

**Su disegni di legge relativi  
allo sviluppo dell'edilizia economica e popolare  
e sul regime fiscale degli immobili (\*)**

*(Senato della Repubblica, seduta del 4 dicembre 1956)*

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, limiterò il mio intervento ad alcune osservazioni di carattere generale sul provvedimento di legge che riguarda l'acquisizione di aree fabbricabili ai Comuni per assicurare un meno costoso sviluppo all'edilizia economica e popolare. Mi riservo, se del caso, di intervenire successivamente in sede di discussione degli articoli.

Dirò subito che questa legge nel complesso mi sembra bene architettata; ed è merito del ministro Romita se viene sottoposta al Parlamento. Per la verità il Parlamento non da oggi l'ha auspicata. Debbo ricordare infatti che, anche prima che il ministro Romita avesse assunto il Dicastero dei lavori pubblici, in occasione della discussione del bilancio del suo Ministero, fu da me e da altri colleghi sollecitato un provvedimento

---

(\*) I disegni di legge (*stampati* nn. 898, 946, 1020, 1181 e 1183) furono approvati dal Senato nella seduta del 31 gennaio 1957, ma il testo unificato conseguente a tale approvazione non divenne legge.

legislativo, inteso a porre un freno al rialzo eccessivo del costo dei suoi edificatori, per consentire la economicità delle costruzioni per determinate categorie di impiegati, di professionisti e di operai. Purtroppo la legge arriva con un certo ritardo, e non per colpa del Ministro, che, ripeto, fu sollecito a compilarla e a sottoporla, a suo tempo, all'esame della 5<sup>a</sup> Commissione, previo parere della 7<sup>a</sup>, che se n'è occupata con ampiezza d'indagine e di dibattito.

È arrivata dunque in ritardo, poichè, diciamolo pure, parte notevole del fabbisogno in materia di edilizia economica e popolare, specie in alcune grosse città, è stato già soddisfatto, anche se in parecchi centri questo bisogno è ancora vivo. Nel frattempo si sono verificati casi veramente scandalosi. Non parliamo di Roma, dove i suoli edificatori per lo più acquistati dalle Cooperative hanno raggiunto prezzi astronomici, e non soltanto nel perimetro del piano regolatore o nella immediata periferia della città, ma spesso anche a distanza notevole. Il costo del suolo, che dovrebbe mantenersi in limiti proporzionali in rapporto a quello generale dell'opera, in molti casi, ha raggiunto quote che, non potendo beneficiare, se non in parte, in base alle disposizioni di legge, dei contributi del Ministero e dei finanziamenti della Cassa depositi e prestiti e di altri Istituti a ciò autorizzati, ha costretto assai di frequente i soci delle cooperative – mi limito al settore delle cooperative – a sacrifici quanto mai onerosi, mediante operazioni finanziarie integrative, a breve termine, con altri Istituti; per cui i benefici di legge e i tassi supportabili della Cassa depositi e prestiti hanno finito con l'essere in parte frustrati.

Vaste categorie di impiegati, divenuti soci di cooperative, diciamolo pure, sono rimaste handicappate dalle iniziative prese, ed oggi, a mala pena, riescono, con gli stipendi non sempre adeguati, a far fronte agli impegni assunti. Se la legge fosse stata varata alcuni anni fa, ciò non si sarebbe verificato. Ma meglio tardi che mai! E ciò anche in considerazione del fatto che se, molto opportunamente, il Ministro Romita ha dato una battuta d'arresto alla concessione di contributi per la costruzione di nuovi edifici cooperativi a Roma, vi è stato indotto dalle accertate esigenze che tuttora permangono in altre zone del territorio nazionale. Vi sono poi i vari Istituti per l'edilizia

economica e popolare che potranno beneficiare largamente della legge in discussione.

Essa prevede la compilazione di piani per le zone da destinare a tale attività costruttiva, rientranti nei perimetri del piano regolatore, preferibilmente ai suoi margini, ma non esclude che tali comprensori possano investire anche zone fuori del piano regolatore; in questo caso stabilisce che vengono considerati come parte integrante di esso.

Il relatore, senatore De Luca, all'articolo 7, ha proposto un emendamento, che consentirebbe una procedura diversa da quella fissata dal testo sottopostoci dal Ministro, e cioè che i piani delle aree, anzichè essere sottoposti ed approvati dal Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore, siano demandati all'esame e all'approvazione del Provveditore alle Opere pubbliche, sentita la sezione urbanistica del Provveditorato medesimo.

L'emendamento appare, ed è certamente nelle intenzioni del relatore, come un mezzo per snellire le procedure e decentrare le funzioni, onde realizzare più rapidamente le finalità della legge e quindi consentire più agevolmente l'attività costruttiva. È da osservare però a questo proposito che il relatore, evidentemente, non ha tenuto presente una circostanza: e cioè, poichè la legge fissa la norma che i comprensori destinati alle aree per l'edilizia economica e popolare siano considerati piani particolareggiati del Piano regolatore generale, nel caso che essi fossero sottoposti ai Provveditorati alle opere pubbliche tale procedura frustrerebbe le disposizioni della legge urbanistica, la quale vuole, e giustamente, che i piani particolareggiati siano esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed approvati dal Ministro; perchè, a differenza dei piani regolatori generali, che fissano i criteri di massima e le grandi direttrici di sviluppo urbanistico delle città, quelli particolareggiati ne precisano le strutture e le caratteristiche. E ciò non soltanto perchè i Comuni debbono dimostrare di avere le possibilità finanziarie per attuarli, ma anche perchè l'alto consesso tecnico deve assicurarsi che detti piani non modifichino sostanzialmente le grandi linee del Piano regolatore generale, a suo tempo da esso approvato.

Nel caso in esame, con tutto il riguardo e con tutto il riconoscimento che debbo ai Provveditorati alle Opere pubbliche, debbo far presente che tali Istituti e le loro sezioni urbanistiche non offrono tutte quelle garanzie che si riscontrano nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, e particolarmente nella sezione urbanistica di detto Consiglio, dove oltre il Presidente e gli autorevoli membri che lo compongono, vi sono i rappresentanti qualificati degli altri Ministeri interessati e gli esperti versati nella materia.

Vorrei, quindi, sottoporre all'attenzione del collega De Luca la convenienza di non insistere in questo emendamento. Se l'onorevole ministro Romita darà direttive precise al suo Dicastero ed alla sezione urbanistica del Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla testa della quale v'è un egregio architetto dotato di riconosciuto dinamismo, non solo guadagneremo nelle necessarie garanzie tecniche che debbono assicurare il rispetto del piano regolatore generale, ma probabilmente non impiegheremo maggiore tempo nelle procedure.

Vi è un altro aspetto della legge che merita la particolare nostra attenzione. Essa fissa il criterio della obbligatorietà dei piani. Ho qualche perplessità in materia.

**ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.*** Sono obbligatori per alcuni Comuni, facoltativi per altri Comuni.

**CROLLALANZA.** Esatto. Il testo presentato dal Governo dispone l'obbligatorietà per i Comuni al di sopra di 100 mila abitanti, mentre lascia facoltà di estendere tale norma a quelli con popolazione inferiore. Secondo il testo invece emendato dalla Commissione, la formazione dei piani delle aree dovrebbe essere obbligatoria per i Comuni capoluoghi di provincia. Personalmente, se si ammette l'obbligatorietà, preferisco questa seconda formula, giacchè il fattore numerico della popolazione è meno importante di quello indicato dal relatore. Ma poichè anche in altri casi può determinarsi la opportunità di provvedere secondo le finalità della legge mi sia consentito di fare qualche ulteriore osservazione in merito.

Onorevole Ministro, da molto tempo i Comuni italiani, che hanno bisogno di acquisire aree fabbricabili, sia per l'ecceZIONA-

lità della situazione del mercato, sia per le condizioni particolari di bilancio, attendono una legge di questo genere. Quante volte essi non hanno potuto dar corso alle iniziative dell'I.N.A. o dell'I.C.P. perchè impossibilitati ad assegnare terreni stante la mancanza di suoli demaniali o l'esosità dei prezzi di mercato? Orbene, senza determinare una vera casistica, sottopongo all'attenzione del Senato la opportunità di consentire l'applicazione della legge anche per quei Comuni, ove si riscontri un effettivo bisogno, inferiori ai 100 mila abitanti – se permanesse la norma governativa, che non condivido – o per quelli che non siano capoluoghi di provincia, secondo la dizione che preferisco. (*Interruzione del senatore Trabucchi*).

Consiglio, quindi, di adottare una formula elastica, poichè anche in Comuni di poche migliaia di abitanti può esserci l'esigenza di acquisire aree fabbricabili, per esempio anche per ragioni turistiche...

AMIGONI. Non per case popolari.

CROLLALANZA. Anche per case popolari: si faccia l'ipotesi di un piccolo centro turistico, sito nella raggiera di una grossa città, di cui può diventare satellite, con conseguenti necessità di sviluppo edilizio.

Comunque, senza scendere in dettagli, la formula elastica che propongo, dovrebbe consentire al Ministro dei lavori pubblici, su richiesta dei Comuni, sentiti la Prefettura, il Ministero dell'interno, ed eventuali altri organi, di concedere, in determinati casi, anche per piccoli centri l'applicazione delle norme di legge. Se ci fermiamo ai limiti della popolazione o a criteri rigidi, corriamo il rischio di escludere proprio qualche centro abitato che maggiormente ne avrebbe bisogno.

La legge prevede il caso di inadempienza alle sue norme da parte di qualche Comune e in tal caso stabilisce che il Prefetto è autorizzato a nominare un commissario per assicurarne l'adempimento. Ciò è perfettamente conseguenziale.

Se si prevede, però, tale eventualità, poichè devo escludere che possa esservi compiacenza da parte di un'amministrazione comunale nel non acquisire un demanio di aree per non urtare gli interessi dei proprietari – perchè ciò sarebbe talmente

enorme, che non mi permetto neanche di pensarlo – evidentemente si ammette implicitamente che per qualche Comune non si determini il bisogno dell'applicazione della legge. In questo caso trovano giustificazione quei motivi di perplessità, che ho espresso in precedenza. Comunque, a tal riguardo, mi rimetto alla saggezza del Senato.

Il testo del provvedimento sottoposto al nostro esame contiene poi due disposizioni quanto mai opportune: con la prima si consente ai proprietari di venire ad un accordo bonario per la cessione delle aree assicurando loro una maggiorazione di prezzo; con la seconda la possibilità di sottrarsi all'esproprio purchè costruiscano alloggi a tipo popolare. Se c'è un proprietario disposto a realizzare per proprio conto le finalità che si ripromette la legge, non c'è motivo infatti di espropriarlo.

Il relatore propone un emendamento, con l'articolo 16-*bis*, con il quale si consente ai Comuni di alienare le aree comprese nei piani...

AMIGONI. No, l'emendamento prevede la possibilità per l'attuale proprietario di vendere ad un terzo prima dell'esproprio.

CROLLALANZA. È esatto, avevo interpretato male l'emendamento.

C'è però un altro emendamento, all'articolo 21, il quale dice che, nel caso in cui le aree non siano ritenute idonee, il Ministro dei lavori pubblici può autorizzare il Comune a venderle. Qui evidentemente ci si riferisce, se ho ben compreso, ad aree che erano entrate a far parte del comprensorio edilizio, non utilizzate e che perciò possono essere...

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Non utilizzate perchè non idonee!

CROLLALANZA. Ma come è possibile concepire che nel costituire il comprensorio si scelgano delle aree non idonee?

DE LUCA ANGELO, *relatore*. No, qualcuna.

CROLLALANZA. Comunque, perchè si deve consentire al Comune di vendere queste aree anzichè restituirle al proprietario? Mi sembra che l'emendamento proposto contrasti con i principi della legge sull'espropriazione. Tale legge, infatti, prevede che, cessata la ragione dell'esproprio, le aree vengano restituite al proprietario. Sarebbe ingiusto che su di esse vi speculasse in un primo tempo il Comune, o successivamente il nuovo proprietario. Poichè gli inconvenienti che deriverebbero da questo emendamento, non sono stati considerati allorchè esso fu stilato, è poichè esso può risolversi in una grave ingiustizia a danno di un proprietario propongo al relatore di ritirarlo, tanto più che c'è l'altra legge, quella del ministro Andreotti, la quale colpisce i terreni edificatori con un'imposta, alla quale verrebbe sottoposto anche quel proprietario.

Queste, grosso modo, sono le osservazioni che intendevo fare, perchè per il resto, ripeto, il disegno di legge mi sembra ben articolato; e c'è da augurarsi che il Parlamento possa sollecitamente approvarlo; poichè i Comuni attendono ansiosamente di essere messi in condizioni di poter provvedere alle esigenze edilizie delle loro popolazioni.

Per quanto riguarda poi il disegno di legge del ministro Andreotti, il collega Marina se ne occuperà in modo particolare. Essendo il provvedimento a carattere prevalentemente tributario, egli che fa parte della 5ª Commissione, e che ha seguito in tale sede le discussioni che hanno avuto luogo, è in condizione di poter meglio illustrare il punto di vista della nostra parte. Io, invece, mi riservo, se del caso, in sede di discussione degli articoli della legge Romita, di far altre osservazioni.

**Sul disegno di legge:  
Stato di previsione della spesa  
del Ministero dei trasporti  
per l'esercizio finanziario  
dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958**

*(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 26 giugno 1957)*

PRESIDENTE. [...] È iscritto a parlare il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, dopo l'appassionata discussione che si è svolta in quest'Aula, in conseguenza dei nuovi disastri abbattutisi sul nostro Paese, con le alluvioni del Piemonte e del Polesine e con la tromba d'aria del Pavese, i tempi ormai stretti dei nostri lavori ci impongono di dare inizio senz'altro al dibattito sul bilancio dei trasporti.

Il senatore Corbellini, Presidente della 7<sup>a</sup> Commissione, ha ritenuto, nella sua pregevole e quanto mai chiara relazione, anzichè diffondersi sugli aspetti contabili del bilancio, di prospettarci un quadro veramente interessante della situazione ferroviaria italiana in rapporto alla concorrenza che la strada fa alla rotaia, e di indicarci i lineamenti di quello che potrebbe essere l'assestamento organico sia dell'azienda dello Stato che delle ferrovie in concessione alle aziende private.

Io quindi mi guarderò bene dal seguire un criterio diverso da quello da lui prescelto, convinto come sono che, in questo

momento, uno dei problemi che appassiona maggiormente l'opinione pubblica ed i tecnici, specialmente dopo l'impostazione del piano di costruzioni autostradali, è proprio quello della concorrenza della strada alla rotaia e del modo come fronteggiarla per arrivare al risanamento del bilancio delle ferrovie dello Stato.

Basta sfogliare le riviste tecniche e seguire determinati giornali per rendersi conto della ampiezza della polemica e delle varie tesi che l'alimentano. Però prevale - e ciò è giustamente sostenuto anche dal nostro relatore - il concetto che siano da considerare superate solo quelle ferrovie che risultino invecchiate nei loro impianti, che non rispondano più neanche alle esigenze di carattere locale e che spesso noi scorgiamo percorse da treni che avanzano a passo di lumaca, composti da primitive vetture, che lasciano intravedere dai finestrini la mancanza quasi assoluta di viaggiatori. È evidente che tali ferrovie non hanno più ragione di essere.

Il Ministero dei trasporti, per la verità, non da oggi si è reso conto del problema, come è dimostrato dal disegno di legge, disposto a suo tempo, per l'ammodernamento delle ferrovie concesse alle società private, e per lo smantellamento di quelle che non hanno più ragione di essere.

Le cifre che ci indica il relatore a tale riguardo sono molto significative: su 6.933 chilometri di linee concesse la legge del 2 agosto 1952, n. 921, dovrebbe operare sul 42 per cento di essi, e cioè su ben 2.270 chilometri. Attualmente risultano soppressi già 1360 chilometri, pari al 20 per cento. Un discreto numero di chilometri, dunque, di ormai anacronistiche linee, non è più in esercizio, nonostante le agitazioni spesso artificiali delle popolazioni. E bene ha fatto lei, onorevole Ministro, a resistere, a tener fermo su certi provvedimenti, perchè allorquando subentra la preoccupazione della impopolarità non si amministra saggiamente. In un settore come questo il mollare avrebbe ulteriori gravi ripercussioni sul piano economico e finanziario delle gestioni.

A proposito di ferrovie concesse, devo dare anche atto al Ministro dell'opportuna iniziativa, felicemente varata, del disegno di legge che consentirà l'ammodernamento della rete delle Sud-Est, che oggi risulta deficitaria perchè non più rispondente,

in alcuni tronchi, alle esigenze delle popolazioni e di una regione, la cui intensa economia agricola, costretta a smaltire i suoi prodotti a distanza, sia nelle regioni del Nord che del Centro Europa, ha bisogno di mezzi rapidi di comunicazione e di agevoli istradamenti sulla rete delle ferrovie dello Stato. È da considerare poi che alcuni di questi tronchi – mi riferisco in modo particolare a quelli della vecchia linea Bari-Locorotondo – servono grossi paesi, la cui popolazione si serve ancora intensamente delle ferrovie, nonostante i servizi integrativi automobilistici. Ciò sta a dimostrare che il Governo, in questo caso, ha avuto felice percezione nel mantenere in piedi per modernizzarla una rete che sarebbe stato un errore sopprimere.

Il relatore però fa presente che purtroppo, nel settore delle ferrovie concesse, i 18 miliardi che erano destinati per l'ammodernamento, sono ormai in gran parte o totalmente impegnati; per cui si renderebbe necessario – e il Senato non può non associarsi alla richiesta, certo di rendere un servizio al Ministero dei trasporti – che gli altri sei miliardi occorrenti siano concessi dal Tesoro per assicurare il completamento del programma predisposto.

Dopo le ammissioni ed i riconoscimenti, c'è da chiedersi, però, onorevole Ministro: si è smantellato abbastanza? Io ho l'impressione di no; e temo che alcune compiacenze tuttora vi siano.

ANGELINI, *ministro dei trasporti*. Direi resistenze, più che compiacenze.

CROLLALANZA. Compiacenze a quelle che considero ingiustificate resistenze. Onorevole Ministro, so che lei è in questo ordine di idee; cerchi allora di vincere queste resistenze, perchè non farà soltanto gli interessi dello Stato, ma anche di quelle popolazioni, in quanto darà loro dei servizi più efficienti che non faranno certo rimpiangere le ferrovie che saranno abolite.

Vorrei poi chiedere all'onorevole Ministro se, oltre alle ferrovie in esercizio, non sia il caso, prendendo il coraggio a due mani, di sospendere anche l'ulteriore costruzione di alcune linee, iniziate nei decenni passati e che oramai risultano

completamente superate. Mi riferisco sia alle ferrovie in concessione, sia a quelle dello Stato, che sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Naturalmente un così vasto programma di ammodernamento e di smantellamento delle ferrovie superate dai tempi e dalle circostanze, presuppone una impostazione adeguata dei servizi automobilistici, e tale impostazione, a sua volta, richiede una adeguata sistemazione stradale.

Per quanto si riferisce alla viabilità, il discorso certamente va ripreso in altra sede, ciò che mi riservo di fare, ancora una volta, allorchè discuteremo il bilancio dei lavori pubblici. Alcune cose però si possono dire anche in questa sede, onorevole Ministro. Per esempio, si può chiedere a lei se non sia giunto il momento di studiare organicamente il piano delle autostazioni, non soltanto nelle grandi città, come auspica il nostro relatore, ma in tutti quei centri dove il traffico degli autoservizi sia tale da giustificarlo. Negli abitati, invece, e lungo i vari percorsi serviti da poche autolinee sarà sufficiente la costruzione di semplici pensiline per proteggere, nelle attese, i viaggiatori dalle intemperie. Non è giusto che i concessionari, specialmente i grossi, che hanno ormai delle sinecure, attraverso servizi molto redditizi, si sottraggano ad esigenze così inderogabili. Comunque, non dovrebbe essere difficile, da parte del Ministero, l'imposizione della costruzione delle autostazioni, o in consorzio, nei casi di grandi città, dove parecchi sono i concessionari, o per opera del singolo concessionario se questi ha il monopolio della zona.

Alcuni per la verità, di loro iniziativa, vi hanno già provveduto. Si tratta di gente intelligente e capace, che sa fare il suo mestiere, che sa non soltanto guadagnare, ma anche spendere. Purtroppo, però, non tutti posseggono questi requisiti. In tal caso spetta al Ministero l'adottare quei provvedimenti che ormai l'intensificata motorizzazione dei servizi di linea impone come un'assoluta necessità.

Un'altra cosa vorrei segnalare ed è l'eccessivo affollamento, oramai divenuto consuetudinario, nelle autovetture di molti servizi di linea.

Smantellati i tronchi ferroviari, rimasti in alcuni casi padroni del campo, certi concessionari si lasciano prendere

dalla ingordigia del guadagno e, tra i sedili, usano applicare gli strapuntini; per cui vi sono dei viaggiatori costretti ad accovacciarsi nel corridoio, soffocati per giunta da coloro che sono costretti a viaggiare in piedi. Ora, se le ferrovie devono cedere il posto, in alcune linee, agli autoservizi, bisogna che questi funzionino senza far rimpiangere i servizi soppressi.

Per concludere questa parte del mio intervento, le dirò, onorevole Ministro, che se non ho esitato a rivolgerle premure per spiantare le ferrovie superate, devo anche sollecitarla a portare a termine quelle in corso di costruzione, che un diligente esame panoramico, fatto a suo tempo dall'apposita commissione, ritenne meritevoli di essere completate ma i cui lavori si svolgono da anni con il rallentatore. Mi riferisco in modo particolare, perchè non posso dimenticare di essere senatore della Puglia, alla vecchia tramvia in corso di trasformazione in ferrovia a scartamento ordinario elettrificata, con caratteristiche non dissimili da quelle delle ferrovie statali.

Qui, se mi consente, onorevole Ministro, io vorrei ricordarle - non certo per metterla in difficoltà - che nel suo discorso dell'anno scorso sul bilancio dei trasporti, il 4 luglio, ella, molto cortesemente, rispondendo a me e al senatore Jannuzzi, ebbe a dire precisamente: «Per quanto riguarda la Bari-Barletta ho già trattato il problema. Aggiungerò che sono stati reperiti i fondi che erano necessari, cioè a dire 850 milioni. Il progetto esisteva, occorre i fondi. Si è verificato un arresto della pratica, anche in relazione alle ultime elezioni amministrative, in quanto vi è di mezzo l'intervento del Comune. Si tratta di deliberazioni del Comune non ancora perfezionate, per l'acquisto delle aree...». E infine: «Gli 850 milioni sono stati trovati, e, uniti ai fondi precedenti, permettono ora l'esecuzione dell'opera».

Ma, onorevole Ministro, da allora è passato un anno e l'attività costruttiva per quell'opera s'è sviluppata di poco, tant'è che non s'è raggiunto ancora il capolinea di Bari, pur risultandomi approvato, dagli organi competenti delle Ferrovie dello Stato, di concerto con l'Ispettorato della motorizzazione, il progetto di variante del tronco terminale. Contrariamente poi alle assicurazioni che ella ebbe cortesemente a darmi lo scorso anno, sembra che mancherebbero ancora un miliardo e mezzo,

che dovrebbe essere fornito dal Tesoro, per assicurare l'effettivo completamento dei lavori ed il contributo di 500 milioni, da parte della Cassa del Mezzogiorno, in base agli accordi presi a suo tempo, per fronteggiare la maggiore spesa che deriva dal trasferimento del capolinea in Bari, dalla vecchia stazione di via Napoli a quella centrale delle Ferrovie dello Stato. Non so fino a che punto queste notizie largamente diffuse siano esatte. Lei certamente, nel suo prossimo discorso non mancherà di fornire notizie precise al riguardo. Comunque, poichè sono convinto che ella desidera, come noi, che la ferrovia sia portata a termine al più presto, oso sperare che vorrà assicurare i pugliesi che la ferrovia avrà i fondi necessari non solamente per essere completata nel suo armamento, ma anche nella elettrificazione su tutto il percorso da Barletta a Bari; assicurando anche che non mancheranno i fondi per l'acquisto del materiale rotabile che, si afferma, non sarebbe stato ancora commissionato. A distanza di decenni dall'inizio dei lavori, non è più concepibile nè ammissibile che per la trasformazione della Bari-Barletta debbano sorgere ancora difficoltà. La sua diligenza, onorevole Ministro, sarà opportuno che lubrifici qualche ingranaggio che non funziona.

Sempre nel settore delle ferrovie concesse vorrei chiederle, onorevole Ministro, fino a che punto sia esatta la notizia, diffusa dai giornali, che si sarebbe abbandonata l'iniziativa di realizzare per le Olimpiadi il nuovo tronco della Metropolitana di Roma. Indipendentemente però dalle Olimpiadi, è da considerare che la metropolitana è una esigenza inderogabile per la Capitale, dove si circola male, e si circherà sempre peggio di anno in anno. Basta seguire l'immatricolazione delle macchine per rendersene conto. In questa situazione ogni mese perduto nella progettazione e nel reperimento dei fondi, è da considerare atto d'incomprensione, se non di irresponsabilità - perchè escludo che ci possa essere un Ministro che non abbia senso di responsabilità di fronte a questo problema - per una esigenza dalla quale non si può più prescindere.

Ed ora passiamo al settore delle Ferrovie dello Stato, per le quali, onorevole Ministro, ella giustamente ha posto sul tappeto il problema del risanamento del bilancio. Noi abbiamo ascoltato con molto interesse quello che ci ha dichiarato in Commissione.

Lei ha perfettamente ragione nel cercare di scaricare il bilancio di quegli oneri che non sono pertinenti all'azienda stessa, perchè derivanti da incombenze di altre amministrazioni.

Quest'anno con tale impostazione ha ottenuto il primo risultato, assicurandosi un contributo di una certa importanza da parte del Ministero del tesoro, il quale ha dimostrato in tal modo concretamente di essersi reso conto di questa esigenza; ma ciò non basta, perchè il giorno che si fossero assicurati tutti i rimborsi, per le prestazioni eseguite dalle ferrovie dello Stato per conto di altre amministrazioni, il bilancio non raggiungerebbe egualmente il pareggio, senza l'emanazione di organici provvedimenti di ordine tecnico ed economico.

Anche nella rete statale vi sono tronchi ferroviari invecchiati, superati dal progresso e dalla concorrenza della strada. Il relatore, che nel dopo guerra fu Ministro dei trasporti, del resto, con molta lealtà, ha riconosciuto che, purtroppo, nella ricostruzione, anche le ferrovie dello Stato sono state ricostruite con i vecchi schemi. Egli ha spiegato, d'altra parte, che non si poteva fare diversamente, ed ha ragione, perchè in quel periodo, con le strade dissestate e la carenza di autoveicoli e di benzina, urgeva comunque rimettere in efficienza la rete ferroviaria; e quindi mancava il tempo per studiare soluzioni diverse e adottare accorgimenti tecnici nella ricostruzione, nonchè valutare, con piena cognizione di causa, la opportunità della riattivazione di alcuni tronchi, che probabilmente finiranno con l'essere abbandonati. Sta di fatto che, anche per le Ferrovie dello Stato, il problema è di ammodernamento, sia delle sedi e dell'armamento, che degli impianti meccanici e del materiale di trazione.

Molto opportunamente il relatore a questo riguardo ci sottopone cifre istruttive ed eloquenti dalle quali risulta che, per arrivare alla consistenza del 1938, mancano ancora 12.000 carri merci, dei quali peraltro 6.000 sono già ordinati.

Risulta ancora che il fabbisogno per le vetture viaggiatori dei vari tipi - tenuto conto che, nonostante la concorrenza della strada, vi è un incremento viaggiatori del 100 per cento - è di 80.000 posti, dei quali però 50.000 sono stati già finanziati, se non sbaglio, con la legge del 1956, o con il prestito della Svizzera.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È una operazione interna dell'amministrazione.

CROLLALANZA. Il problema è dunque di valorizzare alcuni tronchi, cioè di ringiovanire alcune linee ferroviarie, negli impianti e nel materiale di trazione, per indurre i viaggiatori a preferirle ai servizi automobilistici.

Sono convinto che le ferrovie sono tutt'altro che superate, specialmente nei viaggi a lunghi percorsi, ma esse vanno modernizzate, potenziate, rese sempre più confortevoli. Raggiunti tali obiettivi la concorrenza della strada non deve e non può far paura, nemmeno a seguito della realizzazione di una vasta rete autostradale; perchè anche i trasporti merci a distanza che si faranno su tali arterie saranno ben diversi da quelli che le ferrovie assorbiranno anche nell'avvenire.

Il relatore ci informa che vi sono ancora 4 mila chilometri di linee deficitarie sui 17 mila dell'intera rete. Egli per tali tronchi vorrebbe, così come si pratica per altri servizi pubblici, che lo Stato concedesse dei contributi di esercizio, in quanto essi rimarrebbero in vita solo perchè assolvono a funzioni sociali. Non sarebbe quindi giusto, secondo il relatore, che le ferrovie dello Stato ne subissero ulteriormente il danno.

Ma ciò, se costituirebbe un vantaggio per le ferrovie, si risolverebbe, onorevole relatore, per il bilancio dello Stato in una partita di giro...

CORBELLINI, *relatore*. Anche quella di prima era una partita di giro.

CROLLALANZA. Siamo d'accordo, ed appunto per questo ho detto in precedenza che non bisogna fermarsi soltanto alle partite di giro, come quelle dei rimborsi per prestazioni effettuate per conto di altre amministrazioni. Il problema è un altro. Bisogna far prevalere la mentalità industriale. Una azienda come quella delle ferrovie deve muoversi con siffatta mentalità, non soltanto nel chiedere contributi allo Stato, nel caso di servizi effettuati per suo conto, ma anche nel dare struttura idonea e redditizia alla propria organizzazione, che è appesantita ancora da troppi inceppi burocratici, specie alla periferia, dove i

Capi compartimento hanno limiti assai modesti di competenza, che impediscono loro ogni eventuale utile iniziativa. Occorre che, come in ogni azienda industriale, anche nelle Ferrovie dello Stato vi siano alla periferia reparti di studio per lo sviluppo del traffico, intesi ad individuare le concorrenze che si manifestano, le deficienze che si riscontrano, ed i mezzi per ovviarli, aventi alle dipendenze dei veri procacciatori di merci, a simiglianza di quanto praticano le imprese di autotrasporti.

Per la verità, qualche cosa in questo senso, in alcuni Compartimenti si è fatto, con soddisfacenti risultati. È necessario ora procedere ad una normalizzazione di tali iniziative isolate, estendendole sulla base di una vera e propria organizzazione commerciale, elastica ed aderente alle necessità. Nelle ferrovie dello Stato non vi devono essere soltanto, come in effetti vi sono, degli ottimi tecnici, ma anche degli esperti in problemi economici, capaci di attivare i traffici e di fare, a loro volta, concorrenza agli autotrasporti.

Per quanto poi si attiene al Mezzogiorno, il problema non è solo di ammodernamento e di potenziamento, ma anche di integrazione della rete delle grandi comunicazioni ferroviarie. Troppe lacune vi sono ancora in pieno contrasto con la politica che il Governo intende perseguire per la valorizzazione delle cosiddette zone depresse, sia attraverso l'attività che svolge la «Cassa», sia attraverso l'opera di riforma fondiaria, intesa ad incrementare la produttività agricola, sia infine attraverso le provvidenze per l'industrializzazione di tali regioni. Per realizzare un così vasto disegno, occorre creare le infrastrutture, che ne costituiscono la premessa. Io sono un convinto assertore delle autostrade anche nel Sud, ma ritengo sia altrettanto indispensabile l'integrazione della rete delle ferrovie dello Stato per assicurare più rapide comunicazioni interregionali ed accorciare le distanze tra il Settentrione ed il Mezzogiorno. Lei, a questo punto, potrebbe ricordarmi che qualche cosa si sta facendo in questo senso. Devo darle atto della avvenuta elettrificazione della Bari-Foggia e della Foggia-Pescara. Devo darle anche atto che, nel programma da lei predisposto son previste più rapide comunicazioni col Nord, mediante la saldatura, nell'elettrificazione dell'Adriatica, del tratto Ancona-Pescara. Ma, onorevole Ministro, per assicurare la piena efficienza di una linea tanto

importante occorre provvedere anche alla elettrificazione ed al raddoppio del binario da Bari a Lecce, ad un tronco, quindi, ad intenso traffico, che tocca Brindisi, che è un porto marittimo di velocità per il Levante e l'estremo Oriente e termina a Lecce, che è centro di una zona economica tra le più interessanti del Mezzogiorno.

Anche a riguardo di questo problema, onorevole Ministro, devo fare richiamo a suoi precisi affidamenti. Lo scorso anno, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, e a seguito di un mio intervento, ella, molto cortesemente, ebbe a dichiarare: «Per quanto riguarda la Bari-Lecce, le ragioni che sono state esposte, sono veramente giuste. Anche qui si tratta di una questione puramente finanziaria. Occorrono 13 miliardi. Io posso assicurare che questo provvedimento per la Bari-Lecce sarà incluso tra gli altri che dovremo attuare nel prossimo esercizio. (Cioè in questo). È un problema in sostanza finanziario e si farà fronte all'esigenza o con mezzi di carattere straordinario come i prestiti o con fondi diversi. Si tratta di reperire questi fondi, ma io credo che sarà possibile, perchè è logico che si deve proseguire questa linea adriatica fino a Lecce. Le ragioni esposte dai senatori Crollalanza e Ferrari posso farle mie e posso assicurare che non solo terrò presenti queste osservazioni, ma diventerò una specie di avvocato di fiducia – affidamenti maggiori non poteva ella darci – dei due senatori per difendere questa causa nel migliore dei modi, eccetera».

Onorevole Ministro, io non dirò che lei abbia firmato una cambiale da presentarsi allo sportello della banca; però ha preso un preciso impegno, e l'ha preso con piena consapevolezza, ciò che è più importante. Sono sicuro che terrà fede a questo impegno e che non vorrà deludere la soddisfazione che le sue dichiarazioni provocarono lo scorso anno e l'aspettativa che s'è determinata per questa realizzazione.

Se è vero poi che si sta provvedendo a migliorare l'armamento della Battipaglia-Potenza e della litoranea ionica, è da considerare, però, che la loro efficienza non potrà dirsi pienamente realizzata, se non quando si procederà anche alla relativa elettrificazione.

Sempre nel quadro delle esigenze delle regioni meridionali, che è mio dovere come meridionalista di segnalare, specie in un

periodo in cui si pronuncia il nome del Mezzogiorno 24 volte nelle 24 ore della giornata, spesso a solo scopo di propaganda politica, io debbo richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, su un altro problema, non senza però aver fatto prima presente che, nel sottoporle tutta questa sequenza di problemi, non mi sogno neppure lontanamente di mettere sul tappeto tante richieste per immediate provvidenze, oltre quelle della Bari-Lecce, ma soltanto perchè lei le consideri in un panorama di necessità da scaglionarsi nel tempo, secondo il loro grado di utilità e di urgenza. Il problema che desidero segnalare è quello della scarsa efficienza in cui si trova la linea che collega la Capitale e Napoli alla Puglia, nel tratto Caserta-Foggia, rimasto tuttora ad un solo binario in ragione – si dice – delle zone argillose attraversate dalle varie gallerie bisognose spesso di rifacimenti. Ma la tecnica progredisce ed il problema non dovrebbe trovare difficoltà insormontabili per un'adeguata soluzione.

Penso, comunque, che qualora non si potesse realizzare il secondo binario affiancandolo all'esistente, nulla impedirebbe di distanziarlo in quei tratti in cui le condizioni del terreno lo imponessero; così come nulla impedirebbe di costruire una seconda linea in sede completamente separata. Non è possibile concepire che un tronco ferroviario di quella importanza rimanga ad un solo binario, perchè ciò non consentirebbe di realizzare in pieno i vantaggi a cui ha portato la costruzione della direttissima Napoli-Roma e di recente la elettrificazione della Foggia-Bari. È un problema, quello che sottopongo, meritevole di essere studiato.

È da esaminare anche, ai fini della realizzazione di un'altra linea fra il versante adriatico e quello tirrenico, l'eventuale utilizzo, con le opportune rettifiche e varianti, di un tronco di ferrovia già esistente, cioè la Rocchetta-Spinazzola-Sant'Angelo dei Lombardi-Avellino; ferrovia questa che, se sviluppata costruttivamente, diventerebbe parallela alla Caserta-Foggia. Essa potrebbe essere da una parte collegata con un nuovo tronco a Caserta e dall'altra prolungata fino ad Andria, innestandosi sulla nuova Bari-Barletta. Avremmo così una linea sussidiaria che risponderrebbe ad esigenze economiche e fronteggerebbe ogni evenienza in caso di emergenza, assicurando i collegamenti fra la Puglia, Napoli e la Capitale.

Vorrei inoltre ricordare che v'è un altro problema, che il Ministero dei trasporti, di concerto con quello dei lavori pubblici, ha inserito al primo posto nella graduatoria del piano regolatore delle nuove costruzioni ferroviarie; quello della costruzione della Bari-Matera-Metaponto. Si tratta di un breve tronco di linea che consentirebbe la valorizzazione di una vasta e fertile zona della Lucania e che, allacciando la Ionica a Bari, agevolerebbe, accorciandole sensibilmente, le comunicazioni con la Calabria e la Sicilia; dato che la maggior parte dei prodotti agricoli di quelle regioni vengono istradati sul versante adriatico per raggiungere il Nord ed il Centro Europa. In tal modo si eliminerebbero gl'inconvenienti derivanti dall'accidentalità del tronco Bari-Taranto.

Infine, onorevole Ministro, per chiudere questo panorama di segnalazioni, che spero non l'abbia spaventato, devo richiamare la di lei attenzione su alcuni problemi della stazione di Bari, non prima però di aver lamentato il montaggio di pensiline in ferro che colà si sta attuando in questi giorni. Perchè si è ritenuto di adottare tali strutture, inidonee, fra l'altro, al nostro clima, mentre per altre stazioni di minore importanza si è adoperato cemento armato e marmo? Anche da un punto di vista economico sarebbe stato preferibile impiegare la pietra di Trani che rende benissimo e splende come il marmo di Carrara.

ANGELINI, *ministro dei trasporti*. È una bellissima pietra, tanto è vero che la portiamo a Carrara in grande quantità per rivenderla.

CROLLALANZA. La portate a Carrara, ma non la impiegate a Bari! Onorevole Ministro, mi pare sia giunto il momento di dare un definitivo assesto a quella stazione: mi riferisco in modo particolare alla sua piena funzionalità. Si dia attuazione, per quanto di competenza del suo Dicastero, al piano regolatore della città, approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, d'accordo anche con l'amministrazione delle ferrovie. Tale piano prevede l'innesto nella stazione centrale, non solamente della Bari-Barletta in via di trasformazione, ma anche delle ferrovie Calabro-lucane ed una più adeguata sistemazione del capolinea delle Sud-Est.

Inoltre, mi pare sia giunto anche il tempo, sempre in rapporto al piano regolatore, di provvedere allo spostamento del tratto iniziale della linea Bari-Lecce. Si tratta di pochi chilometri di binario che, arretrati verso monte, consentirebbero di liberare il quartiere orientale della città dalla cintura di ferro, che la soffoca nell'espansione edilizia. È un problema di modesta portata finanziaria, che trovasi anche inserito nella legge speciale per Bari, e che, come per altri aspetti di quella legge, attualmente insabbiata non so in quale meandro, potrebbe trovare soluzione con un finanziamento a sé stante.

Veda, onorevole Ministro, di venire incontro a questa ch'è esigenza inderogabile di una città in vertiginosa crescita.

Bisogna, infine, per tornare ai problemi di carattere generale, rivedere anche i costi dei trasporti; e qui torna una viva istanza, che la Direzione delle Ferrovie non vuole ascoltare, quella delle tariffe differenziali. Tali tariffe furono accordate al Mezzogiorno per accorciare le distanze, e hanno funzionato per molti decenni, rendendo segnalati servizi all'economia delle nostre regioni; poi, per esigenze di bilancio, sono man mano sparite. Ora giustamente gli agricoltori, ed in modo particolare i produttori viticoli, chiedono che si rimetta in efficienza quella tariffa 907 per il trasporto dei mosti e del vino, con l'abbuono del 50 per cento, perchè ciò contribuirebbe ad alleviare in parte la crisi che travaglia il settore, assicurando possibilità più agevoli di smercio. Il ripristino delle tariffe differenziali renderebbe inoltre meno preoccupanti le incognite che si sono profilate all'orizzonte con l'istituzione del Mercato comune.

Onorevoli colleghi, noi saremo chiamati prossimamente a discutere ed a approvare il disegno di legge che proroga la durata della Cassa del Mezzogiorno e ne aumenta le possibilità finanziarie. Sia ben chiaro, però, che le finalità che si intendono perseguire onde assicurare la rinascita delle zone così dette depresse, colmando le lacune tuttora esistenti, in servizi ed opere, per alcune elementari esigenze di vita, e promuovendo, in modo particolare, la valorizzazione agricola e l'industrializzazione, non daranno i risultati sperati, se non si provvederà, contemporaneamente, da parte dei Ministri competenti, ad integrare e potenziare adeguatamente la rete stradale e ferroviaria di grande comunicazione, e se non si attuerà una

politica dei trasporti, in ogni settore, aderente alle particolari situazioni.

Solo agendo con organicità, larghezza di vedute, sincronismo e tempestività, nel realizzare le opere e nel regolare i servizi, si potrà con fiducia raggiungere quella auspicata rinascita del Mezzogiorno, che se costituisce un debito di onore per lo Stato si risolverà, nel tempo, in un vantaggio economico e sociale per tutta la Nazione, e quindi anche, onorevole Ministro, per il bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Onorevole Angelini, ella non può non essere sensibile a tale problema; leghi perciò anche il suo nome alla grande impresa di valorizzazione del Mezzogiorno. (*Vivissimi applausi dalla destra. Molte congratulazioni.*)

**Sul disegno di legge:  
Stato di previsione della spesa  
del Ministero dei lavori pubblici  
per l'esercizio finanziario  
dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958**

*(Senato della Repubblica, seduta del 15 ottobre 1957)*

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

CROLLANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono stato alquanto perplesso circa l'opportunità o meno di intervenire anche quest'anno nella discussione del bilancio; poichè, riscontrandovi le stesse caratteristiche, le stesse deficienze, e quindi dovendosi prevedere le stesse lacune nell'attività del Ministero, mi son chiesto se valesse la pena di ripetere rilievi ed osservazioni, già espressi negli esercizi precedenti. Comunque ho finito con il decidermi a prendere ancora una volta la parola in considerazione del fatto che alla testa del Dicastero è cambiato il titolare; il quale, anche se prefettamente edotto, come lo è certamente, della situazione incresciosa nella quale si dibatte la sua Amministrazione, potrebbe vedersi facilitato il compito, nel cercare di modificarla, da una critica non preconcepita svolta nella nostra Assemblea.

Prima di iniziare l'esame del bilancio ritengo però di dover dare atto al nostro egregio relatore, senatore Canevari, della diligenza posta nel compilare la sua relazione, ricca di dati e di rilievi che, in gran parte, mi trovano consenziente.

Comincerò con la parte prettamente contabile dello stato di previsione, perchè, tralasciando i dettagli, dall'esame dei grossi raggruppamenti dei fondi a disposizione possono scaturire più eloquenti le osservazioni che farò in seguito.

Il bilancio di quest'anno prevede stanziamenti per 198.321.169.165, di fronte ai 192 miliardi e 936.684.645 dell'esercizio scorso, con un aumento di 5.384.344.000, per variazioni in più o in meno nei vari capitoli. Per chi non è smaliziato, e per chi non sa leggere tra le righe dei bilanci, questo maggiore stanziamento può dare l'impressione che siano in effetti aumentate le disponibilità del Ministero dei lavori pubblici, ma sostanzialmente esso si riferisce a maggiori spese per il personale ed i servizi ed alle incidenze per vecchie e nuove leggi speciali.

Il panorama contabile, dicevo, può apparire confortante, ma vediamo quale è la realtà. Essa è assai diversa perchè dagli oltre 198 miliardi bisogna cominciare a defalcare - trascurare le migliaia e centinaia di lire -: *a)* per spese generali e di funzionamento, 23 miliardi e 162 milioni; *b)* per annualità impegnate in esercizi precedenti, cioè praticamente per debiti da soddisfare, in conseguenza di opere eseguite o in corso, 59 miliardi e 943 milioni; *c)* per movimento di capitali, 159 milioni. In totale: 83 miliardi e 106 milioni.

Sono dunque già oltre 83 miliardi che non rappresentano possibilità di spesa per investimenti in nuove opere onde fronteggiare, nei vari settori, le esigenze che si determinano. Se si detraggono poi gli oltre 6 miliardi destinati alle manutenzioni (qui apro una parentesi per rilevare ancora una volta che, se c'è un piccolo aumento nello stanziamento di questo capitolo, il fondo a disposizione è assolutamente inadeguato a fronteggiare le esigenze di una vasta amministrazione come quella dei Lavori Pubblici, che deve curare la conservazione di un imponente patrimonio dello Stato, che va dalle opere idrauliche alle marittime, a quelle edilizie, eccetera; e che perciò è costretta a limitare gli interventi alle opere che più rischiano di andare in

rovina); se si detraggono, dicevo, anche questi 6 miliardi, si hanno a disposizione poco più di 109 miliardi, sui 198 preventivati. Questa cifra sarebbe tuttavia cospicua, se fosse tutta liberamente spendibile, secondo le esigenze del Ministero, ma purtroppo non è così. Infatti, dai 109 miliardi bisogna ancora defalcare, ai fini della possibilità di investimenti per nuove opere, altri 66 miliardi e 500 milioni, che rappresentano incidenze di leggi speciali, e quindi stanziamenti obbligati per determinati lavori, molti dei quali già in corso ed in via di esaurimento, o per interventi eccezionali derivanti da calamità pubbliche.

Il Ministero dei lavori pubblici non ha purtroppo nel proprio bilancio adeguate assegnazioni sull'apposito capitolo per fronteggiare tali eventi, che nel nostro Paese si determinano con una certa frequenza; ed è costretto ad adottare, di volta in volta, esauriti i limitati mezzi per i primi interventi, leggi speciali che si proiettano, come autorizzazione di spesa, in vari esercizi, e che difficilmente consentono una tempestiva ed organica azione di ricostruzione o di indennizzo, perchè gli stanziamenti da parte del Tesoro non sono mai corrispondenti al fabbisogno ed alle relative richieste. Infine, bisogna detrarre i 10 miliardi destinati, per la legge 463, a dare esecuzione al primo programma costruttivo delle autostrade.

Praticamente, quindi, il fondo spendibile con una certa libertà da parte del Ministro dei lavori pubblici si riduce a poco più di 43 miliardi.

A proposito delle detrazioni degli stanziamenti derivanti da leggi speciali, ed in modo particolare dei 10 miliardi per le autostrade, dei 2 miliardi per la viabilità nazionale a favore del Mezzogiorno, dei 12 miliardi per i grandi fiumi e dei 19 miliardi per le abitazioni malsane, si potrebbe obiettare che comunque essi consentono l'esecuzione di necessari lavori; ma qui occorre precisare che, mentre i fondi per le autostrade e la viabilità nazionale del Mezzogiorno non riguardano l'Amministrazione dei lavori pubblici, ma quella dell'A.N.A.S., gli altri non investono, ed inadeguatamente, che limitati settori di attività del Ministero, e si riferiscono generalmente ad opere già iniziate da tempo, alcune delle quali anche in via di ultimazione.

La legge n. 364, per esempio, non contempla che la regolazione di alcuni fiumi, secondo una tabella allegata alla

stessa legge, ed è quindi ben lontana dal fronteggiare la preoccupante vasta indisciplinazione idraulica esistente in tutto il territorio nazionale.

Per tutti gli altri settori che cosa c'è a disposizione? Vi sono soltanto 36 miliardi e 900 milioni, in base agli articoli 1, 2, 3, 4 e 7 della legge del bilancio, con pagamento in unica soluzione: per completamento di opere pubbliche; per costruzione di nuove chiese; per interventi in caso di pubbliche calamità; per la rinnovazione dei mezzi effossori del Ministero, come draghe fluviali e marittime; per riparazioni dei danni di guerra; per concorsi e sussidi nell'esecuzione di opere degli Enti locali ed a favore dei danneggiati dai terremoti. Vi è inoltre, con riferimento agli articoli 5 e 6 della legge del bilancio e ad alcune leggi speciali, un limite d'impegno di 5 miliardi e 805 milioni che consente spese in annualità per contributi a favore dell'edilizia popolare e scolastica e dei proprietari danneggiati dagli eventi bellici, per costruzione di impianti elettrici e per altre opere degli Enti locali.

Come si vede, ben modesta è la disponibilità di fronte alle molte esigenze ed alle numerose istanze che arrivano al Ministero. Soltanto nel settore degli ospedali si registra una carenza di ben 60 mila posti-letto, di cui 50 mila nel Mezzogiorno e nelle Isole.

A proposito dell'autorizzazione di spesa di 5 miliardi e 805 milioni per annualità, destinata a contributi di vario genere, è stato messo in risalto che essa consente la esecuzione di opere per molte decine di miliardi.

Onorevoli colleghi, il ragionamento, da un punto di vista teorico, può andar bene, però la realtà è un'altra, e l'ha avvertita lo stesso Ministro Togni, con la sua sensibilità ed aderenza alle cose concrete, quando ha detto alla Camera che non basta dare i contributi, ma che occorre per gli Enti locali assicurarsi contemporaneamente che essi abbiano la possibilità di contrarre i mutui, perchè diversamente le annualità finiscono con l'aumentare i residui. Egli ha annunciato che in questi ultimi tempi è riuscito a ridurre i residui; ma resta il fatto che presso alcune Direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici esistono tuttora elenchi numerosi di contributi, concessi per esecuzione di opere comunali o provinciali, che rimangono non

stessa legge, ed è quindi ben lontana dal fronteggiare la preoccupante vasta indisciplinazione idraulica esistente in tutto il territorio nazionale.

Per tutti gli altri settori che cosa c'è a disposizione? Vi sono soltanto 36 miliardi e 900 milioni, in base agli articoli 1, 2, 3, 4 e 7 della legge del bilancio, con pagamento in unica soluzione: per completamento di opere pubbliche; per costruzione di nuove chiese; per interventi in caso di pubbliche calamità; per la rinnovazione dei mezzi effossori del Ministero, come draghe fluviali e marittime; per riparazioni dei danni di guerra; per concorsi e sussidi nell'esecuzione di opere degli Enti locali ed a favore dei danneggiati dai terremoti. Vi è inoltre, con riferimento agli articoli 5 e 6 della legge del bilancio e ad alcune leggi speciali, un limite d'impegno di 5 miliardi e 805 milioni che consente spese in annualità per contributi a favore dell'edilizia popolare e scolastica e dei proprietari danneggiati dagli eventi bellici, per costruzione di impianti elettrici e per altre opere degli Enti locali.

Come si vede, ben modesta è la disponibilità di fronte alle molte esigenze ed alle numerose istanze che arrivano al Ministero. Soltanto nel settore degli ospedali si registra una carenza di ben 60 mila posti-letto, di cui 50 mila nel Mezzogiorno e nelle Isole.

A proposito dell'autorizzazione di spesa di 5 miliardi e 805 milioni per annualità, destinata a contributi di vario genere, è stato messo in risalto che essa consente la esecuzione di opere per molte decine di miliardi.

Onorevoli colleghi, il ragionamento, da un punto di vista teorico, può andar bene, però la realtà è un'altra, e l'ha avvertita lo stesso Ministro Togni, con la sua sensibilità ed aderenza alle cose concrete, quando ha detto alla Camera che non basta dare i contributi, ma che occorre per gli Enti locali assicurarsi contemporaneamente che essi abbiano la possibilità di contrarre i mutui, perchè diversamente le annualità finiscono con l'aumentare i residui. Egli ha annunciato che in questi ultimi tempi è riuscito a ridurre i residui; ma resta il fatto che presso alcune Direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici esistono tuttora elenchi numerosi di contributi, concessi per esecuzione di opere comunali o provinciali, che rimangono non

elargiti, perchè gli Enti, assai spesso, non avendo la possibilità di delegare le sovrapposte, non riescono ad ottenere i finanziamenti dalla Cassa depositi e prestiti o perchè, pur potendo offrire tali delegazioni, non trovano disponibilità da parte dell'Istituto.

Questo è tutto un settore da riordinare. Molto opportuno quindi il proposito del Ministro, annunciato di recente, di fare in modo che la concessione del contributo avvenga in concomitanza con la concreta possibilità di erogazione del mutuo.

Praticamente, dopo questa schematica illustrazione delle grandi cifre del bilancio e delle effettive disponibilità che esso offre, risulta evidente che mancano al Ministro dei lavori pubblici mezzi finanziari sufficienti per iniziare o portare a termine opere di un certo rilievo. Egli, purtroppo, è costretto ad esplicitare la sua attività in limiti assai ristretti. Così, opere rispondenti a vitali esigenze della Nazione, quali, per esempio, quelle riguardanti un'organica disciplina idraulica, non vengono realizzate in modo adeguato.

Con legge n. 638 del 9 agosto 1954, furono stanziati a questo scopo 100 miliardi, ma ricordo che quando essa venne discussa in Commissione, da parte di tutti i settori, fu rilevata l'insufficienza di tale finanziamento che, scaglionato in 10 esercizi, se rendeva possibile la iniziale regolazione di alcuni fra i maggiori corsi d'acqua, non consentiva altrettanta possibilità per la sistemazione di quelli secondari a regime torrentizio, le cui piene a volte sono non meno disastrose di quelle dei grandi fiumi.

Bisogna considerare che lungo tutte le pendici dell'Appennino, della Murgia, dei massicci montagnosi della Calabria, della Lucania, della Sicilia e della Sardegna, la situazione idraulica è quanto mai preoccupante. Ciò, se trae origine dalla costituzione geologica del nostro territorio, è conseguenza anche dello sfaldamento della montagna per gli indiscriminati disboscamenti del tempo di guerra; del suo abbandono da parte delle popolazioni, attratte al piano dall'urbanesimo; delle occupazioni abusive per coltivazioni nei letti dei torrenti che costituiscono motivi di impedimento al normale scorrimento delle acque, le quali, vinti gli ostacoli, finiscono con il tracimare nelle campagne e sugli abitati, arrecando lutti ed immani rovine. Lo

Stato, che spende centinaia di miliardi per la riforma fondiaria, spesso oggetto di giustificate critiche, per la sua impostazione a sfondo demagogico, ove i presunti fini sociali non si conciliano con le esigenze economiche del Paese, dovrebbe una buona volta rendersi conto che a nulla vale costituire appoderamenti, costruire strade, chiese, centri residenziali ecc., se tali realizzazioni, per l'indisciplina idraulica dei fiumi e dei torrenti, si trovano esposte permanentemente ad allagamenti e a danni talvolta irreparabili.

La regolazione di tali corsi d'acqua è dunque problema di primo piano, che precede in ordine di grandezza e di urgenza tutti gli altri, e che merita perciò di essere affrontato con organicità ed ampiezza di mezzi tecnici e finanziari; il che non è consentito dalle attuali disponibilità del bilancio dei Lavori pubblici.

Difficoltà non minori sussistono per sviluppare adeguatamente la viabilità minore; per portare a termine i lavori marittimi da tempo sospesi; per consolidare gli abitati, che in numero sempre crescente, con sinistri suoni di campanello d'allarme, in questa o in quella località del territorio nazionale, smottano scivolano lentamente e minacciano di precipitare nelle sottostanti vallate. Gli abitati che si trovano in così critica situazione sono molti, sia lungo tutto l'Appennino e le Murge, che in altre zone, particolarmente dell'Italia meridionale ed insulare. La situazione è di una gravità eccezionale. Ebbene, quando si spendono decine e decine di miliardi per costruire nuove case nelle città a favore della povera gente, non si può trascurare di salvaguardare quelle di altra povera gente, che vive nell'angoscia di vedersele distrutte dalle frane.

Nè maggiori possibilità offre il bilancio per provvedere all'integrazione della rete ferroviaria dello Stato nelle regioni meridionali ed insulari; per sistemare le università; per dotare molti Comuni che ne sono tuttora sprovvisti di un minimo di attrezzatura ospedaliera; e per assicurare la difesa delle spiagge, in quelle località dove, forse con troppa facilità, si è costruito in prossimità della battaglia del mare. Vi sono abitati lungo le spiagge o in alcune zone rocciose del litorale nazionale, che rischiano di essere mangiati dal mare. Certo, si è fatto male a costruire in tali località, ma ora è inutile recriminare, occorre

provvedere. A Marina di Carrara, in Toscana, v'è una zona che ha bisogno di urgenti interventi, ma non so se il Ministro Togni, che è toscano, con i fondi a disposizione, avrà la possibilità di provvedere a tali esigenze.

Onorevole Ministro, alla Camera ed in altra sede (ho seguito i suoi discorsi) Ella ha annunciato di aver messo in elaborazione dei piani poliennali di opere. Lodevole iniziativa questa, perchè non si può continuare a vivere alla giornata, nè a distribuire gli scarsi mezzi finanziari con criteri prevalentemente politici e – mi si consenta – alle volte elettoralistici. Se c'è un settore in cui è giustificata la pianificazione è proprio quello delle opere pubbliche, ma occorrono naturalmente mezzi finanziari adeguati.

Compilati i piani diventa agevole la scelta delle opere secondo una graduatoria che tenga conto del loro grado di urgenza e della loro utilità.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Così si opera sul concreto.

CROLLANANZA. Si opererà sul concreto, come giustamente ha detto il Ministro, con criteri organici e con senso di responsabilità, se si spenderanno bene i pochi mezzi finanziari che abbiamo e se si interverrà anzitutto dove è più vivo ed assillante il bisogno. Ma a tutto questo, onorevole Ministro, Ella non potrà provvedere con le attuali disponibilità di bilancio, contenute in rime obbligate o in capitoli, che se offrono un certo margine, esso risulta talmente modesto da non permettere la realizzazione di programmi del genere.

Questi potrebbero essere varati soltanto se, parallelamente a quanto è stato fatto per la Cassa del Mezzogiorno – mi si perdoni se parlo spesso del Mezzogiorno, ma non posso dimenticare di essere meridionale e meridionalista – si assicurasse per legge un fondo adeguato e liberamente spendibile a disposizione del Ministro, ogni anno. Alla «Cassa» si sono concesse decine e decine di miliardi all'anno per fronteggiare alcune delle esigenze delle zone depresse, pur essendo la sua attività limitata a pochi settori delle opere pubbliche.

A più forte ragione il Ministro dei lavori pubblici dovrebbe avere un congruo fondo, in ogni esercizio, come limite d'impegno per opere straordinarie. Nel «ventennio» tale fondo veniva autorizzato con un articolo della legge di bilancio, e con esso il Ministro riusciva a finanziare organici programmi, a seguito di riunioni col Presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, con i direttori generali ed i Provveditori alle opere pubbliche, sentiti anche i Prefetti, i sindaci dei capoluoghi ed i presidenti delle Amministrazioni provinciali; o quanti erano in condizione di esprimere i bisogni vivi delle popolazioni.

Solo se, oltre i mezzi ordinari di bilancio, il Ministero avesse a disposizione un limite di impegno annuale di almeno 50 miliardi, potrebbe incominciare a realizzare un piano poliennale di opere straordinarie. Diversamente, Ella, onorevole Togni, vedrà naufragare i suoi lodevoli propositi di fronte alla rigidità, qualche volta miope, del Ministro del bilancio. Purtroppo fin'ora il Governo non si è reso conto di questa necessità, che se è vivamente sentita in tutta la Nazione, lo è in modo particolare nel Mezzogiorno, che pur avendo maggiori bisogni lamenta insufficienti finanziamenti di opere a suo favore. Sono istruttivi al riguardo alcuni dati, che si riferiscono alle spese che più chiaramente si possono individuare nel bilancio del Ministero dei Lavori pubblici.

Se si analizza infatti la tabella di suddivisione dei fondi, secondo le autorizzazioni di spesa per opere, di cui agli articoli 2, 3, 4 e 7 della legge di bilancio, o in relazione al complesso delle leggi speciali, si ha che per il Centro-Nord complessivamente vi sono a disposizione 32.390.950.000; per il Sud e le Isole 16 miliardi 580.000.000; per l'Amministrazione centrale 54.384.150.000; e quindi in totale 103 miliardi. Ebbene, confrontando i totali di spesa limitatamente al Centro-Nord ed al Sud, si ha una proporzione quasi del 50 per cento a favore del Mezzogiorno e delle Isole, che può apparire anche equa; ma analizzando anche i 54 miliardi dell'Amministrazione centrale, nella suddivisione dei tre grandi territori nazionali, si constata che la percentuale non è più del 50 per cento ma del 30 per cento, perchè la maggior parte dei 20 miliardi, incidenza annuale destinata, con leggi speciali, alla regolazione dei grandi fiumi o alla costruzione delle autostrade, ha trovato

fin'ora impiego nel nord. Lo stesso può dirsi di altre legge speciali.

Siamo dunque al di sotto di quella media del 50 per cento che, nel «ventennio», era riservata al Mezzogiorno e alle Isole nel finanziamento di opere da parte del Ministero dei lavori pubblici e di quello dell'agricoltura. Le statistiche sono a disposizione di chi vuol consultarle, e quindi non è necessario che mi indugi su questi dati. Comunque, per evitare che da qualcuno si possa affermare che queste suddivisioni di percentuali di spese siano frutto di calcoli opinabili, non sarebbe male, onorevole Ministro, che i fondi che si spendono per opere in tutto il territorio nazionale, fossero divisi tra l'Italia settentrionale, centrale e meridionale, in distinti e chiari capitoli. Ciò varrebbe, dopo tutto, a dare un panorama preciso e non frazionato degli impegni che lo Stato, anche attraverso il suo Dicastero, onorevole Togni, va assumendo per la rinascita delle aree depresse.

Nei riguardi di tali aree, si potrebbe forse osservare che, se il Ministero dei lavori pubblici ha limitate possibilità d'investimenti, c'è però la Cassa del Mezzogiorno che dispone a loro favore di fondi massicci. Non è mia intenzione in questa sede discutere della «Cassa», nè esaminare se le procedure che hanno giustificato la sua costituzione siano più rapide e più economiche, nè se l'Ente operi meglio di quanto lo potrebbe il Ministero dei lavori pubblici, al quale ha sottratto alcune competenze. Sorvolo su tutto ciò, ma non esito a riconoscere che molti miliardi essa investe nel Mezzogiorno. Ora se è vero tutto ciò, e se quindi bisognerebbe aggiungere agli investimenti del Ministero dei lavori pubblici quelli effettuati dalla Cassa del Mezzogiorno – ciò che sposterebbe le percentuali da me enunciate in precedenza – è anche vero che agli interventi praticati da tale Ente, nelle regioni meridionali, corrispondono in misura anche maggiore quelli che lo Stato, direttamente o indirettamente, pratica al nord, attraverso Ministeri ed Enti, quali l'E.N.I. e l'I.R.I. Quindi, se tiriamo le somme degli investimenti comunque operati dalle varie Amministrazioni, nel Settentrione e nel Sud, le percentuali che ho esposte prima variano ancora a danno del Mezzogiorno, scendendo in tal caso al disotto del 30 per cento.

Tutto ciò evidentemente non tengono presente certi nostri colleghi che, considerandoci eccessivi sostenitori degli interessi meridionali, sono inclini a protestare, al punto che qualche volta non esitano ad investirci con un «basta con il Mezzogiorno!».

Essi perdono di vista il fatto che la «Cassa» opera unicamente, come ho già rilevato in precedenza, in settori limitati delle opere pubbliche, e che tutti gli altri, di vitale interesse per creare migliori condizioni di vita alle popolazioni meridionali, sono ancora di competenza del Ministero.

Perciò parliamoci chiaro. Se anche risultasse, ciò che non è, che si spende molto per il Mezzogiorno, io mi sentirei autorizzato ad affermare che le nostre regioni sono ancora, e lo saranno per molti anni, in credito verso lo Stato, il quale non si sdebiterà mai sufficientemente delle ingiustizie compiute a loro danno dall'unità d'Italia in poi.

Illustrate così, a grandi linee, le difficoltà nelle quali è costretto a muoversi il Ministro, mi occuperò, senza diffondermi – come ho fatto in altri interventi – in tutti i settori dell'Amministrazione dei lavori pubblici, particolarmente di quello delle comunicazioni, cioè delle viabilità, delle opere marittime e delle nuove costruzioni ferroviarie.

In tema di viabilità penso che saremo tutti d'accordo nel ritenere che le strade sono fattore essenziale di vita per una Nazione, e tanto più lo sono, quanto più intensa essa diventa, quanto più frequenti si fanno i rapporti fra regione e regione e fra un Paese e l'altro.

Ebbene, impostato nella sua prima programmazione il problema delle autostrade, rimane in gran parte da affrontare quello della viabilità nazionale.

Quando fu fondata l'Azienda della strada, che allora si chiamava A.A.S.S., l'Italia, erede anche in ciò di una grande tradizione – non per niente i romani furono veri maestri in tali costruzioni, aprendo vie consolari ovunque giunsero le legioni imperiali – nel giro di pochi anni, conquistò un primato di fronte agli altri Paesi d'Europa. Ricordo che in quel periodo compii un vasto giro in parecchie nazioni europee, comprese alcune a tenore di vita più elevato del nostro. Viaggiando, ebbi la precisa sensazione che noi, di colpo, da una situazione di strade polverose, fangose, per cui spesso i veicoli affondavano

fino ai mozzi delle ruote, eravamo passati, con le sistemazioni eseguite sulla rete viabile, ad una posizione di avanguardia. La Francia, che aveva iniziato la depolverizzazione di qualche strada, senza però le caratteristiche tecniche adottate dall'Italia, conservava ancora i piani viabili a schiena di asino; la Germania, grande paese, non aveva ancora iniziato la costruzione delle autostrade, nè impostato un piano per ammodernare le sue arterie ordinarie.

Gli stranieri, che dai valichi alpini scendevano nella penisola, non esitavano a manifestare meraviglia ed ammirazione per i progressi da noi compiuti, perchè si trovavano di fronte a belle strade pavimentate, rettificata, alberate, spesso fiancheggiate da siepi ed aiuole fiorite, in tutto adeguate alle esigenze del traffico di allora.

Oggi, fra le grandi Nazioni europee, siamo ad uno degli ultimi posti, e non certo per colpa dei Ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti in questi ultimi anni, o dei dirigenti dell'A.N.A.S., che si prodigano con impegno per fronteggiare la situazione, nella inadeguatezza del personale e dei mezzi finanziari a loro disposizione. Purtroppo il crescente sviluppo del traffico, la molteplicità dei mezzi a trazione meccanica, turistici, commerciali ed agricoli, in circolazione, hanno arrecato una forte degradazione ai manti stradali, danneggiati anche dalla guerra e da altri eventi calamitosi. Inoltre l'ampiezza delle strade non è più proporzionata al volume del traffico che su esse si svolge, nè i molti passaggi a livello tuttora esistenti sono più compatibili con le esigenze moderne. Oggi si corre, si ha fretta, si ha molta fretta, per cui avvengono disgrazie di anno in anno sempre più numerose. La situazione, insomma, è divenuta insostenibile in rapporto al ritmo di vita della Nazione.

La circolazione, alla fine del 1956, secondo alcune recenti statistiche registrava 2.056.065 autoveicoli e 2.500.000 motocicli e cicli-motore, e quindi complessivamente 4.556.000 unità. Nell'ultimo Convegno di Stresa è stato poi previsto, in base a dati attendibilissimi, il raddoppio, nel giro di pochissimi anni, della già sviluppatissima motorizzazione.

Gli incidenti stradali, che nel 1955 furono 139.754, sono passati nel 1956 a 166.290; i morti, che furono 5.759, sono

aumentati a 6.706; i feriti, che assommarono a 111.537, sono già saliti a 134.916. Le percentuali di incremento dei sinistri (basta confrontare quelli del 1956 con il 1953) nel giro di tre anni segnano: il 45 per cento negli incidenti, il 39 per cento nei morti, il 49 per cento nei feriti. Sono cifre che impressionano, di fronte alle quali non possiamo rimanere indifferenti, nè deve rimanere indifferente il Ministro del tesoro. Occorrono dunque adeguati provvedimenti.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ed il Codice della strada.

CROLLALANZA. Il nuovo Codice della strada potrà ridurre gli incidenti, ma non modificherà le condizioni di inadeguatezza delle nostre strade...

FERRETTI. E poi la disciplina degli automobilisti!

CROLLALANZA. Purtroppo la incresciosa situazione stradale, come già detto, non dipende da cattiva volontà o da incapacità degli organi tecnici competenti, ma dalle condizioni di insufficienza del bilancio.

Anche qui, un brevissimo sguardo panoramico allo stato di previsione dell'A.N.A.S.: esso pareggia fra entrate ed uscite nella cifra di 48.533.207.000 con un aumento di 7 miliardi e 724 milioni per variazioni in più o in meno; ma se andiamo ad analizzare l'aumento ci accorgiamo che non si tratta di maggiori disponibilità...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono annualità.

CROLLALANZA. Stavo per dirlo. Ma esaminiamo le entrate: esse ammontano a 39 miliardi 494 milioni 807 mila che, sotto varia forma, lo Stato elargisce all'A.N.A.S., e a 4.038.400.000 che provengono dalla gestione propria dell'A.N.A.S. per diritti di pubblicità, pedaggi di autostrade, ecc. È inutile scendere a maggiori dettagli, tanto più che il relatore, nella sua egregia relazione, ci ha fornito diffuse notizie. Basterà soltanto sottolineare che, prescindendo dalle spese di personale, le disponibili-

tà di fondi per i servizi ammontano a 36 miliardi 566 milioni 950 mila, che si riducono a circa 33 miliardi, al netto delle spese generali e di amministrazione; ma anche tale cifra, ai fini delle spese di manutenzione ordinaria e di sistemazione della vasta rete viabile, si riduce, a sua volta, sostanzialmente alla metà, perchè da essa bisogna stralciare i 10 miliardi destinati alle autostrade ed i fondi assegnati per riparazioni straordinarie, per il pagamento di impegni riferentisi a lavori già eseguiti, ad ammortamento di mutui e ad altri particolari compiti.

Sostanzialmente, quindi, si può contare su 10.980.000.000 per manutenzione ordinaria delle strade e su 3.800.000.000 per sistemazioni generali, cioè per le pavimentazioni e per quei piccoli lavori di rettifica di tracciati, che hanno particolare grado di urgenza. Ma tali disponibilità, come vedremo, sono assolutamente inadeguate, pur prescindendo da ogni programma di radicali trasformazioni della rete viabile, di cui diremo in seguito. Al riguardo basta soffermarsi su poche considerazioni.

Prima dello scoppio della guerra ed all'atto della ricostituzione dell'Azienda - che, essendo stata una realizzazione del fascismo, fu abolita appena cessato il conflitto, ma ricostituita nel 1948, quando ci si accorse dell'errore commesso, limitandosi a modificare la sigla, che da A.A.S.S. divenne A.N.A.S. - la consistenza della rete era di 21.416 chilometri, mentre oggi è di quasi 25 mila chilometri. Ebbene, allora l'Azienda disponeva di un fondo per manutenzione di 138 milioni che, in lire attuali, moltiplicando cioè questa cifra per 80 o 90, è di circa 13 miliardi, con una incidenza di 600 mila lire a chilometro; mentre oggi, con 3.500 chilometri in più, e con il malvezzo (contro il quale io ed altri colleghi in Commissione cerchiamo sempre di resistere) di continuare ad approvare nuove classifiche, prescindendo da un piano organico, essa non dispone che di circa 11 miliardi, cioè di qualcosa in meno di 400 mila lire a chilometro. La differenza da 600 a 400 mila è ancora maggiore, ove si consideri che, prima della guerra, le strade erano in perfetto ordine, essendo state da pochi anni sistemate, mentre attualmente si trovano nelle condizioni incresciose che voi conoscete. Inoltre le 400 mila lire a chilometro si riducono ancora, perchè su di esse fanno carico anche le spese della mano d'opera dei salariati. Infatti, sviluppata la rete stradale,

con l'incameramento di nuovi tronchi, non si è avuto cura di nominare altri cantonieri (solo adesso è in via di espletamento un concorso), e si è dovuto supplire con tale personale, ciò che è andato a detrimento delle già scarse disponibilità per le opere.

Il confronto delle cifre da me illustrate spiega, ma non giustifica, l'incresciosa situazione nella quale si trova ora la rete viabile.

Quali provvedimenti necessitano per modificare questo stato di cose? In rapporto ai 13 miliardi di anteguerra, mettendo anche in condizioni di parità, il che non è, lo stato di conservazione delle strade ed il loro sviluppo chilometrico, bisognerebbe che l'A.N.A.S. avesse a disposizione non meno di 15 miliardi per provvedere alle manutenzioni ordinarie, cioè per assicurare alla rete stradale condizioni di normalità.

Abbiamo parlato di manutenzione, ma se passiamo a considerare il fondo destinato alle sistemazioni, rileviamo che esso è di appena 3 miliardi e 800 milioni, quindi modestissimo, se si tiene conto che per alcune strade si tratta di rifare completamente il manto; il che importa spese di un ordine di grandezza molto superiore a quel che occorre per spargere del pietrisco e del catrame sulle strade. È da tener presente poi che ben mille chilometri di arterie passate all'Azienda, e tuttora a macadam, devono essere depolverizzate.

Nessuna sistemazione appare dunque possibile, se non in misura molto limitata, con così modeste disponibilità finanziarie; e penso che non si sbagli ovesi ritenga di destinare tale fondo, in aggiunta ai 2 miliardi appositamente stanziati in bilancio, alle riparazioni dei danni provocati dalle gelate e dalle alluvioni, per cui, a suo tempo, il Ministero dei lavori pubblici fece richiesta a quello del Tesoro di 10 miliardi.

Modesto è anche l'altro fondo di 2 miliardi, di cui alla legge n. 463, per il miglioramento e la costruzione di nuove strade nel Mezzogiorno. Le condizioni della viabilità in quelle regioni sono a tutti note; comunque ben diverse dal rimanente territorio nazionale. Se si aggiungono anche questi 2 miliardi ai 3.800 milioni assegnati per le sistemazioni generali, si dispone a questo scopo di non più di 300 milioni per ognuno dei 18 Compartimenti esistenti. Voi pensate che con 300 milioni a

disposizione per Compartimento si possa fare qualcosa di concreto in una rete che si sviluppa per 25.000 chilometri?

Abbiamo visto quali sono le necessità, quali i mezzi finanziari, di cui l'A.N.A.S., dispone, ma vale la pena di considerare quali sono le entrate che dà la strada allo Stato. Esse, per imposta di fabbricazione sugli olii minerali ed i carburanti, nonché per tasse di circolazione e di patente, sono passate, con uno sbalzo quasi astronomico, dai 28 miliardi complessivi dell'esercizio 1951-52 alle previsioni attuali di 350 miliardi. Di fronte a tale imponente gettito lo Stato non dà all'A.N.A.S. che 39 miliardi e 500 milioni per lavori di qualsiasi genere.

Il contrasto, onorevoli colleghi, è così stridente da giustificare ogni più grave giudizio al riguardo.

Il problema della viabilità nazionale non può essere visto e risolto però soltanto nei suoi aspetti contingenti; ma va considerato ed affrontato anche in rapporto al costante sviluppo del traffico. Le strade che andavano bene sino a qualche anno fa, oggi sono da considerarsi superate nelle loro caratteristiche tecniche. Occorre pertanto allargarle con doppie o triple carreggiate, rettificarle nelle curve e nelle accidentalità tuttora esistenti, liberarle da tutti i passaggi a livello e collegarle armonicamente con la rete in costruzione delle autostrade.

Questa necessità d'ammodernamento, e quindi di radicali organiche trasformazioni, non deriva soltanto da inderogabili esigenze della nazione, ma ci è imposta anche da precisi impegni che il Governo italiano si è assunto a Ginevra, nel 1950, allorchè, sottoscrivendo una dichiarazione comune a vari Stati europei, ha accertato di mettere in piena efficienza, in base a determinate caratteristiche tecniche, ben 6.671 chilometri di strade considerate di grande traffico internazionale. L'impegno si riferisce, per 3.670 chilometri, a tronchi della rete ordinaria nazionale e, per il resto, alle autostrade in esercizio, in corso di costruzione o previste dal piano regolatore, di cui alla legge n. 463.

Ora non si può certo far carico al Ministero dei lavori pubblici ed all'A.N.A.S. di non aver soddisfatto ancora queste esigenze, poichè mi risulta che da tempo è stato predisposto un piano tecnico e finanziario sia per attuare gli impegni di

Ginevra, sia per adeguare, con una radicale trasformazione, le altre strade di grande comunicazione alle accresciute esigenze dei nostri traffici. Il piano investe un complesso di 10 mila chilometri di arterie, con una spesa approssimativa di 400 miliardi. Tale spesa, che corrisponde grosso modo alle stesse previsioni formulate nello schema Vanoni, potrebbe essere scaglionata in 10 esercizi, in ragione di 40 miliardi all'anno, che rappresentano una modesta incidenza sui 350 miliardi, suscettibili di costante incremento, che lo Stato si è oramai assicurato dai proventi della strada. Qualora però essa fosse considerata eccessiva, in un momento in cui si tende al pareggio del bilancio, il Governo dovrebbe almeno finanziare il programma ridotto di 200 miliardi, in ragione di 20 miliardi all'anno, per consentire all'A.N.A.S. di dare attuazione all'impegno di Ginevra e per sistemare alcune fra le principali strade di grande comunicazione.

Prima di concludere questa parte del mio intervento riguardante la viabilità ordinaria affidata in gestione all'A.N.A.S., verso i cui dirigenti rivolgo un plauso per lo spirito di abnegazione con il quale hanno affrontato situazioni incresciose derivanti da calamità, vorrei raccomandare al Ministro di sollecitare i provvedimenti per adeguare gli organici del personale ai crescenti compiti dell'Azienda, in rapporto sia al piano in atto delle autostrade, sia a quelli che inevitabilmente dovrà svolgere per l'ammodernamento delle strade nazionali. Tale adeguamento si rende poi necessario anche per assicurare un minimo di carriera al personale, il quale si vede sbarrata dal vecchio organico la via per raggiungere quei gradi che siano proporzionati all'importanza dei compiti che esso svolge.

Ed ora passiamo brevemente alle autostrade. Come è noto, con la legge n. 463, furono stanziati 100 miliardi, destinati alla costruzione di un primo gruppo di autostrade, mediante contributi da parte dello Stato, in media del 33-34 per cento, che consentiranno di realizzare opere ammontanti complessivamente a circa 300 miliardi, per uno sviluppo chilometrico, grosso modo, di 1.400 chilometri. La maggior parte delle concessioni, come è noto, sono state già attribuite, ciò che ha consentito l'inizio dei lavori e l'attivazione di molti cantieri; altre stanno per perfezionarsi. Si può dire che tutto l'apparato riguardante la

prima impostazione delle autostrade è in moto, all'infuori del tronco Napoli-Bari, per il quale si commise l'errore di dare l'incarico al progettista di studiare tre soluzioni di massima, che hanno suscitato deplorabili campanilismi e rivalità tra regione e regione; mentre sarebbe stato più conveniente affidarsi all'ingegner Tocchetti per la compilazione di un unico progetto, rispondente alle obiettive esigenze economiche di zone depresse che meritano di essere valorizzate. In conseguenza di tale errore si è perduto fin'ora molto tempo e l'A.N.A.S. si è vista costretta, di fronte al contrasto dei pareri forniti dagli Enti locali, a disporre una indagine sui traffici attuali in corrispondenza dei vari tracciati.

Io vorrei raccomandare all'onorevole Ministro di disporre l'acceleramento dei tempi, allo scopo di consentire la scelta del tracciato più idoneo e il conseguente incarico del progetto definitivo all'ingegner Tocchetti; tanto più che, in base alla legge n. 463, il 25 per cento della somma globale è riservato a favore delle autostrade del Mezzogiorno, ove, se si esclude il tratto Capua-Napoli, nessuna realizzazione è ancora in atto.

Oltre i 100 miliardi già accennati, l'A.N.A.S., con la legge n. 1388, è stata autorizzata a contrarre mutui per 50 miliardi per il raddoppio delle autostrade esistenti. Ho voluto ricordare tutto ciò, che è già noto all'Assemblea, semplicemente per far presente che il programma in atto o di prossima attuazione, non corrisponde ancora alle esigenze della Nazione, consacrate nel piano regolatore approvato a suo tempo dai due rami del Parlamento.

Di ciò si rese conto lo stesso Ministro Romita allorchè prese l'iniziativa di un disegno di legge inteso a finanziare, con autorizzazione di spesa di 55 miliardi, un nuovo gruppo di autostrade: la Bologna-Rimini, la Venezia-Trieste, la Livorno-Pontedera-Altopascio e la Palermo-Catania, oltre i necessari raccordi all'«autostrada del sole» della rete viabile nazionale, onde fare affluire le arterie minori ad uno dei grandi collettori del traffico. Secondo voci raccolte sembra, onorevole Ministro, che Ella voglia integrare tale programma aggiuntivo con altri tronchi, e precisamente con la Bologna-Padova, che congiungerebbe l'«autostrada del sole» a Venezia, con la Udine-Tarvisio e la Piacenza-Torino. Sono questi tutti tronchi che meritano di

essere realizzati, ma che, per non essere compresi nel piano regolatore allegato alla legge n. 463, dovrebbero venir sottoposti all'approvazione del Parlamento.

In contrasto però con tale notizia, che non so quale fondamento abbia, Ella, di recente, ha fatto delle dichiarazioni non molto entusiastiche circa la necessità di un ulteriore sviluppo di tali arterie, forse alludendo al Mezzogiorno, perchè ritiene esigenza essenziale per alcune regioni, che ne sono alquanto sfornite, la costruzione di strade ordinarie.

Il proposito di colmare le lacune tuttora esistenti nella viabilità minore delle zone depresse è quanto mai lodevole e perciò non può non trovarmi consenziente; ma penso che si sbaglierebbe a sottovalutare il bisogno di una adeguata rete di autostrade anche nel Mezzogiorno, che ha vasti territori tagliati fuori dalle grandi arterie di comunicazioni stradali e ferroviarie, specialmente con il Nord. A che varrebbe continuare a costruire strade secondarie, se queste non affluissero nei grandi collettori destinati a convogliare i traffici e ad accorciare le distanze?

Per queste considerazioni occorre guardare il problema con visione ampia ed organica, sempre nelle linee, per altro, del piano regolatore autostradale approvato dal Parlamento e nello stesso spirito dello schema Vanoni. Noi non chiediamo niente di più di quanto è consacrato in documenti ufficiali. Bisogna perciò far proseguire l'«autostrada del sole» oltre Napoli, fino a Reggio Calabria. Quanto all'autostrada adriatica, che nel programma integrativo dei 55 miliardi si vorrebbe limitare a Rimini, sostengo la necessità che venga estesa, come previsto, fino a Lecce, essendo essa essenziale per assicurare il rapido collegamento della Puglia con l'Italia settentrionale e per fronteggiare l'intenso traffico che si svolge attualmente sulla litoranea strada nazionale, ove i sinistri sono purtroppo assai frequenti. Non più tardi di avant'ieri sono stato spettatore di uno scontro gravissimo alle porte quasi di Bari, che è stato causa di altre vittime umane.

Noi pugliesi non sollecitiamo che s'intraprendano i lavori contemporaneamente lungo tutto il tracciato, da Bologna a Lecce, ma auspichiamo che lo stesso criterio adottato per l'«autostrada del sole», ove si è attaccata l'opera dal Nord e dal Sud, venga seguito per l'Adriatica, tanto più che il tratto

Bari-Canosa risulterà comune anche all'autostrada Bari-Napoli, che è già finanziata. Non dovrebbe risultare quindi eccessivamente gravoso l'onere per sviluppare il tratto terminale da un lato verso Foggia e dall'altro verso Lecce. Ciò varrebbe intanto a decongestionare il traffico in Puglia sulla litoranea n. 16.

Ed ora, onorevole Ministro, poichè non vedo i problemi in funzione campanilistica, anche se sono un meridionalista convinto che si batte per il Mezzogiorno, mi consenta di esprimere la mia meraviglia per il fatto che non si senta ancora la necessità di mettere in attuazione l'autostrada Bologna-Verona-Brennero. È possibile che non si tenga conto del notevole traffico automobilistico proveniente dalla Germania, che contribuisce in modo prevalente ad incrementare le correnti turistiche che scendono dai valichi alpini in Italia? Di fronte a 9 milioni di turisti viaggianti in automobile, ve ne sono soltanto 3 milioni che hanno preferito la ferrovia!

Ebbene, tanto l'autostrada per il Brennero che quella che dovrà scorrere lungo l'Adriatico, vanno considerate non in funzione di particolari interessi locali, ma nel quadro di quelli più vasti di carattere nazionale, che assumono attualmente speciale importanza, anche dal punto di vista economico, in considerazione della disciplina dei traffici internazionali per il Mercato comune.

Ma, purtroppo, come per i servizi marittimi sovvenzionati, che oggi si cerca ingiustamente di concentrare sempre più nei porti dell'alto Tirreno, così anche per le autostrade si delinea la stessa tendenza; ciò che rappresenta una manifesta incomprendenza da parte del Governo verso il versante adriatico.

Infatti, soltanto nel tratto fra Savona e Livorno, scenderanno al mare cinque autostrade: la Torino-Ceva-Savona, la Milano-Serravalle-Genova, la Parma-Sarzana, la Firenze-mare, la Firenze-Altopascio-Pontedera-Livorno...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Quando saranno costruite.

CROLLALANZA. Alcune sono in esercizio, altre in via di concessione e le rimanenti in gran parte finanziate.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è così.

CROLLALANZA. La Torino-Ceva-Savona è finanziata; la Milano-Serravalle, che integra la Serravalle-Genova, anche; la Parma-Sarzana è in programma; la Firenze-mare è da anni in esercizio; la Altopascio-Pontedera-Livorno...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è finanziata.

CROLLALANZA. Ma fa parte del secondo gruppo che si intende varare con il finanziamento integrativo dei richiesti 55 miliardi. Le dichiaro subito che questa è un'opera necessaria, perchè un porto come Livorno ha bisogno di essere servito da rapide comunicazioni. Come vede, onorevole Ministro, io non faccio del campanilismo.

Sottolineo però ancora una volta che, purtroppo, ci stiamo abituando a considerare l'Adriatico come un mare morto. E non deve essere così, anche se dall'opposta sponda ci divide, in questo dopoguerra, una barriera politica. Questa barriera deve pur cadere, perchè non è possibile che fra noi e quei popoli ci sia una eterna lotta e l'impossibilità di convivenza, per lo meno sul piano economico. L'Adriatico è un mare che può e deve tornare a vivere e ad essere quello che è sempre stato. A mio modo di vedere si commette un grave errore a sottovalutarne la insostituibile tradizionale funzione, favorendo in prevalenza quella del Tirreno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questa non è la mia politica.

CROLLALANZA. Ne sono convinto. Difatti io ho parlato di servizi marittimi e di autostrade di cui Ella non ha alcuna paternità.

Ho ricordato in precedenza che le strade rendono attualmente allo Stato 350 miliardi l'anno, ma devo aggiungere che, allorquando fu varata la legge per finanziare, con cento miliardi, il primo gruppo di tali arterie, se ne approvò, in parallelo, un'altra di inasprimenti fiscali. Tali inasprimenti, che hanno

notevolmente maggiorato l'incremento normale delle entrate derivanti dalle tasse sui carburanti, sugli olii minerali, sulla circolazione e sulle patenti, furono adottati unicamente per finanziare il primo programma delle autostrade. Da parte degli automobilisti si brontolò dapprima, ma alla fine si accettò con rassegnazione l'aggravio, dato che una volta tanto si risolveva a beneficio della stessa circolazione stradale. Senonchè gli inasprimenti non hanno dato, come si sosteneva dal Governo, soltanto i 10 miliardi necessari a coprire, in ogni esercizio, il fabbisogno per le autostrade, ma nel 1956 hanno reso ben 31 miliardi. Quindi lo Stato ha incassato ed incassa 20 miliardi in più all'anno, indipendentemente dall'incremento normale di tale tributi; cioè incassa due terzi in più di quello che da all'A.N.A.S. per la costruzione di tali arterie.

Sarebbe giusto in conseguenza che almeno 10 miliardi, sui 20 che si realizzano in eccedenza alle previsioni, ritornassero alla strada. Ciò consentirebbe di finanziare un secondo programma dell'ordine di cento miliardi, e quindi l'attuazione, in aggiunta alle autostrade di cui al disegno di legge presentato dall'onorevole Romita al Tesoro, anche dell'autostrada adriatica, oltre Rimini, con particolare riguardo al tronco terminale, e di quelle altre più urgenti che ho accennato in precedenza. Ma se lo Stato vuole proprio ignorare lo specifico compito che avevano quegli inasprimenti fiscali, autorizzi almeno la contrattazione di un prestito all'estero, possibilmente con la Banca internazionale per la ricostruzione (B.I.R.S.), la quale ha già concesso 120 milioni di dollari per la costruzione di autostrade ad altri Paesi, che non sono più poveri di noi, ma che anzi si trovano in condizioni notevolmente superiori alle nostre.

L'operazione non dovrebbe essere difficile, tenuto conto che tale banca, attraverso la Cassa del Mezzogiorno, ha già elargito dei prestiti all'Italia, compreso quello per la elettrificazione di alcuni tronchi ferroviari.

Sempre per quanto si attiene ai problemi delle comunicazioni stradali, vorrei chiedere al Governo, e per esso all'onorevole Togni, se intende veramente risolvere quello della viabilità minore, gestita dalle Province e dai Comuni. Se l'A.N.A.S. ha 25 mila chilometri di strade che minacciano di andare in rovina, ve ne sono altri 45 mila provinciali e 107 mila comunali

egualmente bisognose di adeguati provvedimenti, specie quelle comunali.

È vero che il problema ha formato oggetto di lungo studio da parte di una commissione interministeriale, e che uno schema di provvedimento legislativo è stato approvato dal Consiglio dei ministri ed è passato quindi alla Camera, dove è oggetto di molte riserve e perplessità, per la sua insufficiente impostazione finanziaria, ma sembra che esso finirà con il rimanere insabbiato, perchè il Tesoro resiste alla richiesta di più adeguati contributi da concedere alle Provincie. Lo Stato, così, trincerandosi nelle solite difficoltà di bilancio, finirebbe con il mandare in rovina non solo il proprio patrimonio, ma anche quello degli enti locali.

Un breve accenno ora ad un altro settore delle comunicazioni. Vi è al Ministero dei lavori pubblici una Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie, che purtroppo è costretta a segnare il passo. Fa quel poco che gli consentono gli scarsi mezzi a sua disposizione, eseguendo dei tronchi di linea che da decenni avanzano col rallentatore, come la Aulla-Lucca, e completando la Gela-Caltagirone; tutti lavori di modesta mole, di fronte a quella che è la tradizione di questo servizio, che ha realizzato, fra l'altro, in passato, la Bologna-Firenze e la Napoli-Roma, cioè due grandi opere. Oggi invece si trova nell'impossibilità di dare attuazione anche a quei progetti che, dalla stessa commissione interministeriale, sono stati riconosciuti di preminente interesse nazionale, quali la Bari-Matera-Metaponto e la Cosenza-Paola che, neanche a farlo apposta, riguardano il Mezzogiorno.

Ora, non dirò, come ha detto il collega Cappellini in Commissione: «se la Direzione generale ha scarsa attività, è meglio passarla al Ministero dei trasporti». No, le Ferrovie dello Stato gestiscono le linee; il Dicastero dei lavori pubblici ha il compito di costruirle. Lo Stato però deve dare i mezzi indispensabili perchè quelle ancora occorrenti siano costruite. Se alcune regioni, specie al nord hanno sufficienza e forse esuberanza di linee (siamo nel periodo in cui la strada prevale sulla rotaia), ve ne sono altre, la Lucania per esempio, dove la ferrovia, come mezzo di rapide comunicazioni, è ancora un mito, perchè quelle esistenti a scartamento ridotto, che si

arrampicano sui cocuzzoli, seguendo tracciati viziosi, risentono della gretta mentalità campanilistica dell'epoca nelle quali vennero costruite. È necessario quindi alimentare, con un adeguato stanziamento, la possibilità di lavoro per la Direzione delle nuove costruzioni, benemerita per le grandi realizzazioni conseguite in decenni di attività. Ciò consentirebbe di dare esecuzione al progetto della Bari-Metaponto che, saldando con notevole abbreviazione del percorso l'Adriatica alla Jonica, renderebbe agevoli e sollecite le comunicazioni fra la Sicilia, la Calabria e la Puglia e fra queste regioni ed il Nord.

Un'altro accenno intendo fare per le opere marittime, che continuano ad essere trascurate costantemente negli stanziamenti di bilancio.

Anche in questo settore, purtroppo, si lamenta un cimitero di opere incompiute; ma due incompiute in modo particolare voglio segnalare: mi riferisco anzitutto al bacino di carenaggio di Taranto, costruito per tre quarti prima della guerra. Trattasi di un'opera grandiosa, capace di assicurare la manutenzione e le riparazioni di qualsiasi genere alle navi anche di grosso tonnellaggio che solcano il Mediterraneo; situata nel posto più idoneo, all'estremo limite della Penisola, in un golfo ben riparato. Ebbene, i lavori di tale bacino, che assorbirebbe una mano d'opera altamente qualificata, la quale risulta spesso esuberante per i cantieri navali, sono sospesi dallo scoppio della guerra, e non vi è a tutt'oggi nessun accenno di ripresa. Tutto ciò è in contrasto con l'impegno dimostrato, dopo la stasi bellica, per il bacino di carenaggio di Napoli e con l'interessamento premuroso per le richieste di opere del genere avanzate da alcuni centri marittimi del nord. Poichè il bacino di carenaggio di Taranto aveva ed ha tuttora una sua funzione, penso che sia un delitto non portarlo a termine; tanto più che, di fronte alle centinaia di milioni già spesi, che oggi rappresentano molti miliardi, non c'è che da investire delle somme relativamente modeste per metterlo in esercizio, con grande beneficio di una città, che risente del fatto di non avere più nelle sue acque una grande flotta militare, la quale costituiva la sua principale fonte di vita.

L'altra grande incompiuta, l'ho illustrata in un articolo di cui le ho inviato copia, onorevole Ministro, e riguarda Bari,

dove da qualche anno è sospesa ogni attività lavorativa per completare le opere di ampliamento e di attrezzatura di quel bacino portuale, opere delle quali si attribuisce la paternità ad una presunta megalomania di un certo Ministro dei lavori pubblici, che sarei io.

Non è male chiarire al riguardo, anche per smontare la campagna denigratoria che si conduce da tempo, mossa da altri centri marittimi, interessati a contrastare l'immane avvenire riservato al porto di Bari, che il suo potenziamento, scaturito dall'accertato crescente sviluppo dei traffici, fu disposto dal Governo liberale prima del fascismo. Mi spoglio quindi di un merito, e per alcuni di un demerito, che mi si vuole attribuire. Se un merito ho io, che poi è comune agli altri Ministri fascisti a me succeduti al Dicastero dei lavori pubblici, è quello di aver assicurato il normale svolgimento dei lavori, con mezzi adeguati, oltre a quelli inizialmente stanziati dal Governo liberale.

Ma c'è molto ancora da fare per completare quel porto e per ripristinare alcuni fabbricati distrutti dalla guerra. Manca la darsena dei petroli, mancano i grandi magazzini per un adeguato ricovero delle merci; manca una completa attrezzatura meccanica, manca la stazione marittima. Ciò che è più importante ed urgente, però, è l'ultimazione del molo foraneo, indispensabile per garantire definitivamente la sicurezza nel nuovo bacino, alle operazioni marittime che in esso si svolgono. Solo quando quest'opera sarà portata a termine risulterà evidente la sua grande utilità.

Per assicurare il finanziamento di tutte le opere occorrenti, previste dal piano regolatore, fu inserito uno speciale articolo nella legge speciale per Bari; quella legge però si è sperduta nei meandri delle resistenze passive del Governo. Purtroppo le leggi speciali, quando sono di iniziativa parlamentare, si insabbiano, ma quando invece sono promosse dal Governo, che di esse si serve continuamente, allora trovano giustificazione di fronte alle ristrettezze degli stati di previsione.

Per la verità, onorevole Ministro, il suo predecessore, per le mie molte insistenze, rivolte nei numerosi interventi in quest'Aula ed in vari colloqui personali avuti con lui, riconobbe la necessità della ripresa dei lavori nel porto, finì con il

disporre la compilazione di un progetto di stralcio per l'importo di 1 miliardo e 800 milioni, al fine di completare almeno il molo foraneo, e ne dispone l'esame da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale lo approvò. Il progetto fu quindi trasmesso al Consiglio di Stato. È pacifico che quando si manda un progetto al Consiglio di Stato...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non fu stanziata nemmeno una lira.

CROLLALANZA. Mi lasci finire: sto venendo proprio a questo. Il Consiglio di Stato, secondo quanto Ella ha avuto la bontà di comunicarmi, ha dato parere favorevole; però Ella ha tenuto a precisarmi che il Ministero non ha i mezzi a disposizione, perchè i limitati stanziamenti di bilancio debbono fronteggiare le esigenze di tutti i porti italiani.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Due miliardi per tutti i porti italiani!

CROLLALANZA. Fino a prova contraria, il porto di Bari assolve a funzioni nazionali e, nell'ordine di graduatoria, fra quelli da completare, è al primo posto, e quindi, anche ai fini della manutenzione delle opere già costruite, non può essere più oltre ignorato. Se lei non provvede si assume, come i suoi predecessori prima di lei, una grave responsabilità. Ulteriori ritardi nel provvedere non avrebbero alcuna giustificazione. Se non vi sono mezzi adeguati in bilancio si assicuri il finanziamento, almeno del progetto di stralcio, con legge speciale. Presentata da lei, la legge speciale dovrebbe passare; se la presentassimo noi parlamentari non passerebbe di certo. È tempo che si dia prova di comprensione alle esigenze di vita di una città operosa ed intraprendente che, non da oggi, è all'avanguardia nella rinascita del Mezzogiorno.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi accorgo di aver parlato lungamente, del che chiedo venia; ma ciò è dipeso non soltanto dalla passione che io porto ai problemi tecnici ed economici del nostro paese, per mia particolare inclinazione e per la possibilità che mi è stata offerta, in lunghi anni, di

considerarli e studiarli da posti di responsabilità, ma anche per la benevola attenzione con la quale è stato seguito il mio intervento.

Non ho la pretesa di aver rivelato inconvenienti a lei ignoti, onorevole Ministro, anche se da pochi mesi Ella dirige il Dicastero dei lavori pubblici, perchè nel disimpegnare le sue alte funzioni, è certamente abituato, oltre che per innata sensibilità, anche per acquisita mentalità, quale Presidente dell'Associazione dei dirigenti di azienda, ad esaminare i problemi tecnici su un piano di concretezza economica. Ho ritenuto soltanto di prospettare, ancora una volta, al Senato e al Governo, non certo messo da desiderio di critica preconcepita, la necessità di porre fine ad uno stato di cose, che prolungandosi ulteriormente, esporrebbe lo Stato a sacrifici finanziari ancora maggiori, ritardando nel contempo quel processo di potenziamento della nostra vita economica che, se è auspicabile per tutto il Paese, è fondamentale per la rinascita del Mezzogiorno e delle Isole.

Ella, nella replica alla Camera, ha esposto concetti ed annunziato propositi quanto mai lodevoli; ma, onorevole Ministro, senza mezzi adeguati, di carattere straordinario, che consentano una buona volta, in questo dopo guerra, al Dicastero dei lavori pubblici di assolvere ai suoi compiti d'istituto e di tornare di nuovo ad essere il centro motore e coordinatore della attività costruttiva dello Stato, i suoi propositi cozzeranno contro una realtà che minaccia di diventare cronica e di peggiorare sempre più.

Se lodevoli, d'altra parte, sono anche i propositi del Governo per raggiungere il pareggio del bilancio, gravi sarebbero le conseguenze ove, per giungere prima alla meta, esso persistesse nell'ignorare gli inconvenienti che si ripercuotono nell'Amministrazione dei lavori pubblici, non assicurandole i mezzi indispensabili, non soltanto per mantenere in efficienza le opere che minacciano di andare in rovina e per completare quelle che da lungo tempo sono sospese, e quindi in abbandono, ma anche per sviluppare quei programmi poliennali straordinari, che Ella, con giusta visione delle necessità nazionali, ha annunziato in via di elaborazione onde determinare, con nuove attrezzature tecniche, anche nuovi incentivi

economici, e di conseguenza nuove fonti di entrata alle casse dello Stato. Continuando in una politica che, nel caso particolare, è di cieche economiche, si finirebbe con l'ottenere risultati apparentemente favorevoli, ma in sostanza controproducenti.

Chiudo quindi questo mio intervento augurandole, onorevole Ministro, di poter superare felicemente gli scogli della difficile navigazione, che attualmente Ella è costretto a compiere. *(Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:  
Delega al Governo ad emanare  
nuove norme in materia  
di circolazione stradale (\*)**

*(Senato della Repubblica, seduta del 23 gennaio 1958)*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

TOMÈ, *segretario*:

«Il Senato della Repubblica, nell'accordare la delega al Governo per l'emanazione delle nuove norme in materia di circolazione stradale, mentre riconosce l'opportunità di aumentare, entro giusti limiti, le distanze dal ciglio stradale per la installazione di stazioni o pompe di rifornimento dei carburanti, ritiene che esse debbano considerarsi vevoli solo per i nuovi impianti, non potendosi riferire a quelli esistenti che, ove costituissero ostacolo alla circolazione ed all'ampliamento delle sedi stradali, dovrebbero essere rimossi in base alla legge sulle espropriazioni per pubblica utilità».

---

(\*) Il disegno di legge (*stampato* n. 2227) fu approvato definitivamente dal Senato nella stessa seduta e divenne la legge 4 febbraio 1958, n. 572.

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, non ritengo che una materia come quella che formerà oggetto delle nuove norme sulla disciplina della circolazione stradale possa essere trattata e discussa esaurientemente in questa Aula, tenuto conto che le norme di ordine tecnico e giuridico investono molteplici interessi e la competenza di vari Ministeri.

Ricordo, per esperienza vissuta, le lunghe discussioni svoltesi nell'apposita Commissione quando fu compilato il vecchio Codice della strada. Occorse un lungo tempo per elaborare le norme e quindi per approvarle. Lo stesso si è verificato in questi ultimi anni presso il Ministero dei lavori pubblici, per aggiornarle e renderle aderenti alle esigenze dei tempi, data la complessità stessa della materia. Sarebbe quindi ingenuo, da parte nostra, pensare che norme tecniche e giuridiche di tale ampiezza possano essere discusse ed approvate dal Parlamento. Perciò dichiaro subito che sono favorevole alla delega al Governo, augurandomi che il Governo ne faccia buon uso.

Voglio tuttavia fare presente solo poche considerazioni in ordine ad alcune indiscrezioni apparse sulla stampa, circa l'articolo 9 dello schema predisposto, o che sta per essere ultimato dalla Commissione interministeriale. Le indiscrezioni hanno destato un giusto allarme in una vasta categoria di persone. Secondo quanto è stato riferito, con l'articolo 9 verrebbe disposta una maggiore distanza del ciglio stradale per le stazioni di servizio dei carburanti e lubrificanti. Esse attualmente, in base alle norme del Codice in vigore, non possono sorgere ad una distanza minore di 3 metri.

Tale distanza non è certo più adeguata e risulta in effetti già superata nell'impianto di molte stazioni, alle volte di aspetto monumentale, sorte lungo le strade statali, specialmente da parte di alcuni grossi complessi industriali. Alle porte di Roma ve ne è una di dimensioni veramente enormi, con annesso albergo. Si comprende quindi che la norma dei 3 metri non può certo venire applicata in questi casi. D'altra parte è anche giusto che si considerino le eventuali ulteriori necessità tecniche di adeguamento della rete italiana allo sviluppo della circolazione,

a cominciare dall'esigenza oramai inderogabile di procedere al raddoppio delle sedi stradali.

Tutto ciò, che dovrebbe comunque riguardare soltanto i nuovi impianti, non giustifica le nuove distanze che sembrano eccessive. Sarebbero infatti previsti allontanamenti dal ciglio stradale di 26 metri per le autostrade, di 16 metri per le strade ordinarie statali, di 12 metri per le provinciali e di 8 metri per quelle comunali.

Secondo le indiscrezioni apparse sui giornali sembrerebbe inoltre che le predisposte norme non consisterebbero solo nel prescrivere distanze così notevoli dal ciglio stradale, anche per le arterie di modesta portata, quali sono le comunali, ma nell'imporre l'arretramento delle attuali stazioni o pompe di rifornimento, senza alcuna possibilità di indennizzo o compenso per gli attuali concessionari, i quali dovrebbero sostenere spese notevoli per la rimozione e per l'acquisto di nuovi suoli.

Ora se si considera che esistono in Italia 1.200 aziende medie e piccole di pompaggio, con 14.000 stazioni e 100.000 dipendenti, per un valore di 60-70 miliardi, si ha un quadro esauriente del danno economico che deriverebbe, specie ai piccoli concessionari che non sono certo in grado di sostenere un simile onere. Tutto questo gioverebbe solo ai grossi complessi industriali, a quei complessi monopolistici che quotidianamente formano oggetto di vivace critica da parte dell'opinione pubblica per la larghezza dei mezzi che essi impiegano anche in spese pubblicitarie eccessive.

Io penso che il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con gli altri Ministeri interessati, non possa non valutare con molta attenzione gli inconvenienti da me denunciati ed il giustificato stato di allarme che si è diffuso nella vasta categoria degli attuali concessionari.

Per queste ragioni nel richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sull'ordine del giorno da me presentato, ne raccomando al Senato l'approvazione. *(Applausi dalla destra)*.

**Sui disegni di legge costituzionale:  
modifiche all'articolo 57 della Costituzione  
modifiche all'articolo 59 della Costituzione  
modifiche all'articolo 60 della Costituzione (\*)**

*(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 5 marzo 1958)*

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, accogliendo la raccomandazione del Presidente della nostra Assemblea, sarò brevissimo nel fare una dichiarazione di voto a nome del Gruppo del MSI.

I colleghi Condorelli e Franza hanno già illustrato adeguatamente l'ordine del giorno nella seduta di ieri l'altro. Non starò quindi a ripetere cose già dette.

In un momento, però, nel quale di fronte al Paese ogni Gruppo e ognuno di noi assume notevoli responsabilità per le decisioni che stiamo per adottare, i colleghi del MSI, mi commettono l'incarico di sottolineare che presentando insieme ai rappresentanti del P.N.M. quell'ordine del giorno abbiamo inteso consacrare in esso l'impossibilità, venutasi a determinare

---

(\*) I disegni di legge (*stampati nn. 1931/1977-bis, ter e quater*) stralciati dal disegno di legge n. 1931/1977, approvato in prima deliberazione dal Senato il 22 novembre 1957 e dalla Camera dei deputati, con modificazioni, il 21 dicembre 1957, non giunsero ad approvazione.

in conseguenza della dichiarata astensione da parte del Gruppo della democrazia cristiana, di varare una qualsiasi riforma del Senato. Tale impossibilità è risultata più che evidente attraverso i successivi e multiformi atteggiamenti assunti dalla Democrazia cristiana in quest'Aula e nell'altro ramo del Parlamento, e culmina nella decisione di approfittare delle perplessità manifestate in materia di regolamento del senatore De Nicola per uscire dalla equivoca situazione nella quale essa si trovava.

È evidente che, consacrando in quell'ordine del giorno tale atteggiamento sabotatore, abbiamo mirato principalmente a denunciarlo al Paese.

Ebbene, nonostante la chiarezza delle finalità alle quali ci siamo ispirati, il senatore Lussu, nel suo recente intervento, ha ritenuto di poter affermare che da parte nostra ci sarebbe stato un colpo di scena nel giro di 24 ore con il passaggio sulle posizioni del Governo. Evidentemente egli mostra di ignorare, come ha spiegato il senatore Franza, che la linea del nostro Gruppo è stata sempre logica, rettilinea e consequenziale, in Commissione ed in Aula. Tale chiaro atteggiamento, se non autorizzava il Gruppo di maggioranza, quando ci siamo trovati su un piano di convergenza con le sinistre, per cercare di sbloccare una situazione che si era determinata, ad attribuirci una collusione con i socialcomunisti, non autorizza certo il senatore Lussu ad affermare che, nel giro di 24 ore, ci siamo collusi con la Democrazia cristiana e con il Governo. Lo spirito dell'ordine del giorno, illustrato sia dal senatore Condorelli, sia dal senatore Franza, se un significato aveva inequivocabile era di sfiducia verso la Democrazia cristiana per l'atteggiamento assunto nei riguardi della riforma. Ed allora, non deve nè offrire motivo di speculazione politica, nè di meraviglia se noi – che pure avevamo cercato, trovandoci sullo stesso piano con tutti gli altri gruppi di opposizione, di sbloccare la situazione, attraverso la divisione in tre disegni di legge di quello pervenutoci emendato dalla Camera dei deputati – voteremo contro, senza entrare nel merito dei singoli disegni di legge, dando a questo voto un significato esplicito di sfiducia nei riguardi del Governo, di pieno contrasto con la Democrazia cristiana, e di netta differenziazione politica con il settore di sinistra, dal quale ci divide un incolmabile abisso ideologico. *(Applausi dalla destra).*

**Sul disegno di legge:  
Delega al Governo per la disciplina  
della cessione in proprietà a favore  
degli assegnatari degli alloggi di tipo  
popolare ed economico costruiti o da costruire  
a totale carico dello Stato ovvero  
con il suo concorso o contributo (\*)**

*(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 12 marzo 1958)*

PRESIDENTE. [...] Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Ferzetti, Franza, Barbaro, Marina e Turchi. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, il problema del riscatto degli alloggi economici e popolari a favore degli inquilini è oggetto da anni del più vivo interessamento delle categorie impiegate e delle classi meno abbienti, ed ha dato luogo, fin dalla precedente legislatura, alle prime iniziative legislative intese a risolverlo.

---

(\*) Il disegno di legge (*stampato* n. 2498) fu approvato definitivamente dal Senato nella stessa seduta e divenne la legge 21 marzo 1958, n. 447.

Anche durante questa legislatura, nell'altro ramo del Parlamento, alcuni deputati hanno presentato a questo scopo altri disegni di legge, ma purtroppo il loro *iter* è stato alquanto laborioso ed inconcludente, nonostante il tentativo di unificarli in un unico testo per giungere infine ad una soluzione, la quale se è attesa con impazienza dagli interessati, trova anche – bisogna riconoscerlo – larghe simpatie nell'opinione pubblica.

Ebbene, nonostante ciò, per una serie di circostanze, la provvida iniziativa sembrava ancora una volta destinata ad insabbiarsi. Bisogna dare atto al Ministro Togni di avere, ad un certo momento, viste le difficoltà che si presentavano – con l'imminente fine della legislatura della Camera dei deputati e con il probabile scioglimento del Senato – rotto gli indugi e proposto alla Camera dei deputati, la quale ha finito con l'accettarla, una soluzione intesa a sbloccare il problema, attraverso la delega al Governo per consentirgli, nel breve giro di pochi mesi, al massimo di otto, di articolare tutta la materia in un legge organica e in base a determinati orientamenti che sono stati approvati dall'altro ramo del Parlamento.

Dirò subito che, allo stato delle cose, sono favorevole alla delega, perchè diversamente un problema, così vivamente sentito e di così vasta portata, finirebbe con l'essere ereditato dalla prossima legislatura la quale, nei primi mesi di vita sarà impegnata prevalentemente nell'approvazione dei bilanci e, successivamente, nella ripresa di discussione di altri importanti disegni di legge, che stanno per decadere e che certamente verranno ripresentati.

Detto ciò, e dichiarando che il gruppo del M.S.I., voterà favorevolmente alla delega al Governo, debbo aggiungere che, pur essendo consenziente, in linea di massima, alle direttive che ispireranno la legge e che sono fissate nell'articolo unico sottoposto al nostro esame, ritengo opportuno, onorevole Ministro, precisare il nostro punto di vista. A questo scopo ho presentato, e chiederò al Presidente dell'Assemblea che lo sottoponga a votazione, il seguente ordine del giorno, che commenterò nei suoi aspetti essenziali:

«Il Senato,

considerata la necessità, nelle attuali contingenze, di approvare la delega al Governo per la disciplina della cessione

in proprietà a favore degli assegnatari degli alloggi di tipo economico e popolare, costruiti o da costruire a totale carico dello Stato, ovvero con il suo concorso o contributo;

impegna il Governo:

1) a dare la maggiore estensione all'applicazione della legge, avendo cura, nello stesso tempo, di smobilitare, ai fini del riscatto, dalla gestione patrimoniale, interi blocchi di fabbricati, cominciando da quelli per prima costruiti;

2) a mantenere in limiti modesti – ove se ne ravvisi una comprovata necessità – in attesa di nuove costruzioni, il nucleo di alloggi da riservare agli ulteriori compiti tradizionali di istituto;

3) a non escludere dal riscatto, per l'accresciuto valore di alcune aree, gli alloggi costruiti dall'I.N.C.I.S., dall'ex I.R.C.I.S. e quelli comunque caratterizzati da tali plusvalenze, sia in Roma che in altre città;

4) ad evitare nelle assegnazioni cambi di alloggi, quando vi sia lieve sproporzione fra il numero dei componenti il nucleo familiare e la superficie degli alloggi attualmente occupati;

5) ad impartire direttive perchè nella determinazione del valore venale, che ha sempre un margine di elasticità di valutazione, non si perda di vista la finalità eminentemente sociale alla quale la legge si ispira, che è quella di consentire l'agevole acquisizione in proprietà degli alloggi;

6) a disporre piani di ammortamento, in capitali ed interessi, compatibili con le condizioni economiche della gran massa degli aspiranti assegnatari;

7) a sospendere, intanto, fino alla pubblicazione delle norme delegate, tutti gli sfratti che non derivino da persistente morosità;

8) ed emanare le norme nel più breve tempo possibile».

Mi sembra che l'ordine del giorno sia sufficientemente chiaro.

Tuttavia circa il comma primo dell'ordine del giorno che mira ad impegnare il Governo a dare la maggiore estensione all'applicazione della legge, desidero dichiarare che considero inopportune e deludenti alcune riserve che sono contenute nell'articolo unico del disegno di legge sottoposto al nostro esame. Occorre non

soltanto concedere il riscatto al maggior numero degli attuali inquilini degli alloggi I.N.C.I.S., delle Case popolari e di altri istituti, oltre quelli che in base a precedenti disposizioni ne beneficieranno, ma anche al maggior numero degli inquilini degli alloggi per ferrovieri, per postelegrafonici, per le Forze armate, cioè per gli ufficiali ed i sottufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica. Perchè, onorevoli colleghi, se si rende necessario per alcune amministrazioni dello Stato, specialmente nelle grandi città, avere a disposizione un certo numero di appartamenti, per evitare quanto più possibile disagi ed aggravii finanziari nei trasferimenti ai propri dipendenti, bisognerà che ciò sia limitato allo strettamente indispensabile.

D'altra parte, se è legittima la necessità – e qui mi riferisco particolarmente all'Amministrazione delle Ferrovie – di disporre di nuclei di veri e propri alloggi di servizio, non vi è motivo di non smobilitare largamente la cosiddetta gestione patrimoniale, andando in tal modo incontro alle legittime aspirazioni degli attuali occupanti.

Prospettata l'opportunità di mantenere in limiti modesti i nuclei di alloggi da riservare agli ulteriori compiti tradizionali dei vari istituti, segnalo la convenienza nel procedere alla smobilitazione delle varie gestioni patrimoniali – che sono diventate ormai enormi, e che costituiscono anche un peso enorme per gli stessi Istituti, i quali non hanno mezzi adeguati per la loro manutenzione – per interi blocchi di fabbricati. Vi sono delle case ridotte in condizioni pessime; e questa situazione si è aggravata, perchè, proprio in vista della legge per il riscatto, gli Enti proprietari degli immobili hanno praticamente smesso ogni intervento manutentorio, non imposto da un assoluto grado di urgenza. Mi rendo conto che, nel perseguire tali programmi su un piano organico, possano sorgere delle difficoltà, perchè alcuni inquilini potrebbero anche non avvalersi del diritto di riscatto, ma non è ammissibile che una modesta percentuale (e non potrà essere che una modesta percentuale) di attuali occupanti debba impedire che si smobilizzi l'intero fabbricato, per passarlo subito in gestione condominiale. Ai rinunciatarî, in tal caso, dovrà essere concesso altro alloggio, corrispondente a quello abbandonato, una delle palazzine rimaste in gestione patrimoniale.

Riconoscendosi, peraltro, che tanto l'I.N.C.I.S. che i vari altri istituti immobiliari debbano mantenere un certo numero di alloggi a disposizione, sia per le esigenze anzidette che per i normali trasferimenti, è opportuno che, procedendosi agli smobilizzi dei singoli complessi edilizi, si cominci dai più vecchi, perchè sono quelli che hanno maggiore bisogno di manutenzione e di riassetamento, e perchè gli attuali occupanti, vantando generalmente maggiore anzianità come inquilini, meritano di essere per primi soddisfatti nelle loro esigenze ed aspirazioni.

V'è un altro aspetto del problema che desidero sottolineare; nella discussione svoltasi nell'altro ramo del Parlamento, allorchè è stata approvata la legge delega, a seguito degli interventi di alcuni deputati, il ministro Togni ebbe a fare delle dichiarazioni che probabilmente tradirono il suo pensiero, ma che hanno gettato un giustificato allarme in alcune categorie di interessati. Il Ministro, riferendosi particolarmente ad alcune case dell'I.N.C.I.S. di Roma, ebbe a far presente, dopo altri accenni di carattere generale, che l'I.N.C.I.S. potrebbe realizzare forti guadagni vendendo le rispettive aree che oggi hanno acquistato un grande valore, assicurando all'inquilino un altro alloggio. Queste dichiarazioni, che furono riprese successivamente, hanno dato l'impressione, in vaste categorie di interessati, che il Governo sia orientato a smobilitare in prevalenza gli alloggi I.N.C.I.S. della periferia e non quelli che si trovano al centro. È pacifico che tanto l'I.N.C.I.S., quanto gli altri Istituti, se vendessero alla speculazione privata alcuni alloggi, che oggi si trovano nel cuore di Roma e di altre città e le cui aree hanno raggiunto quote notevoli sul mercato edilizio, realizzerebbero cifre cospicue, che consentirebbero non soltanto di costruire altrettanti alloggi in zone periferiche, ma lascerebbero anche notevoli margini per altre iniziative. Questo è un ragionamento che prescinde, però, dalla considerazione che qui ci troviamo di fronte ad un problema di vasta portata sociale. D'altra parte, non si capisce perchè gli inquilini, i quali si trovano in zone divenute centrali e che hanno il privilegio di trovarsi in condizioni favorevoli, dovrebbero sloggiare e perdere il vantaggio della centralità e del maggior valore degli appartamenti, per riservare agli istituti l'utile che deriverebbe loro dalla demolizione e dalla vendita dell'area.

Saranno gli stessi inquilini a valutare fino a che punto convenga di riscattare degli alloggi che per il valore venale che verrà loro attribuito potrebbero risultare di un costo non compatibile con le rispettive possibilità economiche. Non è da escludere che proprio per il maggior valore di questi alloggi, essi siano più portati a riscattarli, perchè, il giorno che ne avranno la piena disponibilità, a tutti gli effetti – dieci anni dopo il pagamento dell'ultima quota o dell'anticipato riscatto – si troveranno in possesso di un bene che, se alienato, li compenserà dei maggiori sacrifici compiuti per ammortizzarli.

Situazione di non minore allarme, si è determinata fra gli inquilini degli alloggi ex I.R.C.I.S., istituto questo che sorse circa 50 anni fa, attraverso una forma cooperativa da essi stessi promossa, ma che perdette la sua caratteristica, nel 1930, quando l'attività dell'I.R.C.I.S., fu assorbita dall'I.N.C.I.S., che, per le finalità della sua legge istitutiva, aveva semplicemente il compito di dare case in affitto. Oggi però che l'I.N.C.I.S. smobilita il patrimonio immobiliare, oggi che si rende possibile cedere gli alloggi in proprietà agli affittuari, non sembra giusto che coloro che furono i primi a realizzare un'autonoma attività edilizia economica, si vedano posti in una situazione di inferiorità di fronte agli altri, per la norma facoltativa prevista dall'articolo unico del disegno di legge, sottoposto alla nostra approvazione.

Tale articolo, nei riguardi dell'I.R.C.I.S., dice testualmente: «Il riscatto potrà essere esteso anche agli alloggi ex I.R.C.I.S.». Si tratta dunque di facoltà riservata all'Istituto e non di obbligo di cessione. Giustificato, quindi, l'allarme e necessari i chiarimenti e le assicurazioni da parte del Ministro.

Un'altra osservazione, sulla quale richiamo l'attenzione dell'onorevole Togni, riguarda il problema del cambio degli alloggi. Opportunamente, al comma secondo dell'articolo unico, si dice: «Per la cessione si deve rispettare una equa proporzione tra il numero dei componenti il nucleo familiare e la superficie dell'alloggio». Come criterio di ordine generale, non c'è niente da dire: è un principio che ha la sua logica. Però, l'applicazione di tale principio, se non è contenuta in giusti limiti, potrà dar luogo ad inconvenienti gravissimi, determinando addirittura un vero terremoto nei fabbricati dei vari istituti

edilizi; ciò che non è certo nelle intenzioni del Ministro e degli organi centrali, ma che potrebbe verificarsi per interpretazioni diverse alla periferia. È da considerare, al riguardo, che dal tempo di assegnazione dei singoli appartamenti ad oggi, ogni famiglia non è più quella originaria perchè cresciuta o diminuita di numero: può essersi accresciuta per successive nascite o diminuita per morti, per matrimoni od altre cause.

Difficilmente insomma la situazione attuale corrisponderà a quella che guidò i dirigenti dell'Istituto nella concessione dei singoli alloggi. Quindi, a meno che non si tratti di sperequazioni di notevole entità, bisogna evitare quanto più è possibile i trasferimenti da un alloggio all'altro, anche perchè tutto ciò renderebbe quanto mai laboriosa l'applicazione della legge e darebbe luogo a proteste, a lamentele da parte di coloro, e sarebbero i più, che si ritenessero ingiustamente colpiti o defraudati.

Poche considerazioni ancora. Nel leggere il mio ordine del giorno, che è stato tempestivamente distribuito, i colleghi avranno notato che esso si riferisce anche al criterio di valutazione nell'accertamento del valore venale. Il valore venale è il valore commerciale, lo sappiamo. Però, onorevoli colleghi ed onorevole Ministro, bisognerà evitare che per il riscatto degli alloggi si usi il bilancino del farmacista per determinarlo. Le finalità della legge sono prevalentemente di ordine sociale, e perciò le norme che l'articoleranno dovranno corrispondere anche alle possibilità concrete degli assegnatari.

È vero che è prevista una decurtazione del 30 per cento, ed un'altra dello 0,25 per cento, per ogni anno di locazione a loro favore, sul valore venale dell'immobile, ma è comunque da ritenere che la spesa a cui essi dovranno far fronte sarà sempre notevole. Ed è per questo che, col mio ordine del giorno, sottolineo la necessità di ricorrere a quel margine di elasticità che è insito in ogni perizia e che dovrebbe consentire una determinazione del valore venale che, pur tenendo conto della situazione delle singole zone e dei vari fabbricati, prescinda dagli aspetti contingenti speculativi di mercato.

A chi è demandato, onorevole Ministro, il compito di questa valutazione? Voglio augurarmi che l'incarico sia affidato agli uffici del Genio civile e non ad altri uffici permeati della mentalità fiscale dello Stato.

Se tale compito, infatti, fosse affidato a questi ultimi uffici, che andrebbero veramente a valutarlo col bilancino del farmacista, sarebbero in gran parte frustrate le finalità della legge.

È necessario dunque che si seguano criteri ispirati a larghezza di vedute.

Il discorso si allarga quando si arriva ai piani di ammortamento. Questi dovrebbero tener conto delle condizioni effettive della massa degli acquirenti. Non sono d'accordo con il relatore, senatore Amigoni, che auspica termini molto abbreviati entro i quali dovrebbe compiersi l'intero pagamento: se non sbaglio 5 anni.

AMIGONI, *relatore*. Ho fatto i due casi estremi: un massimo di 8 e un minimo di 5.

CROLLALANZA. Lei evidentemente, senatore Amigoni, non tiene conto del fatto che gli inquilini delle case popolari e dell'I.N.C.I.S., pur corrispondendo oggi un canone di affitto certamente inferiore a quelli, anche bloccati, delle abitazioni private, non pertanto sudano sette camicie per far quadrare il proprio bilancio. Come si può auspicare dunque che i piani di ammortamento siano di 5 o di 8 anni? Se ci saranno degli assegnatari in condizioni di ammortizzare in tale periodo, tanto meglio, tenuto conto che la legge consentirà anche il riscatto anticipato delle ulteriori quote di pagamento (benchè saranno molto pochi a farlo); ma a mio modo di vedere è consigliabile porsi su un terreno aderente alla realtà della situazione economica delle categorie interessate.

Io non credo che si possa stabilire un termine unico di ammortamento per tutti i fabbricati, sia esso di 25 e di 20 o, come verrebbe il relatore, di 5 o 8 anni. In rapporto al valore venale che sarà attribuito particolarmente ai vari fabbricati - e qui ritorniamo al problema dell'I.N.C.I.S. per alcune zone centrali di Roma o di altre città, come per esempio Bari e Milano - e quindi ai singoli appartamenti, i piani di ammortamento dovrebbero essere scaglionati in un numero maggiore o minore di anni, comunque sempre consentendo la possibilità del riscatto anticipato.

Criteri di moderazione dovrebbero essere poi adottati per quanto riguarda gli interessi, tenuto conto che, a suo tempo, il Ministero dei lavori pubblici, per agevolare le costruzioni, nell'accensione dei mutui da parte dei vari Istituti contribuì, con misura variabile, per ridurne il costo. I piani di ammortamento, perciò, anche da questo punto di vista, dovranno essere aderenti alle possibilità specialmente di coloro che saranno costretti a pagare in un numero maggiore di anni, onde non aggravare il costo stesso degli alloggi.

Un'ultima osservazione riguarda la situazione degli inquilini che attualmente risultano morosi. L'ordine del giorno che ho presentato e sottoposto all'onorevole Ministro auspica - ciò che chiede anche l'onorevole Cornaggia Medici - la sospensione degli sfratti fino a quando non saranno emanate le norme delegate, in considerazione del fatto che la morosità non sempre deriva da cattiva volontà di pagare, ma in vari casi è conseguenza di una reale o presunta manchevolezza da parte dell'Istituto nella riparazione di danni verificatisi negli appartamenti, o di altre ragioni di varia natura, comunque meritevoli di particolare considerazione. Non si tratta quindi sempre di una morosità tipica, per cui si potrebbe prevedere, ai fini del riscatto, che se un individuo è moroso come fittuario, tanto più lo sarà quando dovrà pagare quote maggiori per l'ammortamento del costo del proprio alloggio. Si possono considerare morosi certi inquilini che vivono tuttora in alloggi completamente abbandonati, dove non si eseguono più manutenzioni, dove piove dentro, dove si riscontrano altre gravi manchevolezze? Essi, evidentemente, in simili casi non pagano nella speranza che l'Istituto si decida a provvedere. Non è mia intenzione, onorevole Ministro, favorire i cattivi pagatori o coloro che comunque non ne sono meritevoli, ma consentire agli Istituti, con la sospensione degli sfratti, in attesa dell'emanazione delle norme, di procedere ad un obiettivo riesame delle singole situazioni. Dopo tutto si tratterà di una breve sospensione, perchè ho fiducia che ella vorrà avere la soddisfazione di articolare definitivamente questo disegno di legge prima delle elezioni per portarlo sollecitamente in porto. Essendo ormai affidata a lei, onorevole Togni, la delega, non dovrebbe riuscirle difficile, nel giro di poche settimane, con la consultazione dei

dieci senatori e dieci deputati, varare questa legge. Se così è, non cascherà il mondo se per due mesi saranno sospesi gli sfratti; il che non significa – lo ripeto – sanatoria per i persistenti cattivi pagatori, ma possibilità per alcuni inquilini, che non intendono sottrarsi ai loro impegni, di mettersi subito al corrente per non perdere il vantaggio di poter domani avere l'alloggio in proprietà.

Io termino con l'auspicio, onorevole Ministro, che ella vorrà legare il suo nome ad una legge che è vivamente attesa non solo dalle categorie interessate, ma da tutto il Paese.

L'aspirazione alla casa in proprietà è tra le più legittime; è quella che nasce dai focolari domestici ed alla quale tutti tendiamo; e perciò è fra quelle che anzitutto vanno soddisfatte. *(Applausi dalla destra).*