodotta nel 1949 dal signor Ricci Giovanni fu Giuseppe, nato a Prasco (Alessandria) il 10 febbraio 1895, padre di Giuseppe Eugenio, soldato alpino della divisione « Cuneo » della classe 1922, deceduto sul fronte russo (2153).

FLECCHIA.

Al Ministro del tesoro, per conoscere lo stato della domanda di concessione della pensione di guerra concernente l'ex partigiano del 72° distaccamento Garibaldi, Carlini Carlo di Giulio, nato a Bubbio (Asti) il 29 dicembre 1920. Domanda inoltrata a codesto Ministero, tramite il comune di Monastero Bormida, l'11 giugno 1953 (2154).

FLECCHIA.

Al Ministro dei trasporti, per sapere i motivi per i quali a tutt'oggi non è stato possibile concludere con la Svizzera l'annunciato prestito di 200 milioni di franchi svizzeri a favore dell'Azienda Ferroviaria italiana; se deve ritenersi definitivamente abbandonata tale operazione, o se vi sono ancora concrete possibilità di portarla a termine.

Per sapere inoltre se risponde a verità che tale prestito sia subordinato alla approvazione e alla entrata in vigore di una legge che autorizzi la brevettabilità dei procedimenti esteri per la fabbricazione in Italia di prodotti farmaceutici e che nella sola previsione che detta legge possa essere approvata esso Ministero abbia già assunto impegno per la brevettazione dei procedimenti svizzeri (2155).

NACUCCHI.

Al Ministro della pubblica istruzione ed al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se ritengano opportuno di sospendere il collocamento a riposo degli Ispettori scolastici e dei Direttori didattici, i quali abbiano compiuto i 65 anni di età ed i 40 di servizio, anche prima dell'anno in corso. Tale sospensione eviterebbe ogni deficienza di personale, nel momento in cui si parla di istituzione di altri 400 posti per Direttori didattici e di un piano di miglioramento delle scuole primarie.

In ogni evento, il collocamento a riposo non dovrebbe avvenire col 1° ottobre, ma ad anno scolastico inoltrato, giacchè al principio dell'anno occorre un personale atto alla sistemazione delle nuove classi scolastiche (2156).

AGOSTINO.

Al Ministro dell'interno, per avere qualche informazione sulla pratica di pensione della signora Cacciato Insilia Giuseppa da Cerami (Enna) vedova dell'agente di pubblica sicurezza Giuffrida Francesco di Concetto da Cerami, deportato e scomparso durante la guerra in Jugoslavia.

La povera vedova da più di dieci anni vive nella più completa miseria nell'attesa che gli uffici competenti liquidino la pensione dovuta (2157).

RUSO Salvatore.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è informato che la statale n. 120 dell'Etna e delle Madonie, nel tratto Nicosia-Randazzo, ha urgente bisogno di sistemazione e di depolverizzazione e se pensa di sollecitare l'intervento tempestivo dell'A.N.A.S. (2158).

RUSO Salvatore.

Al Ministro dei trasporti, per sapere se crede di sollecitare la pratica tendente a dotare di biglietteria la stazione di Sparacia (Enna) (2159).

RUSO Salvatore.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere:

1) se è vero che nel febbraio 1953 vennero eseguite, da parte dell'Ufficio Reintegra Tratturi, le pubblicazioni, previste dall'articolo 17 del Regolamento 16 luglio 1936, n. 1706, riguardanti la vendita del tronco tratturale Barletta-Grumo in Trani-Corato;

2) se è vero che diverse cooperative esercitarono in tempo il diritto di prelazione ai sensi dell'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3244;

3) se crede legali i contratti di vendita stipulati dall'Ufficio Reintegra, con gli attuali occupatori, dopo le richieste delle cooperative;

4) da chi è fatta la stima dei terreni da vendere agli occupatori di epoca anteriore al 30 dicembre 1923 e se la stima è fatta nei modi previsti dall'articolo 24 del Regolamento 16 luglio 1936, n. 1706 (2160).

PASTORE Raffaele.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere il motivo per cui non venne accolto il ricorso presentato dall'Ispettorato compartimentale di Bari, avverso al decreto di quel Prefetto che respingeva la richiesta della cooperativa Consprina intesa ad ottenere la assegnazione di terreni incolti in agro di Gravina di Puglia, di proprietà della Fondazione Ettore Pomarici Santomasi.

Se è a conoscenza che l'Ispettore inviato dal Ministero così descriveva i terreni: « costituiti

da terreni vallivi ove defluiscono le acque che periodicamente cadono dai terreni seminativi sovrastanti, sistemazione questa molto costosa ».

Se dopo tale relazione e l'obbligo stabilito di eseguire tali lavori, previsti dalle direttive stabilite dal Consorzio di bonifica della Fossa Premurgiana, approvate con decreto ministeriale 3 luglio 1950, n. 3076/2651, e l'impegno della Cooperativa di eseguire tutti i lavori necessari, non creda opportuno rivedere il provvedimento del 4 maggio 1956, n. 21786, e concedere alla Cooperativa i terreni richiesti in quanto, nel caso, è applicabile l'articolo 1 del decreto-legge 6 settembre 1946, n. 89 (2161).

PASTORE Raffaele.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica, domani, giovedì 7 giugno, alle ore 16,30, 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 1956 al 30 giugno 1957 (1349).

2. SALOMONE. — Proroga di talune disposizioni della legge 12 maggio 1950, n. 230 (1332).

3. CIASCA. — Esami di abilitazione alla libera docenza (1392).

4. CAPORALI e DE BOSIO. — Costituzione di un Ministero della Sanità pubblica (67).

5. Istituzione, presso la Cassa di risparmio delle provincie lombarde, con sede in Milano, di una Sezione di credito per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (961).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Assetto della gestione cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (51).

2. Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali (52).

3. Disposizioni sulla produzione ed il commercio delle sostanze medicinali e dei presidi medico-chirurgici (324).

4. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (922) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Trattamento degli impiegati dello Stato e degli Enti pubblici, eletti a cariche presso Regioni ed Enti locali (141).

6. Delega al Governo per l'emanazione di nuove norme sulle documentazioni amministrative e sulla legalizzazione di firme (968) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Tutela delle denominazioni di origine o provenienza dei vini (166).

8. TERRACINI ed altri. — Pubblicazione integrale delle liste cosiddette dell'O.V.R.A. (810-*Urgenza*).

9. SALOMONE. — Abrogazione dell'articolo 3 della legge 1° agosto 1941, n. 940, relativa al finanziamento dei lavori di riparazione e ricostruzione di edifici di culto nei Comuni delle diocesi calabresi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (1225).

10. BITOSI ed altri. — Integrazione salariale eccezionale per i lavoratori dipendenti dalle imprese edili e affini (1379).

11. Rettifica all'articolo 1, n. 131, della legge 10 dicembre 1954, n. 1164 (1416) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. 2° e 4° Elenco di petizioni (Doc. LXXXV e CI).

La seduta è tolta alle ore 20,40.