

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934**

(Senato del Regno, tornata del 28 marzo 1933)

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Desidero innanzi tutto ringraziare il relatore senatore Ancona, la Commissione di finanza, nonchè gli egregi senatori, che hanno interloquito in questa discussione, per il contributo di osservazioni che vi hanno portato e per le parole benevole e lusinghiere, rivolte all'attività svolta dal mio Ministero.

Non è il caso che illustri ulteriormente questo bilancio, avendolo già fatto ampiamente nell'altro ramo del Parlamento, ed avendo sia la Giunta del bilancio che la Commissione di finanza esposto, per conto loro, dati esaurienti sulla situazione finanziaria del mio Dicastero.

Tale situazione è stata posta in giusta luce dal senatore Ancona. Il bilancio è appesantito dagli impegni notevoli assunti negli esercizi passati e quindi alquanto bloccato nella sua elasticità, per l'ulteriore attività da svolgere.

È da ritenere, peraltro, che gli stanziamenti previsti, con eventuali integrazioni, consentiranno al Ministero di poter fronteggiare gli impegni che ricadono nell'esercizio prossimo.

Non è da pensare, però, che con tali stanziamenti, e con le caratteristiche che ha attualmente il bilancio dei lavori pubblici, possa svolgersi una attività straordinaria di opere. Essa, se dovrà svolgersi, sarà effettuata con mezzi straordinari, così come è avvenuto negli esercizi passati, quante volte le esigenze tecniche o sociali lo abbiano imposto.

Se il bilancio è appesantito dalla vastezza dei programmi svolti in passato, il relatore vorrà anche riconoscere che il Governo, non appena si è profilata la crisi, ed il conseguente disavanzo, per diminuzione di entrate, non ha esitato a dare il contro-vapore, ma ha dovuto farlo con quel garbo e con quella misura, necessari per evitare che gestioni imponenti di opere potessero rimanere danneggiate da un arresto troppo brusco nell'attività del Ministero.

ANCONA, *relatore*. È giustissimo!

CROLLANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Se in questo momento non vi fossero inderogabili esigenze tecniche, che non possono essere ignorate, o esigenze di ordine sociale, io per il primo, come ministro dei lavori pubblici, consiglierei di segnare il passo, fino a quando, superato il punto più difficile della situazione finanziaria, non si sia ridato al bilancio quella elasticità, che è condizione necessaria per il buon andamento di qualsiasi gestione.

Eviterò anche di illustrare i criteri ai quali si ispira la politica dei lavori pubblici del Regime.

Ciò è già a conoscenza del Parlamento e del Paese, ed ha avuto, in occasione del Decennale, ampia volgarizzazione. I risultati di tale politica sono plasticamente visibili in tutti gli angoli della Nazione e sono valsi a potenziare le fonti della economia del Paese e ad elevare il tono della vita civile della Nazione.

Si è riusciti a potenziare le fonti dell'economia con le grandi opere di bonifica, con la sistemazione e l'utilizzazione delle risorse idrauliche, con le sistemazioni stradali, con la costruzio-

ne di grandi ferrovie, con la messa in efficienza, secondo le moderne esigenze dei traffici, dei nostri grandi porti.

Si è giunti ad elevare il tenore di vita civile della Nazione, con l'approvazione ed applicazione di numerosi piani regolatori in città grandi e piccole; con le conseguenti opere di sventramento; con lo sviluppo notevole dell'edilizia statale economica e popolare; con la costruzione di moltissime scuole ed acquedotti, che sono al primo piano della politica dei lavori pubblici; con la costruzione di sanatori e di opere igieniche varie.

Mi limiterò, quindi, a richiamare l'attenzione del Senato su alcuni aspetti di attività del Ministero dei lavori pubblici, che hanno formato oggetto di esami particolari da parte del relatore e degli egregi oratori.

Comincerò dall'onorevole senatore Ricci Federico, il quale si è occupato, in modo particolare, delle opere e delle attività inerenti alla disoccupazione. Egli ha raccomandato al Governo, e particolarmente agli enti locali, di stare accorti nella scelta delle opere, per evitare che, dopo la costruzione, non ci siano i mezzi per mantenerle. Inoltre ha espresso la convinzione che, per fronteggiare la disoccupazione, nuovi provvedimenti dovranno essere adottati, perchè le statistiche, nel campo edilizio, sarebbero in aumento.

Mi permetto di far presente al senatore Ricci che tali statistiche bisogna prenderle un poco «cum grano salis» perchè, se effettivamente esse, in talune categorie, sono in aumento, è da escludere però che un aumento effettivamente vi sia nella disoccupazione. Bisogna tener presente che, negli ultimi rilevamenti, hanno inciso le influenze, quanto mai sfavorevoli, stagionali. Abbiamo avuto un inverno eccessivamente procelloso che ci ha consentito solo da poco di intensificare i lavori che, specie in alcune zone, erano stati notevolmente rallentati.

È anche da tener conto che, nelle statistiche per la disoccupazione, gioca un po' l'imperfezione del sistema di segnalazione e di raccolta dei dati, giacchè non infrequente è il caso di persone che si iscrivono contemporaneamente agli uffici di collocamento dell'agricoltura, dell'industria e del commercio; perciò, quando i disoccupati figurano in tutte e tre le categorie delle nostre grandi organizzazioni, falsano i risultati delle statistiche; così come le elevano artificiosamente coloro

che vengono iscritti, pur avendo assicurato il lavoro, nei turni, per un determinato periodo del mese. Bisogna perciò stare accorti nell'utilizzare e valorizzare i dati di tali statistiche.

Il senatore Ricci raccomanda che, nell'eventualità di nuovi provvedimenti, si faccia un prestito destinato particolarmente all'abolizione di tutti i passaggi a livello e, se non sbaglio, alla creazione di passeggiatoi per pedoni lungo le più importanti strade. Tale prestito dovrebbe essere a suo giudizio di circa cinque miliardi.

Io credo che il senatore Ricci, dopo le assicurazioni dategli testè dal ministro delle comunicazioni, circa i passaggi a livello sulle strade nazionali, che sono stati nuovamente custoditi, si sarà già convinto che la sua richiesta è alquanto esagerata.

Se il Ministero dei lavori pubblici avesse a disposizione 5 miliardi, non immobilizzerebbe certo tutta o parte notevole di tale somma per la costruzione di cavalcavia o passeggiatoi.

Lo stesso senatore Ricci, se fosse ministro, probabilmente si guarderebbe bene dal destinare tale cospicua somma agli scopi da lui caldeggiati.

Ci sono tante opere più urgenti e produttive: la bonifica integrale, le sistemazioni idrauliche, le strade, gli acquedotti, le scuole!

A proposito di passaggi a livello, è da ricordare che molti sono stati aboliti dall'Azienda della strada, e che tutte le nuove ferrovie in esecuzione (parlo di quelle principali) sono costruite in sede propria, assolutamente indipendenti dalla rete stradale.

Ci sono anche le opere edilizie statali che nelle grandi città servono ad assorbire la disoccupazione delle categorie specializzate di lavoratori. Tali lavori, mentre valgono a dare assetto conveniente e sede decorosa all'attività di alcuni uffici pubblici, offrono anche il vantaggio di assicurare spesso all'Erario notevoli economie, poichè non è infrequente il caso che le spese di fitto risultino maggiori di quelle di ammortamento delle nuove costruzioni. Per la eventualità dunque che si dovessero autorizzare nuove spese, per lavori inerenti alla disoccupazione, non vi è certo da lambiccarsi il cervello per garantirne l'impiego migliore. Posso assicurare il Senato (e il senatore Mariotti a nome della Commissione di finanza lo ha riconosciuto in una recente circostanza) che i lavori previsti nei programmi per la

disoccupazione sono meditatamente studiati e vagliati molto tempo prima di quando si attuano. Essi formano oggetto di organica visione di tutte le necessità del Paese, sia di ordine tecnico che sociale. Io vorrei augurarmi, per altro, che non ci fosse bisogno nè di fare dei prestiti nè di adottare comunque altri provvedimenti straordinari. Vorrei augurarmi che il Ministero dei lavori pubblici fosse costretto a segnare il passo: ciò significherebbe il miglioramento della situazione attuale e la prossima risoluzione della crisi!

Tanto il relatore che il senatore Reggio hanno lodato l'attività che è stata svolta dall'Azienda della Strada. Il relatore, nella sua organica, esauriente relazione, ha messo in risalto tutto ciò che l'Azienda ha fatto fino ad oggi; raccomandando che il Ministero cerchi anche per l'avvenire di svilupparne l'attività, compatibilmente colle possibilità finanziarie. È stato anche richiesto che la rete stradale dello Stato sia ulteriormente ampliata. Tali richieste sono certo giuste, ma purtroppo, come ha rilevato il senatore Ricci, la situazione finanziaria dell'A.A.S.S. è in questo momento alquanto delicata.

Il bilancio dell'Ente è bloccato perchè deve assicurare i pagamenti delle annualità quindicennali pei lavori di sistemazione eseguiti e deve provvedere alla manutenzione ed alle opere straordinarie. Ma bisogna tener presente che sino ad oggi sono stati sistemati circa 9.000 chilometri di strade, che circa altri 1.000 chilometri sono in via di sistemazione e che perciò quasi il 50 per cento dell'intera rete nazionale è già pavimentata. I lavori più urgenti per la sistemazione delle grandi vie di comunicazione possono dirsi quindi assicurati. Certo, sarebbe desiderabile potere continuare con lo stesso ritmo, almeno per saldare alcune soluzioni di continuità e per poter pavimentare altri tronchi importanti.

È da augurarsi che le condizioni del bilancio dello Stato permettano di poter fare tutto ciò. Comunque, se il bilancio è bloccato, se anche manca la possibilità di nuovi vasti programmi di sistemazione, come è stato fatto sino a oggi, non mancano, certo, nonostante la diminuzione delle entrate per tasse automobilistiche, i mezzi per assicurare la perfetta manutenzione del patrimonio stradale, sia sistemato, sia in attesa di sistemazione.

Le preoccupazioni del senatore Reggio, a proposito della durata delle pavimentazioni superficiali, sono state prospettate anche in altra sede, alla Camera dei deputati. In quella sede ho avuto occasione di dare delle delucidazioni e delle assicurazioni che ora confermo.

Il problema della manutenzione per i manti superficiali è stato studiato con molta ponderazione. Oggi noi siamo tranquilli per quello che facciamo. Anche i traffici pesanti, come il senatore Reggio potrà osservare, sulla strada dei Giovi, a Genova, sono sopportati benissimo da tali pavimentazioni, purchè esse siano eseguite secondo quegli accorgimenti tecnici che l'A.A.S.S. ora adotta, dopo vasta esperienza.

Sempre a proposito dell'attività dell'Azienda della strada, posso comunicare al Senato che, con provvedimento recente del Consiglio dei ministri, è stato aumentato l'organico della Milizia, portandolo a 600 uomini. Non è ancora quello che veramente occorre per assicurare un adeguato servizio di polizia nella circolazione, ma è già un passo avanti, che consentirà di moltiplicare le squadre in motocicletta, attualmente sottoposte ad una media di 150 o 200 chilometri al giorno e ad un orario indiscutibilmente assai gravoso.

Circa la viabilità minore, oggetto di vive premure da parte della Commissione di finanza, non ripeterò quello che è stato detto in altre circostanze. Il Governo è sensibile a questi richiami e vorrebbe provvedere con l'urgenza che in molte circostanze i casi richiedono.

Non si possono, però, adottare dei provvedimenti, che resterebbero sulla carta, qualora non avessero una effettiva base finanziaria, tale da assicurare la buona riuscita della riforma, da tempo studiata ed ora ancora sollecitata.

È da rilevare per altro che, in questi ultimi tempi, parecchie amministrazioni provinciali hanno sistemato le loro strade. Vi sono delle amministrazioni, sia nell'Italia settentrionale che in quella centro-meridionale, che hanno ben capito che sistemare la rete stradale finisce, con il tempo, con l'essere una economia.

Anche alcune amministrazioni comunali hanno migliorato notevolmente le manutenzioni. Purtroppo, però, non tutti gli Enti locali hanno queste benemerienze, così come non tutte le

amministrazioni hanno la possibilità di potere adempiere efficacemente ai compiti che la legge ad essi demanda.

Il Governo sta cercando ora di esaminare la possibilità di un'applicazione graduale della riforma della viabilità minore. Nel frattempo è da augurarsi, e io rinnovo il voto che ho fatto in altre circostanze, che le Provincie e i Comuni, trascurando magari compiti meno inderogabili, nell'esecuzione delle opere pubbliche, concentrino i maggiori mezzi nelle manutenzioni stradali, che valgono anche a dar lavoro ai disoccupati.

Nel campo costruttivo, si è dato particolare sviluppo alla esecuzione di strade provinciali di serie, che sono state raccomandate dalla Commissione di finanza anche di recente, e alle strade di allacciamento delle frazioni ai comuni.

A proposito di strade provinciali di serie, devo fare presente che si è ravvisato necessario di riaggiornare le vecchie tabelle, previste da leggi speciali, e che in parte risultano superate.

Vi sono delle regioni che, nelle reti provinciali, sono ancora sfornite di strade adeguate.

Possibilmente, senza aumentare il chilometraggio delle strade già previste, e per le quali lo Stato è tenuto alla erogazione di contributi nella misura del 50 per cento, si cercherà di dare alle tabelle maggiore aderenza alle necessità nazionali.

Debbo anche ricordare che è imminente la inaugurazione del nuovo ponte sulla Laguna fra Venezia e la terraferma. Questa grande opera, disposta con la Convenzione del 26 giugno 1930, eseguita con lodevole celerità dall'Amministrazione comunale di Venezia, con il controllo dello Stato, che concorre nel pagamento con il 70 per cento, ormai è compiuta, con l'anticipo di circa 18 mesi sull'epoca di ultimazione prevista dalla Convenzione.

La monumentale opera che il Regime ha voluto, entrerà in esercizio per il prossimo Natale di Roma.

Essa, mentre varrà ad assicurare a Venezia - che è giustamente gelosa tutelatrice delle sue bellezze artistiche, ma anche desiosa di essere partecipe dell'ansia di vita nuova che il Regime ha sprigionato in tutta la Nazione - un mezzo di comunicazione rapido col suo grande porto di Marghera, renderà più agevole anche l'affluenza dei turisti, senza per nulla offendere la divina armonia della città lagunare.

Devo anche ricordare (e prima di me lo ha fatto il senatore Reggio) che, fra le nuove grandi costruzioni stradali, ha avuto inizio, pochi mesi fa, la camionale Genova-Serravalle Scrivia.

La grande opera, concepita dal Duce nella primavera scorsa, che ha avuto inizio il 6 ottobre dello scorso anno, oggi è in pieno sviluppo, ed oltre cinquemila operai sono impiegati nei cantieri distribuiti lungo il percorso, mentre altri 1.500 operai sono addetti alle cave, alle fornaci ed ai vari mezzi di trasporto.

Il Governo fascista, pensoso dell'avvenire mercantile di Genova e delle necessità del suo porto, desidera assicurarle mezzi di trasporto sempre più rapidi ed adeguati; in modo da ben collegare quella magnifica città, piena di intraprese e di fattiva alacrità, con i centri industriali ed agricoli del Piemonte, della Lombardia e dell'Emilia. L'opera è stata iniziata con larghezza di mezzi e sarà continuata e sviluppata, fino alla sua ultimazione, in modo che possa entrare al più presto in esercizio.

Il senatore Reggio ha raccomandato che per tale costruzione si studino attentamente i problemi relativi alla pavimentazione, alla ventilazione delle gallerie ed all'accesso dei camion alle calate del porto.

Posso assicurare il senatore Reggio che i tre problemi hanno formato oggetto di attento esame da parte dei competenti organi della mia amministrazione.

I tipi di pavimentazione saranno adeguati alle speciali esigenze che quella costruzione richiederà. Circa la ventilazione, è da tener conto che le gallerie, essendo in massima orientate da nord a sud, finiranno con l'avere un tiraggio naturale. Se sarà necessario, comunque, si adotteranno speciali accorgimenti tecnici.

Per l'accesso dei camion alle calate del porto, sarà provveduto a mezzo di cavalcavia, dipartentesi dal piazzale di arrivo della camionale.

D'accordo col Consorzio del porto, non si trascurerà di fare in modo che i camion possano accostarsi effettivamente alle navi per il carico e lo scarico delle merci, in modo che le operazioni si svolgano agevolmente. Bisogna però tener presente che le condizioni particolari di alcune banchine non danno

molte possibilità di spazio, stante la istallazione dei binari che ingombrano i piazzali. Comunque il problema è oggetto di ulteriori studi di concerto con gli organi competenti.

La camionale sarà fornita anche di adeguati piazzali di sosta ogni due chilometri e di un servizio razionale di illuminazione. La nuova strada rappresenterà, sotto tutti i punti di vista, un perfezionamento della tecnica delle comunicazioni ordinarie.

Posso anche assicurare il Senato, e particolarmente gli onorevoli senatori delle regioni lombarde, piemontesi ed emiliane, che anche il problema dell'ulteriore sistemazione di quelle strade nazionali, che si dipartono a ventaglio da Serravalle Scrivia, e che sono state già in gran parte pavimentate, è allo studio per gli ulteriori perfezionamenti. Saranno, ad esempio, eliminati molti passaggi a livello ed eseguite le circonvallazioni, in sostituzione di traverse interne, negli abitati più angusti. Sarà, insomma, assicurata la maggiore autonomia alle strade statali, che costituiscono lo sviluppo logico della camionale. Io mi auguro che, contemporaneamente all'entrata in servizio della nuova arteria, possano anche le strade dell'Azienda, con essa direttamente collegate, essere pronte, con i lavori che andremo facendo, a servire adeguatamente i traffici con il porto di Genova.

La materia delle costruzioni ferroviarie è stata largamente illustrata al Senato e alla Camera, e perciò non mi soffermerò su di essa. Il senatore Ancona ne ha fatto oggetto di particolare esame e, d'altra parte, il Senato sa che tutte le possibilità finanziarie sono concentrate, in questo momento, nella ultimazione dei tronchi più importanti in corso di esecuzione. Tra essi ricorderò la Bologna-Firenze, che entrerà regolarmente in servizio il 21 aprile del 1931, la Fossano-Mondovi-Ceva, la Piacenza-Cremona, e l'Agrigento bassa-Agrigento alta, che saranno inaugurati il 28 ottobre prossimo. Gli ulteriori mezzi sono concentrati per lo sviluppo della Ostiglia-Treviso, della Fidenza-Salsomaggiore, della Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi, della Savona-Altare S. Giuseppe.

Si richiede da più parti la costruzione di nuove ferrovie. Non è questo il momento più idoneo per eseguire nuove costruzioni. Comunque, se vi fossero possibilità finanziarie, il Governo ha già pronto un programma, stralciato dal piano regolatore delle nuove ferrovie che è stato da tempo ultimato.

Il senatore Chimienti si è occupato del problema dei villaggi agricoli. Egli ha ricordato che il mio predecessore Giurati ebbe l'iniziativa di far costruire in Italia dei villaggi agricoli approfittando della necessità di dar ricovero agli operai occupati nella esecuzione di grandi opere.

Il senatore Chimienti raccomanda che si continui la costruzione di questi villaggi.

Mentre lo informo che i villaggi già costruiti dal Ministero dei lavori pubblici, sono stati passati agli organi competenti, perchè siano al massimo valorizzati, lo assicuro pure che il Ministero non tralascerà occasione, quando si profili la necessità di assicurare alloggio agli operai, di costruire, purchè non porti notevoli aggravii finanziari, anzichè baraccamenti, delle costruzioni in muratura che possano, in tempo successivo, essere destinate ad uso agricolo.

Aggiungo che, in occasione di recenti calamità, si è avuto cura di evitare che le ricostruzioni edilizie avvenissero solo nei centri abitati, e ciò per consentire la formazione di nuclei di case anche nelle campagne.

Non mi indugierò sul problema delle opere idrauliche, perchè è notorio che il Ministero dei lavori pubblici, da alcuni anni, ha messo in primo piano questi lavori.

Oggi sono lieto di poter assicurare che le condizioni di difesa delle campagne e degli abitati sono notevolmente migliorate, per la ingente mole delle opere eseguite.

Nè mi soffermerò su quanto ha detto l'onorevole relatore, riguardo agli impianti idroelettrici. Siamo d'accordo. Bisogna andar piano! Se nelle statistiche del 1932 figurano ancora delle nuove concessioni, è da chiarire che esse si riferiscono a perfezionamenti di concessioni provvisorie. Oggi è prudente, essendovi una disponibilità di 2 miliardi e 500 mila kilowatt-ora, di andare piano. Ma non è a credere che, superata la crisi, ed assorbita l'energia invenduta, possa considerarsi sufficiente, da tutti i punti di vista, la dotazione e l'attrezzatura degli impianti idroelettrici! Un recente studio, infatti, ha profilato la necessità, appena saranno modificate le condizioni economiche presenti, di assicurare un ulteriore rifornimento idroelettrico alla Nazione.

Per l'acquedotto pugliese assicuro l'onorevole relatore che nessuno più di questo Governo ha preso a cuore le sorti di quella grandiosa opera.

ANCONA, *relatore*. È stato fatto moltissimo.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Per tale opera il Governo ha dato oltre mezzo miliardo. La media delle sovvenzioni ricevute dall'Ente Autonomo per l'acquedotto pugliese è stata di 50 milioni l'anno. Il Governo fascista non aspira che a poter completare le costruzioni, tanto più che ora siamo al termine dei lavori più ponderosi.

ANCONA, *relatore*. È un'opera veramente meravigliosa.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. A preferenza di tutte le altre opere, le maggiori cure del Governo sono state rivolte alla costruzione degli acquedotti. Ho dato di recente notizia alla Camera dei deputati sulla vasta attività che è stata svolta, nel decennio, in questo campo.

L'elencazione delle realizzazioni tecniche conseguite ha meravigliato la Nazione. Si è fatto moltissimo. Ormai l'acqua non è più privilegio di alcune regioni. Essa è assicurata benefica e ristoratrice nelle varie regioni del Regno, dall'Istria alla Puglia, dal Monferrato alla Sicilia, dalla Sardegna agli Abruzzi, dalla Romagna alla Calabria, dalla Maremma ai Castelli romani. Dovunque l'attività del Regime ha portato a un miglioramento di vita civile delle popolazioni, garantendo già il rifornimento idrico a circa 10 milioni di cittadini. Non è ancora tutto quello che occorre, perchè ci sono ancora molti bisogni da soddisfare, ma è già molto.

Nella recente iniziativa della compilazione dei piani regolatori delle opere per le regioni dell'Italia settentrionale e centrale, che ne erano ancora sfornite, si sono fatte delle scoperte incredibili: per esempio, nella provincia di Cremona, è risultato che tre soli comuni hanno adeguata dotazione di acqua potabile; il che dimostra che i bisogni delle popolazioni sono in continuo aumento, sia per lo sviluppo demografico, sia per le accresciute esigenze della vita moderna.

La materia degli acquedotti troverà una maggiore disciplina e l'aggiornamento della legislazione, ora frammentaria e sperequatrice, in seguito all'avvenuto concentrazione, presso il Ministero dei lavori pubblici, di tutte le attività inerenti alle opere igieniche.

Lo stesso dicasi per l'edilizia. Come è noto, anche per tale materia, è stata concentrata presso il Ministero dei lavori pubblici gran parte della competenza prima divisa fra le varie amministrazioni dello Stato. Si è cercato, con i provvedimenti per la disoccupazione, specialmente nelle grandi città, dove essa è maggiormente sentita, di assicurare la costruzione di nuovi edifici pubblici; ma si è avuto cura, nello stesso tempo, ed innanzi tutto, di assicurare la manutenzione organica straordinaria del vastissimo patrimonio demaniale. È stato disposto, in proposito, un servizio di vigilanza periodica, da parte degli uffici del Genio civile, in modo da evitare, come avveniva per il passato, il disfacimento dei fabbricati di proprietà dello Stato.

Il relatore infine ha raccomandato di non trascurare l'edilizia popolare. Siamo perfettamente d'accordo: anche nelle attuali difficoltà, il Governo ha cercato di andare incontro ai bisogni degli Istituti per le case popolari ed, anche nell'esercizio in corso, sono stati concessi per questo titolo ulteriori contributi. Certo bisognerebbe fare molto di più, tenuto conto anche che, in un tempo relativamente breve, molti impiegati dello Stato, che oggi hanno la casa nelle Cooperative, non saranno più tali. Bisognerà quindi tempestivamente preoccuparsi di assicurare una disponibilità di abitazioni per gli impiegati di domani e per le classi meno abbienti della popolazione. Il problema degli alloggi a buon mercato non può quindi dirsi risolto.

Credo, però, che anche in questa materia bisogna assicurare una più organica disciplina sia tecnica che amministrativa. Ho messo allo studio il problema, che sarà esaminato di accordo con gli stessi istituti costruttori. Appena possibile mi riservo di riferire ampiamente ai due rami del Parlamento.

Onorevoli senatori, sono questi gli aspetti più salienti dell'opera che va svolgendo il mio Ministero, nelle grandi direttive fissate dal Duce, e facendo tesoro della collaborazione che gli viene dal Parlamento. La situazione non è facile, perchè,

mentre bisogna contenere le spese per evitare quanto più è possibile aggravii nel bilancio dello Stato, non si può prescindere da alcune inderogabili esigenze di ordine tecnico e sociale. In queste condizioni è necessario destreggiarsi con tatto e con energia, spesso negando, alle volte concedendo, ma con la visione delle difficoltà dell'ora, delle possibilità finanziarie e di una sempre più precisa aderenza di tali possibilità alle necessità della vita del Paese. A rendere più agevole il raggiungimento di tale compito - io posso assicurarlo - sono mobilitate, in magnifica gara, le energie del personale e l'attività degli organi del Ministero.

La nostra generazione, che ha vinto la guerra, che ha valorizzato la vittoria, che ha trionfato nella rivoluzione, che in dieci anni ha fatto l'Italia più grande e più bella, che ha ricondotto Roma alla sua missione nel mondo, pur nelle attuali difficoltà, con il lavoro che oggi si compie, avrà dischiuso, per le generazioni che verranno, un periodo di sviluppo economico e di prosperità nazionale. (*Vivissimi applausi, molte congratulazioni*).

In risposta a due interpellanze sulla sicurezza della circolazione stradale

(Senato del Regno, tornata del 9 gennaio 1934)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni dei senatori Conti e Visconti di Modrone rispettivamente al ministro dei lavori pubblici e ai ministri dei lavori pubblici e delle comunicazioni.

Prego l'onorevole segretario Marcello di leggere il testo delle interrogazioni.

MARCELLO, *segretario*:

«Al ministro dei lavori pubblici per conoscere se e quali provvedimenti il Regio Governo intenda di adottare per meglio disciplinare la circolazione, sulle strade ordinarie e sulle autostrade, degli autotrasporti, causa di troppo frequenti tragici incidenti».

«Ai ministri dei lavori pubblici e delle comunicazioni, per sapere se non ritengano opportuno adottare provvedimenti allo scopo di attenuare il soverchio frastuono delle segnalazioni acustiche nell'interno dell'abitato, sia per un doveroso rispetto alla sensibilità del pubblico, sia per dare alla circolazione ed al traffico cittadino quel carattere di ordine e di disciplina, che regola ormai tutta la vita nazionale».

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. La interrogazione presentata dal senatore Visconti di Modrone, e firmata da altri senatori, invocante provvedimenti atti ad eliminare o attenuare gli inconvenienti delle segnalazioni acustiche, e l'altra presentata dal senatore Conti, mirante ad ottenere una maggiore disciplina nella circolazione degli autotrasporti, prospettano problemi della maggiore importanza, sui quali, per altro, il Governo ha portato, in questi ultimi tempi, la sua attenzione.

Particolarmente il problema delle segnalazioni acustiche ha formato oggetto di attento esame e di laboriosi studi, da parte di una speciale commissione, nominata dal Ministro delle comunicazioni, commissione presieduta dal professore Bordoni e da altri valorosi tecnici e scienziati; commissione che, dopo avere esaminato, in varie sedute, la questione, da tutti i punti di vista, concluse, un paio di anni fa, i suoi lavori, formulando determinate proposte.

In base a tali proposte, il Ministro delle comunicazioni, bandì apposito concorso, dando la possibilità alle ditte costruttrici di strumenti per segnalazioni acustiche di escogitare speciali dispositivi, atti ad attutire o ad eliminare gli inconvenienti segnalati.

Purtroppo, però, forse per la eccessiva preoccupazione di poter raggiungere l'ottimo, il concorso è andato deserto, non avendo le ditte costruttrici italiane presentato alcun dispositivo.

Stante questi risultati negativi, il Governo, che nel frattempo aveva avuto dal Parlamento la delega di coordinare ed aggiornare il codice della strada, si è preoccupato di riesaminare il problema, cercando di adottare altre soluzioni. Per non ritardare però ancora la promulgazione del nuovo codice della strada è parso miglior partito di demandare, per legge, al Ministro delle comunicazioni, di concerto con quello dei lavori pubblici, di fissare con suo decreto le caratteristiche alle quali devono rispondere gli apparecchi di segnalazione acustica.

È bene però tener presente che il nuovo codice della strada se non ha risolto il problema, ha però ricalcato una disposizione della vecchia legge che dice testualmente «che è proibito ai conducenti di autoveicoli di servirsi senza necessità, inerenti alla circolazione, delle segnalazioni acustiche». Inoltre

l'articolo 60 del codice, mentre prescrive per gli autoveicoli l'applicazione al tubo di scappamento di un apparecchio silenziatore, fa obbligo ai conducenti di non causare rumori e molestie. Quest'articolo è stato redatto con maggiore precisazione, di fronte al precedente, per ridurre gli inconvenienti oltre che delle segnalazioni acustiche vere e proprie anche degli altri rumori, provocati dagli autoveicoli senza alcuna necessità.

Indipendentemente però da tali disposizioni e da quelle che il Governo adotterà è pacifico che dei miglioramenti sensibili, per eliminare gli inconvenienti lamentati, non si potranno avere fino a quando gli automobilisti non avranno aumentato o perfezionato la loro disciplina e i pedoni non se la cominceranno ad imporre.

In attesa, quindi, dei nuovi provvedimenti penso che un richiamo agli organi competenti, perchè siano osservate, con maggiore severità le disposizioni del codice della strada, ed una nuova raccomandazione al R.A.C.I., tanto benemerito, perchè espliciti un'opportuna, intensa e continua propaganda, ed infine un invito alle amministrazioni comunali, perchè si servano di tutti i mezzi a loro disposizione per disciplinare sempre più e meglio la circolazione, serviranno certo ad aumentare la disciplina degli automobilisti e dei pedoni. È da tener presente che a Roma i provvedimenti emanati dal Governatorato, per eliminare gli inconvenienti delle segnalazioni acustiche durante la notte, hanno raggiunto dei risultati quasi perfetti. Tale sistema potrebbe essere generalizzato nelle altre grandi città, con beneficio notevole delle popolazioni.

Potrebbe anche essere sviluppato il sistema dei segnali luminosi nelle strade; ma qui entriamo in un problema finanziario, e spesso i comuni si trovano nella impossibilità di poter provvedere. È accertato però che nelle strade, dove esistono i segnali luminosi e dove non manca la vigilanza degli agenti, gli inconvenienti acustici sono molto minori.

Io spero che queste dichiarazioni, e innanzi tutto l'assicurazione che il problema non è messo nel dimenticatoio, potranno soddisfare gli onorevoli Visconti di Modrone e gli altri interroganti.

Al senatore Conti, il quale ha interrogato il Governo, per

aver notizie circa una maggiore disciplina e sicurezza nella circolazione degli autotrasporti, io dirò che il nuovo Codice della strada segna un gran passo innanzi in questa materia. In esso, oltre all'aggiornamento di tutte le disposizioni preesistenti, sono state portate delle aggiunte e degli emendamenti che valgono a ridurre più che è possibile gli inconvenienti che si verificano nella circolazione degli autotreni pesanti che, in questi ultimi tempi, sono andati sempre più aumentando di numero e di sagoma, con crescente preoccupazione per gli altri utenti delle strade.

Fra le principali norme che il nuovo codice della strada ha emanato mi piace ricordare quella che si riferisce alle segnalazioni luminose che in questi ultimi tempi, erano divenute sempre più numerose, e multicolori. Tali segnalazioni verranno ora unificate e chiaramente precisate, non essendo più sopportabile, dati gli inconvenienti che si verificano, che siano lasciate all'arbitrio delle case costruttrici ed in modo particolare dei proprietari e dei conducenti di automobili.

Un'altra norma è quella della segnalazione visiva del rimorchio. Uno degli inconvenienti maggiormente lamentati era dato dalla preoccupazione di non sapere se dopo la vettura motrice venisse il rimorchio: e questo si verificava specialmente nelle curve. Si è perciò disposto che, durante il giorno, le motrici abbiano vicino al radiatore un determinato segnale che valga ad indicare il traino del rimorchio; per la notte si è previsto uno speciale segnale luminoso che avrà lo stesso significato.

Si è anche disposto, per determinare di notte chiaramente la sagoma degli autotreni, l'apposizione di speciali fanalini in modo che chi deve sorpassare l'autotreno possa prendere la giusta distanza per evitare investimenti.

È stato poi prescritto che per nessuna ragione gli autotreni possano emettere fumo. (*Approvazioni*). Ciò è stato causa spesso di spiacevoli incidenti, perchè rendeva difficile poter scorgere bene l'autotreno e, peggio ancora, non consentiva di misurare la distanza per oltrepassarlo o incrociarlo.

È stato anche prescritto che la estremità del tubo di scappamento sia indirizzata verso la parte posteriore destra degli autoveicoli in modo che le esalazioni che derivano dalla

combustione possano non invadere la strada, ma essere dirette fuori di essa.

Infine è stato disposto che tutte le motrici, che trainano rimorchi di portata superiore a 35 tonnellate, abbiano freni idraulici o ad aria compressa, con comando unico, in modo che lo stesso autista, dalla vettura motrice, possa fare azionare i freni anche del rimorchio, di guisa che in caso di inconvenienti, o di rottura, degli organi di agganciamento dei due veicoli si possa fermare sia la motrice che il rimorchio stesso. Ciò rappresenta una grande garanzia per la circolazione.

Non va dimenticata anche la disposizione che prescrive che gli autotreni, autocarri, o autobus destinati a servizi pubblici siano muniti, oltre che dello specchio retro-visivo, anche di speciali dispositivi che valgano ad amplificare il suono delle macchine che vogliono sorpassarli.

Infine, fra le disposizioni di ordine generale, ma che in modo particolare interessano la circolazione degli autotreni, è degna di nota quella che vieta di sorpassare macchine che stiano oltrepassando un'altra automobile o che stiano superando una curva.

Notevoli risultati si avranno anche dalla disposizione che assicura, da ora in poi, la revisione periodica di tutti gli autocarri e autotreni; disposizione che avrà la sua prima applicazione entro sei mesi dall'entrata in vigore del codice e successivamente sarà fatta ogni anno.

È intenzione del Governo d'impedire, in modo assoluto, che continuino a circolare vecchi autotrasporti, che non hanno le necessarie garanzie di sicurezza, nei riguardi dei freni e degli altri organi vitali delle macchine, e che costituiscono, perciò, un vero pericolo per la circolazione.

Anche per quanto riguarda le patenti, mentre è stato disposto che per condurre autotreni, muniti di speciali freni idraulici o ad aria compressa, a comando unico, sia necessaria quella di terzo grado, si è stabilito, inoltre, che per tutte le patenti, di qualsiasi grado, il Ministro delle comunicazioni, di concerto con quello dell'interno, faccia periodicamente revisioni per accertare che i conducenti conservino ancora intatti i requisiti di capacità tecnica, morale e fisica.

Mi auguro che queste innovazioni ed aggiunte, che sono

state inserite nel nuovo codice della strada, valgano a dare la sensazione precisa di quanto sia viva, da parte del Governo, la preoccupazione, di fronte al crescente sviluppo della trazione meccanica, che non può nè deve essere arrestata, di assicurare quelle norme atte a consentire una circolazione che non rappresenti motivo di pericolo per tutti gli altri utenti della strada. (*Applausi*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935**

(Senato del Regno, tornata del 9 gennaio 1934)

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Non ritengo di dover fare un'ampia esposizione sulla politica dei lavori pubblici, nè sulle realizzazioni conseguite sino ad oggi dal mio Dicastero, poichè, in diverse circostanze, in questa stessa Assemblea, ho avuto agio di illustrare ampiamente le direttive fissate, in questo campo, dal Capo del Governo e perchè, durante la discussione dei cinque bilanci precedenti, ho avuto già la possibilità di mettere in risalto gli aspetti più salienti dell'attività della mia amministrazione.

D'altra parte, dopo la pubblicazione, fatta in occasione del Decennale, a consacrazione di tutto quello che è stato realizzato, in dieci anni, in materia di opere pubbliche, pubblicazione lodata poco anzi dal senatore Ancona e dal senatore Reggio, e diffusa largamente, per volere del Capo del Governo, non soltanto in Italia, ma in tutto il mondo, sarebbe superfluo che mi

dilungassi a ripetere cose già note al Senato ed al Paese. Non avendo preso, però, la parola alla Camera dei deputati, per mancata discussione, e volendo soffermarmi su alcune delle osservazioni più salienti, fatte dall'onorevole relatore, fornendo, nello stesso tempo, alcune notizie in merito, mi limiterò a dichiarazioni che, possibilmente, saranno brevi.

Innanzitutto desidero ringraziare la Commissione di finanza, ed in modo particolare l'onorevole senatore Ancona, per la esauriente relazione, che illustra, in modo chiaro e preciso, con dati copiosi, l'opera del mio Ministero, e che si aggiunge alla numerosa serie di pregevoli relazioni che la Commissione di finanza è solita compilare, per la discussione dei vari bilanci, a commento dell'attività poliedrica del Governo fascista.

Desidero anche ringraziare il senatore Reggio per l'interessante discorso, pronunciato poc'anzi, e sul quale mi riservo di interloquire, successivamente, durante le mie dichiarazioni.

Il bilancio dei lavori pubblici, per il prossimo esercizio, prevede stanziamenti per un miliardo ed oltre 56 milioni, con una diminuzione di circa 94 milioni di fronte all'esercizio precedente. Tali stanziamenti contemplano nella parte ordinaria oltre 338 milioni, di fronte ai 328 milioni dell'esercizio 1933-34, ed in quella straordinaria, 718 milioni, di fronte agli 821 milioni dell'esercizio in corso. Particolarmente la parte straordinaria si divide in 372 milioni per pagamenti non differiti, e in 345 milioni per annualità. Come bene ha rilevato, però, il senatore Ancona non si deve tener conto dei soli stanziamenti di competenza del bilancio. Per avere una idea delle disponibilità del Ministero dei lavori pubblici per assicurare i pagamenti alla gestione dei lavori in corso, è opportuno sommare agli stanziamenti del bilancio di competenza quelli provenienti dagli esercizi precedenti. Quindi bisogna tener conto dei residui. Nella parte straordinaria, perciò, agli stanziamenti per pagamenti non differiti, che nel bilancio di competenza sono di 372 milioni, bisogna aggiungere quelli che saranno i presumibili residui al primo luglio dell'esercizio prossimo. Si avrà così, solo per le opere a pagamenti non differiti, una possibilità di pagamenti di circa 900 milioni, che è da ritenersi adeguata sufficientemente alle necessità di cassa dell'amministrazione.

È da rilevare anche che la legge del bilancio per il prossimo esercizio, oltre il limite d'impegno, fissato in 76 milioni, per oneri generali di carattere straordinario, oltre i 50 milioni previsti per le manutenzioni straordinarie per strade, porti, opere edilizie e igieniche, oltre i 5 milioni per le necessità più urgenti in caso di pubblica calamità, mette, per la prima volta, a disposizione del Ministero, essendo esaurita la possibilità di impegni sulla vecchia legge del miliardo, 50 milioni per completamento di opere in corso. Non è molto, se si tiene conto che la gestione dei lavori in corso di esecuzione può calcolarsi ad una cifra di molto superiore al miliardo.

Nelle particolari condizioni del momento, però, anche tale facoltà d'impegno, dato che non si può attingere a nuovi programmi straordinari, rappresenta sempre un beneficio.

Circa il limite di annualità è stato rilevato dall'onorevole relatore, che questo limite nel nuovo esercizio è stato ridotto a dieci milioni, di fronte ai quindici milioni dell'esercizio precedente e ai vari milioni in più degli altri esercizi scorsi.

L'onorevole relatore, che ha spiegato come sia stato opportuno servirsi dei pagamenti in annualità, nel periodo di maggiore fervore dell'attività costruttiva del Regime, perchè anche i nipoti e le generazioni future contribuissero al pagamento delle opere, che valgono ad accrescere il patrimonio e la ricchezza nazionale, ha però detto che sarebbe un errore, per l'avvenire, insistere nel sistema di tali pagamenti e, particolarmente, in misura superiore allo stretto necessario. Io dichiaro che sono perfettamente d'accordo col relatore. Può sembrare strano che il ministro dei lavori pubblici, il quale indiscutibilmente ha molte necessità da fronteggiare, dica ciò. Io confermo invece che sarebbe un errore gravissimo. Il bilancio dei lavori pubblici, come ha prospettato il relatore, risente ancora, per quanto abbia di parecchio smobilitato le ripercussioni degli esercizi precedenti, degli inconvenienti che sono derivati da questo sistema, avendo perduto, nella parte straordinaria, quella elasticità che è necessaria a qualsiasi bilancio, e in particolar modo ad un bilancio, come quello in discussione, che oltre ad assicurare programmi metodici di lavori deve provvedere, in determinate esigenze, anche a fronteggiare eventi di carattere eccezionale. Il bilancio dei

lavori pubblici, sottoposto all'approvazione di questa Assemblée, attenua molto l'inconveniente lamentato, fissando in dieci milioni il limite delle annualità.

La cifra dei dieci milioni rappresenta, per altro, il limite assolutamente necessario, non per poter eseguire delle nuove opere a pagamento differito, ma per consentire all'Amministrazione di corrispondere agli Enti locali i contributi, nel pagamento degli interessi, sui mutui da contrarsi per l'esecuzione delle opere igieniche e di edilizia scolastica e per garantire, nello stesso tempo, il pagamento delle annualità, che vengono a maturarsi, nella costruzione degli impianti idroelettrici tuttora in corso.

In un momento in cui non ci sono grandi possibilità per l'Amministrazione dei lavori pubblici di eseguire programmi straordinari di opere statali, è quanto mai provvidenziale fornirle la possibilità di far lavorare le amministrazioni comunali, in due campi di attività tecnica, quello dell'edilizia scolastica e delle opere igieniche, che indiscutibilmente rappresentano le basi fondamentali della elevazione igienica e culturale delle nostre popolazioni.

Il senatore Ancona, nell'illustrare le caratteristiche del bilancio, non ha potuto però non manifestare, pur se pensoso delle sorti della finanza italiana, pur se convinto della necessità di non sollecitare nuove spese da parte del Governo, non ha potuto sottrarsi al bisogno di manifestare il desiderio che, appena possibile, un ulteriore programma di opere pubbliche straordinarie sia finanziato, tenuto conto delle esigenze di carattere sociale della Nazione, cioè del fenomeno della disoccupazione, per fronteggiare la quale, negli esercizi scorsi, sono stati erogati fondi notevoli da parte del Governo fascista.

Anche il senatore Reggio, nel suo chiaro discorso, ha prospettato la necessità di alimentare la gestione delle opere in corso, allo scopo di non far aumentare la disoccupazione.

Se non che il senatore Reggio ha chiesto se convenga che lo Stato esegua direttamente nuove opere o se non sia più opportuno che incoraggi, sovvenzioni alcune iniziative private. L'onorevole relatore ha risposto già al senatore Reggio prospettando la convenienza, qualora si dovesse adottare il secondo sistema, che non si ricorra ai pagamenti in annualità.

Indipendentemente dal sistema del pagamento, in annualità o in un'unica soluzione, io mi domando se, dovendo lo Stato fare dei nuovi sacrifici d'ordine finanziario, convenga che dia dei lavori in concessione, perchè in sostanza si tratterebbe di dare dei nuovi lavori in concessione, o se non sia più opportuno che faccia da sè. È pacifico che i lavori in concessione, con qualsiasi sistema di pagamento, costano sempre di più, sono i meno controllati e lasciano sempre una coda finanziaria nei bilanci futuri. Qualsiasi forma di pagamento si adotti i lavori in concessione ipotecherebbero i bilanci dei lavori pubblici nei futuri esercizi.

È probabile, però, che il senatore Reggio, accennando alle iniziative private, abbia voluto anche riferirsi ai consorzi e agli enti locali. Ma questo, onorevole senatore Reggio, è già nella prassi del Governo.

La mia Amministrazione, tutte le volte che ne ha la possibilità, cerca d'incoraggiare, di sorreggere le iniziative dei consorzi, ma innanzi tutto cerca d'aiutare le iniziative degli enti locali. Ho detto poc'anzi che sarebbe una vera iattura per il bilancio dei lavori pubblici se non vi fosse più la possibilità di adempiere a questo che è uno dei compiti fondamentali dell'attività del Ministero. Non tutte le opere possono essere fatte dallo Stato, nè tutte sono di sua competenza. Vi sono compiti di speciale spettanza delle amministrazioni locali, che sarebbe desiderabile, in tempi normali, non eccezionali come quelli che oggi attraversiamo, che facessero tutte da sè, così come alcune fanno assai lodevolmente. Ma molte oggi, specie i piccoli comuni, più che mai hanno bisogno dell'aiuto dello Stato. Sono appunto tali aiuti, che in parecchi casi si esprimono in poche migliaia di lire di contributo, nel pagamento degli interessi, per i mutui che gli enti locali vanno attingendo alla Cassa depositi e prestiti e ad altri istituti di credito parastatali, che servono, con un minimo sforzo finanziario da parte dello Stato, ad assicurare una notevole attività tecnica, da parte degli enti locali. Queste attività sono appunto quelle che, anche negli anni scorsi, in cui il Governo ha assicurato vasti programmi di opere pubbliche di carattere statale, hanno contribuito efficacemente ad integrare i programmi stessi dello Stato, che diversamente si sarebbero

rivelati inferiori alle necessità di ordine sociale della Nazione.

Mi piace, perciò, in questo senso, di interpretare la richiesta del senatore Reggio e di assicurarlo che, nei limiti delle possibilità del bilancio, il Governo non mancherà di venire incontro alle necessità, che sono molte, degli enti locali.

Circa il desiderio poi di un nuovo programma straordinario da parte dello Stato, l'onorevole relatore certamente sarà convinto che questo è anche il mio desiderio; e, quel che più conta, è il desiderio anche del Capo del Governo, il quale è sempre particolarmente pensoso delle condizioni di vita delle classi lavoratrici.

Posso assicurare il Senato che non da oggi, ma tempestivamente, da molti mesi, da quando cioè si mise in attuazione il vecchio programma per la disoccupazione, il Ministero dei lavori pubblici, con organicità di metodo e di visione delle necessità nazionali, ha provveduto ad allestire programmi adeguati ad ogni necessità, programmi materiali di progetti, regolarmente compilati, regolarmente istruiti e approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dagli altri organi consultivi, e regolarmente muniti del crisma ultimo di approvazione del Consiglio di Stato; programmi e progetti, quindi, che, in qualsiasi momento, possono essere tradotti, nel termine di pochi giorni, in regolari appalti, quante volte ciò sia imposto da motivi di opportunità.

Ma oggi, data la delicata situazione finanziaria e la crisi economica mondiale, bisogna essere molto prudenti, e non meravigliera perciò che io faccia anche la parte del diavolo che, in questo caso, sarebbe il ministro delle finanze. Bisogna essere prudenti, ripeto, nell'accensione di nuove spese, attendendo che un miglioramento della situazione offra qualche spiraglio di luce e delle effettive possibilità finanziarie. Solo allora si potrà riprendere, con ritmo intenso, la febbrile attività nel campo delle opere pubbliche.

D'altra parte, io devo ricordare al Senato che il bilancio dei lavori pubblici, come è stato detto dal relatore e da me, non offre possibilità di nuovi programmi straordinari, dovendo provvedere, in modo prevalente, ai suoi compiti di manutenzione e di tutela del patrimonio che gli è affidato, ha i mezzi

adeguati per assicurare lo svolgimento delle opere appaltate, e tuttora in corso di esecuzione, che sono notevoli per numero ed importanza, e tali da garantire l'ulteriore impiego di una massa importante di operai. Ritengo che, per alcuni mesi ancora, questo blocco di attività consenta di mantenere in modo sufficiente la posizione.

È anche da ricordare che, nei riguardi della disoccupazione, per la quale il Governo fascista ha preferito il sistema della concessione dei lavori a quello dei sussidi, offrendo a turni, ad alcune centinaia di migliaia di operai, la possibilità di lavorare un determinato numero di giorni alla settimana, le provvidenze sono integrate dalle opere assistenziali che, per merito del partito, si vanno sempre più perfezionando nelle varie provincie.

Il senatore Ancona, in questa sede, ed anche l'onorevole Muzzarini, relatore della Giunta del bilancio, nell'altro ramo del Parlamento, nelle loro relazioni, sfiorando il problema delle spese generali, hanno accennato ad un aumento di tali spese. Credo si tratti di un equivoco, che chiarii lo scorso anno, ma che è necessario eliminare anche ora.

Innanzitutto è da rilevare che tali spese non vanno proporzionate alle cifre dei preventivi, ma bensì, a quelle dei consuntivi, perchè i preventivi, durante l'esercizio, vengono integrati ulteriormente con le nuove autorizzazioni di spese e con i prelievi dalla massa dei residui attivi. La percentuale va quindi riferita agli stanziamenti del bilancio di competenza, sommati alle dotazioni dei residui.

Ma comunque, dagli ultimi consuntivi, risulta che le spese generali, che nell'esercizio 1931-32 erano del 9,85%, nell'esercizio 1932-33 sono scese all'8,50%: ed è da tener conto che il Ministero dei lavori pubblici, attraverso il suo personale della periferia, provvede non solo ai compiti della sua amministrazione, ma anche a quelli di un'altra grande amministrazione statale, che è il Sottosegretariato per la bonifica integrale, che ha stanziamenti di bilancio notevoli, al pari di quelli dei lavori pubblici.

Aggiungendo, perciò, all'importo delle opere della mia Amministrazione quelli del Ministero dell'agricoltura, per i lavori della bonifica integrale, le percentuali di spesa generali si riducono ancora, e diventano veramente modeste.

ANCONA, *relatore*. Nella mia relazione ho scritto precisamente questo: «Le spese generali sono andate sempre diminuendo».

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, ma poi ha detto che quest'anno sono aumentate.

Effettivamente vi è un maggiore stanziamento di 7.400.000 lire, ma questa somma si riferisce, in modo prevalente, ad un concentramento, in uno dei capitoli delle spese del personale, della paga dei giornalieri, che per il passato faceva carico alle Opere. Ciò serve a dare maggiore sincerità ed organicità ai titoli di spesa del bilancio.

Dalla Giunta del bilancio, alla Camera, è stata anche prospettata la necessità di aumentare l'organico del personale del Ministero dei lavori pubblici. Sono molto lieto che da un organo autorevole come la Giunta del bilancio sia stata rilevata questa necessità. Gli organici furono diminuiti, due o tre anni fa, insieme con quelli di tutti gli altri ministeri, mentre i compiti affidati alla mia amministrazione sono in continuo aumento. Purtroppo il momento non è dei più propizi. In attesa che si provveda supplisce lo spirito di sacrificio e di abnegazione del personale. Sono lieto, al riguardo, che la Commissione di finanza, per bocca del senatore Ancona, abbia voluto rivolgere anche quest'anno un elogio all'attività del mio Ministero e particolarmente all'opera dei miei funzionari.

ANCONA, *relatore*. E alla sua!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio. I miei funzionari sono veramente meravigliosi per attività, per comprensione del dovere, per intelligenza e capacità; essi perpetuano la bella tradizione della burocrazia italiana, che sempre più e meglio, di fronte alle notizie che di quando in quando ci pervengono d'oltre frontiera, mantiene il suo primato di burocrazia capace, onesta, laboriosa, assolutamente tetragona e refrattaria a tutto ciò che non rappresenti la tutela degli interessi dello Stato. (*Applausi*).

Ricorderò anche al Senato, giacchè siamo in materia di organizzazione degli uffici e dei servizi, che l'opera di elimina-

zione di tutti gli uffici speciali, che non rispondevano più allo scopo contingente per cui erano stati creati, e l'opera di perfezionamento di tutta l'attrezzatura dell'Amministrazione, continuano ad essere svolte con metodicità, per cui, pur essendo diminuito il personale, i risultati che si ottengono sono sempre maggiori.

Proprio in questi ultimi mesi è stato adottato il provvedimento di legge, col quale viene costituito il corpo degli architetti del Genio civile, che consentirà all'Amministrazione dei lavori pubblici di poter curare sempre meglio, seguendo le evoluzioni dei tempi, ma preoccupandosi, nello stesso tempo, di mantenere la buona tradizione italiana, anche gli aspetti architettonici dell'edilizia statale, branca che ultimamente è stata concentrata completamente nel mio Ministero.

Ricorderò anche che, in questo esercizio, l'attività legislativa del Ministero si è manifestata particolarmente intensa. È stata infatti promulgata la legge 6 aprile 1933 sui contributi di miglioria per le opere dello Stato, in analogia ai criteri fissati dalla legge sulla finanza locale; è stato adottato il nuovo testo di norme per l'accettazione dei leganti idraulici, che sta per essere sottoposto ai suffragi di questa assemblea; è stato promulgato il Testo Unico delle acque ed impianti idroelettrici, per il quale il Senato e la Camera fin dal 1926, se non erro, avevano dato la delega al Governo. Non più tardi di questa mattina, la legge è stata pubblica sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Essa, oltre a coordinare tutta la legislazione preesistente, oltre a sfrondarla di tutte le foglie secche, ed a metterla in armonia alla legge sulla bonifica integrale ha, per la prima volta, disciplinato la materia delle acque sotterranee, per la quale erano pervenuti, specie dal Senato, voti premurosi al Governo.

Anche da vari enti interessati è stato chiesto, più volte, che la vasta ricchezza di dotazione idrica del sottosuolo fosse razionalmente tutelata nel suo impiego, attraverso la disciplina degli utenti posti sotto la vigilanza degli organi statali. Si è cercato di creare una disciplina che, mentre non inceppi le iniziative ora nascenti in alcune regioni, valga per altro ad impedire sperperi ed irrazionali impieghi in alcune zone del Regno, dove le molte trivellazioni eseguite, e il conseguente pericolo di improvvisi impoverimenti di dotazioni idriche,

preesistenti, specie se di alimentazione dei civici acquedotti, davano delle giuste preoccupazioni al Governo.

È stato ancora, come ho accennato in sede di interrogazioni, emanato il nuovo Codice della strada, nonchè promulgato il decreto che detta norme per disciplinare il condominio nelle cooperative edilizie sussidiate dallo Stato.

Sono, inoltre, allo studio il Testo Unico della legge sulle opere idrauliche; la legge urbanistica, che mira a disciplinare definitivamente e organicamente tutta la materia dei piani regolatori dei centri abitati; il Testo Unico e di aggiornamento della legislazione sui porti; la nuova legge per la concessione dei contributi dello Stato per le opere igieniche e di edilizia scolastica, a cura degli enti locali, essendo per scadere la legge del 1923; infine il Testo Unico delle leggi sulle case popolari ed economiche.

Ho detto poc'anzi che la gestione delle opere in corso è ancora notevole, ma essa è stata particolarmente intensa nell'anno XI. In tale anno, infatti, dalle varie Amministrazioni dello Stato e dagli enti locali sussidiati dallo Stato risultano ultimate tremila opere, per un importo di due miliardi trecentoottantacinque milioni, corrispondenti a circa 56.000.000 di giornate lavorative. Alla stessa data, cioè al 28 ottobre dell'anno scorso, risultavano inoltre assunti impegni, da parte dei lavori pubblici e della Azienda della strada, per due miliardi e 67 milioni, ed effettuati pagamenti per 1.928.000.000.

Fra le molte opere ultimate ricorderemo le autostrade Padova-Venezia e Firenze-Viareggio. A proposito delle autostrade il relatore ha rilevato la necessità, fiducioso nello sviluppo dei tali arterie, che si provveda alla compilazione di un organico piano regolatore. Posso assicurare il relatore che se il piano regolatore non è ancora in atto, è di poche settimane fa la nomina della speciale Commissione, che deve provvedere a tale giusta esigenza intesa a disciplinare tutte le eventuali richieste e iniziative, che possono sorgere in questo campo, secondo una visione organica delle necessità nazionali ed internazionali.

Sono state anche ultimate, in questo esercizio, tra le più importanti ferrovie: la Fossano-Ceva-Mondovì, che è poi la direttissima Torino-Savona; la Piacenza-Cremona, e la ferrovia di Agrigento. È stato provveduto alla regolazione del lago d'Iseo,

opera superba per le finalità che realizza e per l'imponenza stessa della sua esecuzione tecnica.

Opere grandiose sono state anche ultimate nei porti di Genova e Napoli.

Infine, da parte dell'Azienda della strada, tra le moltissime opere compiute, meritano particolare risalto: la sistemazione del tronco stradale da Trieste a Fiume, che è stato quasi interamente ricostruito; la sistemazione della Napoli-Foggia, che assicura rapide e moderne comunicazioni tra la Puglia, Napoli e la Capitale; la sistemazione dell'Appia Nuova fra Roma e Napoli ed il completamento della sistemazione dell'Aurelia da Roma a Ventimiglia.

ANCONA, *relatore*. L'Azienda della Strada lavora benissimo.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ma oltre queste opere di notevole entità, che sono state ultimate, è bene tenere presente anche la mole dei lavori ancora in corso, fra cui meritano di essere ricordati: la direttissima Bologna-Firenze, che sarà inaugurata il 21 aprile dal Capo del Governo; la camionale Genova-Serravalle, per la quale si è assicurato un impiego medio di circa 8 mila operai e che sarà ultimata per il 21 aprile del 1935; le litoranee Jonica ed Adriatica, i lavori dell'alveo di magra del Po; i lavori del Tevere a Fiumicino; la difesa idraulica di Palermo; l'acquedotto del Ruzzo in provincia di Teramo; l'acquedotto del Cilento; l'acquedotto pugliese; gli acquedotti di uso promiscuo ai Comuni ed alle ferrovie in Sicilia, quelli della Sardegna e della Basilicata; i lavori delle Università di Pisa, Padova, Firenze, Perugia e Pavia; il Policlinico di Bari; le opere marittime di Genova, Livorno, Marghera, Napoli, Bari, Ancona, Civitavecchia, Palermo, Catania, Cagliari e Trapani.

Posso anche annunziare che è imminente l'inizio della costruzione del primo lotto di una nuova ferrovia. Non meravigli, dopo le dichiarazioni fatte nella discussione del passato bilancio, che cioè tutti gli sforzi finanziari dello Stato in materia di costruzioni ferroviarie fossero da concentrarsi nelle opere in corso, che si inizi la costruzione di una nuova ferrovia.

Essendo per ultimarsi la Bologna-Firenze, è parso necessario, per ragioni di grande interesse nazionale, assicurare l'inizio della costruzione della ferrovia Portogruaro-Nasseno, destinata a potenziare le comunicazioni con le Nazioni dell'Oriente europeo.

Devo anche ricordare che, in questi ultimi mesi, mentre stavamo per chiudere le gestioni dell'opera di ricostruzione nelle zone del Vulture e nelle Marche, un nuovo terremoto si è verificato nella regione della Majella, in Abruzzo, portando distruzioni e danni notevoli in alcuni comuni. Il Governo è intervenuto prontamente, ed ammaestrato dall'esperienza fatta nelle ultime calamità, con un provvedimento di legge, autorizzante la spesa di 35 milioni, ha assicurato la rapida ricostruzione di quei centri abitati.

Nell'autunno scorso, inoltre, le condizioni particolarmente eccezionali atmosferiche hanno portato alluvioni, mareggiate, nubifragi in parecchie regioni d'Italia, dalla Liguria alla Sicilia, dal litorale della Venezia Giulia alla Sardegna.

Ancora una volta il Governo è intervenuto con un provvedimento di legge autorizzante la spesa di 50 milioni che, se non sono completamente sufficienti a fronteggiare tutte le esigenze, valgono, però, ad assicurare, per un certo periodo di tempo, i mezzi per le più urgenti riparazioni alle opere pubbliche distrutte o danneggiate.

Infine, per quanto riguarda l'Azienda della strada, dopo aver ricordato che le entrate per il prossimo esercizio sono di 452 milioni, con due milioni di aumento soltanto in confronto di quelle dell'esercizio precedente (altrettanto dicasi delle spese), devo far presente che, avendo essa sistemato quasi il 50 per cento delle strade nazionali, con i risultati che il Senato ha avuto più volte agio di lodare, avendo cioè superato di molto, nel campo delle sistemazioni, le previsioni originarie, ha dovuto, per necessità di cose, segnare il passo in tale attività e concentrare, invece, i suoi sforzi e le sue possibilità finanziarie sulle manutenzioni ordinarie.

Il senatore Ancona ha chiesto che l'Azienda non si fermi, e che appena possibile riprenda, a passo celere, l'ulteriore attività in materia di sistemazioni, tenuto conto che tali spese sono fra le più produttive perchè assicurano automaticamente nuove

entrate allo Stato. Posso assicurare il senatore Ancona ed il Senato tutto che il Governo, per quanto le condizioni del bilancio siano alquanto difficili, pure si sta preoccupando di dar modo all'Azienda di finanziare un nuovo programma straordinario che le consenta di non fermare quella che è una delle sue più brillanti forme di attività. (*Vive approvazioni*). Mi auguro di poter dare fra non molto notizie più esaurienti in proposito.

Onorevoli senatori, da tutto ciò che ho detto appare chiaro che, dopo il periodo di attività, veramente intensa, che ha caratterizzato i primi undici anni di Regime, e che ha trasformato il volto della Patria, se non si può parlare di un arresto di tale attività, bisogna logicamente prevederne, nelle contingenze attuali, un rallentamento che, in gergo militare, suol chiamarsi: segnare il passo. Onorevoli senatori, alle volte è anche necessario segnare il passo. Dopo un periodo d'intenso lavoro sono inevitabili ed utili periodi, possibilmente non lunghi, di sosta. Io sono sicuro però che se dovremo segnare il passo, il giorno in cui riprenderemo la marcia, il giorno in cui l'esercito dei costruttori, al comando del Duce «*che trasforma gli istituti, che redime la terra, che fonda le città*» riprenderà la sua marcia, quel giorno noi assicureremo certamente un nuovo periodo di attività, non meno intenso e febbrile di quello che l'ha preceduto e tale da schiudere alla Patria nostra, pel secondo Decennale, una nuova èra, che la faccia apparire, nel mondo, sempre più grande, sempre più bella, sempre più prospera; così come è nella volontà del nostro grande Capo, così come è nell'ansia di potenza di tutti gli Italiani. (*Applausi vivissimi e generali, molte congratulazioni*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954**

(Senato della Repubblica, seduta del 26 ottobre 1953)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Ragno, Barbaro, Buglione, Mene, Angelini Nicola, Ferrari, Magliano e De Giovine.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *segretaria*:

«Il Senato invita il Governo a provvedere alla revisione del programma poliennale delle autostrade, recentemente compilato dall'ANAS, per dare adeguato risalto alle esigenze inderogabili dell'Italia meridionale ed insulare, in conformità ai criteri che ispirarono il piano regolatore autostradale del 1934».

PRESIDENTE. Il senatore Crollanza ha facoltà di parlare.

ROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, in questa stretta finale di discussione non è stato agevole, nè ci è stato possibile, approfondire l'esame del bilancio nella sua complessa struttura. Vi sono, però, degli aspetti particolari del bilancio sui quali intendo intrattenermi e

richiamare l'attenzione del signor Ministro e degli onorevoli colleghi. In modo particolare i capitoli che meritano speciale considerazione sono quelli che riguardano le manutenzioni. Le manutenzioni, nella parte ordinaria dello stato di previsione ammontano complessivamente a 5.311 milioni. Questa cifra è così divisa: tre miliardi o poco più in gestione dell'Amministrazione centrale, un miliardo e 160 milioni circa del Magistrato alle acque e dei Provveditorati alle opere pubbliche dell'Italia centrale e settentrionale e 613 milioni dei Provveditorati del Mezzogiorno e delle isole. Come il Senato sa, queste manutenzioni si riferiscono particolarmente alle opere edilizie, alle opere idrauliche e marittime. Basta mettere in evidenza queste cifre per rendersi conto che gli stanziamenti, divisi nei vari capitoli, sono assolutamente inadeguati. Purtroppo ciò corrisponde ad una cattiva abitudine invalsa nel nostro Paese. Diciamolo pure francamente, sotto tutti i Governi è stata costante la lotta tra i Ministri dei lavori pubblici e la Ragioneria generale, per aver fondi adeguati onde provvedere alla manutenzione e conservazione di opere che hanno importato spese ingenti da parte dello Stato. E non sempre e non a tutti i Ministri è stato agevole strappare alla Ragioneria generale e quindi al collega del Tesoro, quegli aumenti indispensabili per evitare il deperimento delle opere e, in alcuni casi, fatti estremamente incresciosi. Se esaminiamo un po' la divisione di questi fondi tra i vari istituti decentrati, troviamo delle cifre assolutamente irrisorie. Per esempio, il Provveditorato di Ancona ha solo 55 milioni per provvedere alla manutenzione delle opere nel proprio compartimento, il Provveditorato di Perugia ha 45 milioni, quello di Torino ne ha 90, e nel Mezzogiorno, l'Aquila ha 55 milioni e la Lucania - l'eterna cenerentola - solo 43.

Onorevoli colleghi, sono cifre che preoccupano, e preoccupano particolarmente dopo le catastrofiche alluvioni che, a ripetizione, in questi ultimi anni, si sono verificate. Noi siamo il paese nel quale si innalzano magnifici palazzi, si eseguono magnifiche opere, ma dove, come ho detto poc'anzi, i Ministri, mentre devono lottare per avere fondi adeguati alle manutenzioni, trovano forse minore resistenza nell'assicurarsi i mezzi finanziari per le nuove costruzioni. Vi è, a questo riguardo, tutta la situazione idraulica del Paese e dei porti che lascia a

desiderare. Vi sono palazzi superbi, esempio tipico il Palazzo di giustizia di Roma, o edifici moderni, sedi di uffici statali, costruiti con dovizia di marmi e cristalli, che si trovano in deprecabili condizioni. Quando si tratta di provvedere alla sostituzione di una lastra di marmo o di un cristallo infranti, o di avere i mezzi necessari per tenerli in ordine, ci si sente apporre la insufficienza dei mezzi.

Ho parlato di proposito, innanzi tutto, delle manutenzioni perchè ritengo fondamentale per il bilancio lo stanziamento di fondi adeguati per provvedere a tali incombenze. Facciamo, se necessario, a meno di opere nuove, ma cerchiamo di mantenere in ordine ed in piena efficienza quelle che abbiamo già costruito.

Per quanto riguarda le assegnazioni agli uffici decentrati, in base agli articoli 1 e 2 della legge e gli stanziamenti derivanti da leggi speciali, cioè la parte sostanziale del bilancio, quella che consente al Ministro dei lavori pubblici di provvedere al completamento di alcune opere in corso, di dare esecuzione alle opere previste dalle predette leggi speciali o di provvedere a concorsi e a contributi, in un'unica soluzione, per lavori di competenza degli enti locali, oppure di dare esecuzione agli adempimenti per danni di guerra - settore quell'ultimo particolarmente importante, purtroppo ancora oggi, ai fini dell'ulteriore ricostruzione - le assegnazioni complessive sono appena di 63 miliardi e 575 milioni. Qui devo osservare che l'incidenza di queste assegnazioni, per quanto riguarda la ripartizione tra le tre grandi regioni territoriali, è la seguente: 35 miliardi e 66 milioni per l'Italia settentrionale e centrale; 28 miliardi e 59 milioni per l'Italia meridionale e insulare. Da questa ripartizione si rileva che, almeno per questo esercizio - devo confessare che non ho avuto il tempo e la possibilità di consultare i bilanci degli ultimi anni - si è avuto un abbassamento di quota nei riguardi dei Provveditorati alle opere pubbliche del Mezzogiorno e delle isole. L'abbassamento è al di sotto di quel 50 per cento che, mediamente per molti anni, tranne il periodo di guerra, rappresentò la base di assegnazioni per tali Provveditorati.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Deve tener conto della Cassa del Mezzogiorno.

CROLLALANZA. È esatto che, a fianco del Ministero dei lavori pubblici, è entrata in azione la Cassa del Mezzogiorno, la quale, con larghezza di mezzi, ha ripreso quella che fu la prima politica di comprensione e di realizzazioni a favore delle regioni cosiddette depresse, ma della Cassa parleremo in seguito, nei limiti consentiti da questa discussione. Comunque è da rilevare, a conclusione dell'esame degli aspetti fondamentali di questo bilancio, che manca completamente un limite di impegno per nuove opere.

Il Ministro dei lavori pubblici, nella sua esposizione alla Camera, ha detto – secondo quello che risulta dal resoconto sommario, perchè non ho avuto la possibilità di leggere quello stenografico – che avrebbe a disposizione 90 miliardi per nuove opere e 4 miliardi per annualità. Ma bisogna intenderci: evidentemente egli ha voluto riferirsi ai vari fondi a disposizione, inseriti nei singoli capitoli, derivanti da leggi speciali, o a quelli che consentono il completamento di opere, o alla possibilità di determinati interventi, in base alle leggi ordinarie, e comunque allo sviluppo di una attività che è già in corso. Nulla da eccepire se, per mancanza di adeguati mezzi finanziari, si dà la preferenza al completamento delle opere anzichè farne delle nuove. Ho tenuto soltanto a rilevare che, a differenza di ciò che avveniva nel passato, quando era consuetudine concedere un limite di impegno per una nuova programmazione e realizzazione di opere, in modo da assicurare il ritmo continuativo di una vasta attività costruttiva, tale limite nell'esercizio in discussione non c'è.

Per quanto riguarda le annualità per le opere di competenza degli enti locali, è da rilevare che i fondi ci sono, ma che purtroppo non sempre tali enti sono in condizione, con le proprie modeste finanze, di poterne usufruire, ciò che rende problematica la contrattazione dei mutui presso la Cassa depositi e prestiti e gli altri istituti autorizzati ad operazioni del genere.

D'altra parte, se non fosse così non si spiegherebbe l'accumularsi notevole dei residui, all'ammontare dei quali contribuisce certo anche questa categoria di stanziamenti del bilancio in discussione. I residui, da otto miliardi nel 1944-45, sono saliti ad oltre 299 miliardi nel 1951-52 e, secondo notizie attinte dal relatore, avrebbero già raggiunto, al 30 giugno 1953,

se non sbaglio, i 350 miliardi. È una massa, questa dei residui, che, anche se vincolata, rappresenta una integrazione delle disponibilità, da parte del Ministro, nell'attività costruttiva, ma che sarebbe opportuno forse, nella compilazione dei bilanci, impostare diversamente, facendola coincidere con le esigenze di cassa derivanti dagli impegni dei precedenti esercizi.

Illustrati, così, quelli che rappresentano, a mio modo di vedere, gli aspetti salienti del bilancio, credo opportuno fare accenno a quella che è la situazione attuale del Ministero.

Il Ministero dei lavori pubblici ha vecchie e gloriose tradizioni. Da quando fu istituito, ha tracciato una strada veramente luminosa di operosità, sia per gli interventi molteplici che esso ha esplicato in tutti i campi dell'attività costruttiva del Paese, sia per il prestigio che gli è derivato, per decenni e decenni, dal susseguirsi, ai posti di comando, di funzionari di chiara fama e di eccezionale valore.

Purtroppo la guerra ha scombussolato anche questo Ministero sia nelle attribuzioni delle sue competenze, sia nel personale. È da ricordare, in proposito che, nel 1931, attraverso un provvedimento di legge quanto mai opportuno, erano state accentrate nel Dicastero dei lavori pubblici le varie competenze, che prima erano frammentariamente divise, nel campo delle opere pubbliche, tra i vari Dicasteri, ad esclusione delle opere di fortificazione, giustamente rimaste affidate ai Ministeri militari, e di quelle di bonifica che, con la costituzione dello speciale Sottosegretariato, erano passate al Ministero dell'agricoltura. Tutto il resto delle competenze, ripeto, era accentrato nel Ministero dei lavori pubblici; e il Ministro, di anno in anno, nel formulare i programmi di attività normale e straordinaria, in rapporto anche alla disoccupazione, coordinava con i colleghi dei vari Dicasteri, quella parte di programma, che riguardava in modo particolare l'attività costruttiva nei settori della Giustizia, dell'Istruzione, della Difesa, della Finanza e di ogni altro Ministero.

In contrasto con tutto ciò, è avvenuto che, un po' per volta, a pezzi e a bocconi, la raggiunta unificazione di attività tecniche nel Ministero dei lavori pubblici sia andata sparendo, perchè alcuni Dicasteri gli hanno sottratto determinate competenze. Inoltre si sono creati nuovi Enti ed istituti che hanno svolto e

svolgono delle attività che erano nelle sue specifiche attribuzioni. Il Ministero dei lavori pubblici, si è visto così spogliato di parte notevole delle sue competenze, ed ha subito il colpo più grave dall'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno.

E non è finita, perchè riaffiorano, di tanto in tanto, gli appetiti di altri Dicasteri i quali vorrebbero portarsi via l'ANAS, le costruzioni ferroviarie e gli impianti elettrici.

Ora, è da domandarsi se, dopo tutto ciò, si possa parlare ancora di un vero e proprio Ministero dei lavori pubblici o non piuttosto di un Ministero che si occupa prevalentemente di opere idrauliche, di opere marittime e di sussidi e contributi per alimentare, in alcune regioni, l'attività costruttiva degli enti locali. Evidentemente dovremmo cambiargli denominazione e, probabilmente, dare denominazioni diverse, con riferimento alle competenze che si sono attribuite nel campo delle opere pubbliche, anche ad altri Ministeri o Enti di recente costituzione.

Dicevo: il colpo più grave il Ministero dei lavori pubblici l'ha avuto dalla Cassa del Mezzogiorno.

Onorevole Ministro, quando fu ventilata e, successivamente, mentre si stava elaborando la istituzione della «Cassa del Mezzogiorno», non mancai di esprimere, per quella modesta esperienza che ho in materia e per il molto amore che mi lega alle Regioni meridionali, quindi un po' come conoscitore del settore delle opere pubbliche ed un po' come meridionalista, i miei dubbi e le mie riserve, in articoli che furono pubblicati sul «Giornale d'Italia», sui criteri con i quali si voleva istituire la «Cassa». Riconobbi l'utilità di creare un ente, un istituto, una «Cassa» (questo nome di per se stesso avrebbe dovuto indicare dei compiti e dei limiti precisi), che avesse la possibilità di funzionare con quella elasticità che non è consentita ai Ministeri, legati alle rigide norme tradizionali, per battere moneta, attingendo oltre che dal Tesoro (ma qui non c'era bisogno dell'intermediario), anche dal Paese, con operazioni finanziarie, a base di obbligazioni, cartelle fondiarie, eccetera, ed anche dall'estero con prestiti internazionali, ma consigliai di non attribuirgli compiti tecnico-amministrativi.

La «Cassa» dunque, a mio modo di vedere, come un vero e proprio istituto finanziario, doveva battere moneta e riversarla a quelli che sono i Dicasteri competenti, e cioè ai Ministeri

dell'agricoltura e a quello dei lavori pubblici, servendosi delle attrezzature, delle competenze e della tradizione di tali Ministeri che, se anche non hanno più il ricco complesso degli uomini di primissimo ordine dei decenni passati (perchè molti sono andati in pensione, altri sono stati epurati, altri ancora hanno subito varie vicende) comunque davano garanzia, particolarmente il Ministero dei lavori pubblici, nonostante gli scossoni ricevuti dopo la guerra, con appropriate riforme di struttura, di poter realizzare più agevolmente e rapidamente i vasti programmi di opere a favore del Mezzogiorno e delle isole. Ciò avrebbe evitato alla «Cassa» di pagare lo scotto, che nella fase iniziale doveva inevitabilmente pagare – e non se ne può fare colpa nè al suo illustre Presidente, del quale conosciamo tutto l'impegno, la passione ed il dinamismo con cui sovrintende all'Istituto, nè alla stessa organizzazione – perchè le organizzazioni non si improvvisano, perchè i tecnici non nascono come funghi, perchè praticamente quegli errori o quelle manchevolezze o quelle lentezze di movimento che sono stati lamentati nei riguardi della «Cassa», il Ministero dei lavori pubblici in parte li aveva già scontati nei suoi primi anni di funzionamento e in parte li avrebbe registrati alquanto attenuati con la riorganizzazione e rimessa in efficienza del Ministero stesso. Comunque cosa fatta capo ha.

Allo stato attuale – e l'ho dichiarato personalmente in una recente circostanza al ministro Campilli – non mi sogno di proporre l'abolizione della «Cassa del Mezzogiorno» per riportare le competenze, che oggi le sono attribuite, al Ministero dei lavori pubblici. Da buon italiano e da responsabile uomo politico, mettendo da parte le riserve iniziali, non posso che augurarmi il successo della «Cassa» e del vasto programma di attività che il Governo le ha affidato. Quel che è desiderabile ed indispensabile è che la «Cassa del Mezzogiorno» e il Ministero dei lavori pubblici lavorino più a contatto. La «Cassa», la quale non è ancora a punto, si dovrebbe avvalere di più delle attrezzature decentrate del Ministero dei lavori pubblici, ed i programmi, sia del Ministero, sia della «Cassa», non dovrebbero svilupparsi su due parallele, ma convergere e sincronizzarsi in piani organici e di ampio respiro congiuntamente studiati e realizzati.

Comunque la «Cassa del Mezzogiorno» che ha portato via al Ministero parte delle sue competenze, non ne deve portar via altre. Non più tardi di sabato sera, qui al Senato, in uno scorcio di seduta, presenti pochi senatori, è stato votato un ordine del giorno, con cui, a conclusione della discussione sull'edilizia scolastica, è stato espresso il voto che l'attività costruttiva di tali opere per le regioni meridionali ed insulari sia affidata o all'INA-Casa o alla «Cassa». Ora io mi auguro che questo ultimo colpo, che sarebbe un colpo mancino, non sia inferto al Ministero dei lavori pubblici. È necessario però che il Ministero si rinnovi con larghe vedute nel suo ordinamento, si attrezzi nel personale, si adegui al dinamismo della vita moderna, perchè da un decennio all'altro il progresso porta ad esigenze sempre nuove e quel che andava bene dieci anni fa non va più bene adesso.

Si tratta in sostanza di mettere in condizione il Ministero dei lavori pubblici di poter assolvere meglio le proprie funzioni.

A proposito di riforme strutturali, io, pur lodando la veramente pregevole relazione del collega Canevari, che è stato un prezioso indagatore e illustratore del bilancio, del quale ne ha colto gli aspetti salienti, debbo fare le mie riserve su una sua proposta: quella di trasformare il Ministero dei lavori pubblici in una serie di aziende autonome che, evidentemente, secondo le di lui intenzioni, dovrebbero far capo al Ministro, così come avviene per l'ANAS. Un simile organismo non sarebbe più un Ministero ma un complesso di aziende collegate fra loro solo dalla persona del Ministro. Se non sbaglio il relatore prospetta tale ordinamento come la formula migliore per risolvere il problema del personale; ma io penso che per risolvere la questione dei ruoli e del trattamento del personale non si debba trasformare così radicalmente la struttura tradizionale del Ministero, ma escogitare altri provvedimenti.

Cosa si può fare per dare al Ministero una attrezzatura più agile e più aderente ai tempi moderni? Innanzi tutto bisogna modificare la legge fondamentale dei lavori pubblici, oramai vecchia, nonché quella di contabilità generale dello Stato; inoltre, a mio modo di vedere, bisogna dare maggiori competenze e maggiori limiti di impegno ai Provveditorati alle opere pubbliche e agli uffici del Genio civile, bisogna cioè decentrare

maggiormente. Il Ministero dei lavori pubblici è stato il primo ad applicare, fin dal 1926, il decentramento. Si può dire anzi che sia stato il solo, perchè gli uffici periferici di altri Dicasteri, come per esempio quello dei Trasporti, hanno limiti di competenza – il collega Corbellini sorride – almeno così era in passato, così modesti, da impedir loro ogni iniziativa, e ciò in pieno contrasto con quanto concesso, fin da quando furono istituiti, ai Provveditorati alle opere pubbliche.

È in tale ordinamento la chiave di volta del problema; attraverso cioè la sempre più stretta aderenza dello istituto che deve operare con l'ambiente locale, con le istanze locali, con le popolazioni locali, con quanti hanno bisogno di prendere e mantenere i necessari contatti con gli organi tecnico-amministrativi del Ministero.

A loro volta gli stessi Provveditorati alle opere pubbliche dovrebbero dare maggiore possibilità di iniziativa agli ingegneri capi del Genio civile. E qui sorge anche la necessità, per ragioni di prestigio e di giustizia equiparativa, di riesaminare la posizione del grado degli ingegneri capi di tali uffici, che nella scala gerarchica sono in alcuni casi al disotto di altri dirigenti di uffici statali, che svolgono la loro attività nell'ambito provinciale. Ma bisogna che il Ministero, decentrando ulteriormente, sincronizzi in modo sempre più agile ed efficace l'attività fra l'Amministrazione centrale e gli organi regionali, con periodiche riunioni collegiali dei Provveditori; e ciò non soltanto in occasione delle sessioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Bisogna inoltre che i Provveditori, accanto ai Presidenti del Consiglio superiore ed ai Direttori generali, siano considerati anche essi componenti del grande Stato Maggiore del Ministro, ed invitati a collaborare alla formulazione di organici programmi poliennali di opere.

Il Ministero ha adottato in questi ultimi tempi un provvedimento che appare in contrasto con il decentramento e che innova, in un settore, l'ordinamento tradizionale. Trattasi della istituzione, alla diretta dipendenza dell'Amministrazione centrale, nei centri più importanti, degli uffici marittimi, incaricati anche di gestire i mezzi effossori addetti al dragaggio dei porti. Ma questa può essere considerata un'utile iniziativa, se limitata nel tempo e se non avulsa completamente dai Provveditorati, in

quanto mira alla specializzazione di tecnici in un importante settore dell'ingegneria.

Il Ministero ha un grande maestro in questo campo: il Presidente del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, ingegner Greco, che mi piace qui di ricordare, e che vorrei, signor Ministro, non veder allontanato prossimamente dal posto che degnamente ricopre. Se è giusto e certamente opportuno collocare a riposo i funzionari che raggiungono i limiti di età e di servizio, in quanto vi sono le nuove leve ed i gradi intermedi che premono ed hanno diritto di far carriera – questa è la regola – in una situazione come quella attuale del Ministero dei lavori pubblici, che non ha più dovizia di uomini dello stampo di un Calletti, di un Cozza, di un Rampazzi, di un Petrocchi e di un Jandolo – per non citarne che alcuni – che non si trova cioè più in un periodo in cui era facile poter scegliere e si sceglieva bene, perchè vi era sempre una rosa di nomi, di funzionari di altissimo valore e prestigio, alla quale poter attingere per nominare un direttore generale o un Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, qualche eccezione nei collocamenti a riposo appare più che giustificata.

Oggi, senza far torto a molti egregi e valorosi funzionari, è da considerare che la rapida carriera percorsa nel dopo guerra da alcuni di essi non offre ancora quelle garanzie di maturità e di esperienza che sono indispensabili per poter coprire con competenza assoluta e con prestigio i più alti posti sia tecnici che amministrativi del Ministero. Chiudo pertanto questa parentesi per invocare dal Ministro la maggiore comprensione su quanto da me segnalato onde evitare che alcuni funzionari di primissimo ordine, che possono ancora rendere, sia nel settore tecnico che amministrativo, dei grandi servizi al Paese, vengano collocati a riposo, anche se hanno superato i limiti prescritti. Se essi rimarranno ancora per qualche anno in servizio, non cascherà il mondo, nè sarà pregiudicata la carriera di quelli che attendono di progredire.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono perfettamente d'accordo con lei.

CROLLALANZA. Ne prendo atto con piacere, signor Ministro.

Per quanto riguarda la situazione del personale, è da rilevare che esso, che nel 1943 era costituito da 7.000 unità, oggi ammonta a 15.125 unità, cioè è raddoppiato, nonostante che le competenze del Ministero siano diminuite. Mi riferisco alle competenze di alcuni settori, perchè purtroppo in altri, come avviene per gli uffici del Genio civile, i servizi generali aumentano giornalmente, e sono così opprimenti da soffocare molte più utili attività, costituendo spesso la causa principale della lentezza con la quale vengono smaltite alcune pratiche da quegli uffici. È da auspicare quindi che si riesca una buona volta a liberare gli uffici del Genio civile almeno da quelle competenze che possono essere più propriamente affidate ad uffici merceologici. Attualmente se un Comune adotta una delibera per l'acquisto di impermeabili ai propri vigili, non è infrequente che il Prefetto si rivolga all'ingegnere capo del Genio civile per il parere circa la perizia. Vi sono molti altri compiti analoghi, che fanno perdere tempo ai funzionari, i quali per giunta non avendo nessuna specifica competenza merceologica devono o consultare i mercuriali dei prezzi o rivolgersi a ditte di fiducia, ciò che potrebbe esser fatto più rapidamente dagli stessi uffici della prefettura.

Comunque la situazione del personale è particolarmente preoccupante, perchè, nonostante l'aumento notevole delle unità che apparirebbe ingiustificato, purtroppo quello di ruolo è costituito solo da 1.500 persone e le maggiori carenze e deficienze si verificano nei ruoli del Genio civile.

Il Ministero ha bandito di recente due concorsi, per 290 posti, ma il numero dei concorrenti è stato inferiore a quello dei posti messi a concorso; il che sta ad ammonire ancora una volta il Governo, il quale deve convincere che se vuole che ai concorsi, specialmente a quelli dei Ministeri, che si trovano in condizione di sperequazione con altri Dicasteri o Istituti affini - così come avviene tra il Ministero dei lavori pubblici e la «Cassa del Mezzogiorno» e tra il Ministero stesso e l'Ispettorato delle Ferrovie, ove i funzionari percepiscono speciali emolumenti - partecipino concorrenti numerosi e valenti, è necessario assicurare, in una forma qualsiasi, adeguate condizioni economiche.

Come volete che un ingegnere partecipi ad un concorso per cominciare la carriera con 35-40 mila lire mensili, quando oggi

un modesto professionista facendo un solo progetto all'anno guadagna diverse decine di volte di più; quando alla «Cassa» è notorio che i compensi sono ben diversi, e quando i diritti casuali sono operanti solo al Ministero del tesoro, a quello della giustizia, all'Ispettorato delle ferrovie e in qualche altro Dicastero, mentre sono negati al Ministero dell'agricoltura e dei lavori pubblici? Tutto ciò costituisce un'assurdità, un'ingiustizia, e spiega se non giustifica alcuni fenomeni di rilasciamento notati in certi uffici e, per alcuni inconvenienti che si verificano, alimenta nell'opinione pubblica spiacevoli mormorazioni.

Non è da meravigliarsi, quindi, della scarsezza di concorrenti ai concorsi che indice l'Amministrazione dei lavori pubblici. A mio modo di vedere, bisogna, con opportuni accorgimenti, bandire nuovi concorsi, ma bisogna bandirli sia per i gradi iniziali che per quelli intermedi; e non bisogna avere paura per questi ultimi di far ricorso anche a trattamenti economici *ad personam*, adottando magari il collocamento fuori ruolo per non danneggiare coloro che si trovano nei gradi inferiori. È da esaminare anche la eventualità di assunzioni con contratti a termine.

Comunque per il personale in servizio, ove non si intenda estendere i diritti casuali, perchè si dice che essi diritti saranno aboliti, mentre è più probabile che siano prorogati, bisogna trovare il sistema di venire incontro ai funzionari largheggiando nei premi di operosità. Bisogna che il Ministro dei lavori pubblici ottenga dal Consiglio dei ministri l'autorizzazione e dal Tesoro i mezzi per uno speciale trattamento integrativo a favore dei propri dipendenti per correggere le sperequazioni esistenti, altrimenti tra pochi anni l'amministrazione, per quanto riguarda il personale, si troverà in grandi difficoltà. È da esaminare anche se non convenga agevolare l'esodo del personale avventizio, che sta per essere iscritto nei ruoli transitori, con delle larghe buonuscite, perchè non tutto quel personale dà garanzie sufficienti di poter assolvere a quelle che sono le esigenze del Ministero.

Concluso questo esame panoramico degli aspetti salienti del bilancio, della situazione del Ministero e delle necessarie riforme strutturali occorrenti per adeguarlo alle esigenze della Nazione, non posso sottrarmi, nonostante l'ora e nonostante le

raccomandazioni del Presidente, dal fare un rapido giro di orizzonte sulle principali attività che esso svolge.

Onorevole Ministro, c'è voluta prima la piena del Reno, poi quella disastrosa del Po, poi quella non meno grave dei torrenti della Calabria di due anni fa per riporre sul tappeto, nella sua paurosa concretezza, il problema di un'organica sistemazione nel settore delle opere idrauliche. Purtroppo la situazione geologica e orografica del nostro Paese è quella che è. La natura ci è stata largamente prodiga di bellezze scenografiche, ma purtroppo ci ha dato un territorio accidentato, in parte notevole occupato dal crinale appenninico che, una volta, era coperto da un manto selvoso e che oggi è in prevalenza disboscato per l'incuria e la rapacità degli uomini i quali, specie nei primi decenni dopo l'unificazione del Regno, in seguito anche alle condizioni di scarso interessamento da parte dei Governi dell'epoca, si dettero a far man bassa del patrimonio forestale.

DE LUCA CARLO. Sono state anche le ferrovie.

ROLLALANZA. Come giustamente ha rilevato il collega De Luca in parte vi hanno contribuito anche certe speciali esigenze del Paese, ma le ferrovie non sono state la causa principale di tale scempio.

Anche dopo la prima guerra mondiale si fece man bassa dei boschi, e nell'ultimo conflitto le truppe tedesche, prima, quelle inglesi, dopo, completarono l'opera di distruzione di un patrimonio che era sacro, non soltanto per la sua vetustà, ma innanzitutto, perchè rappresentava la salvaguardia delle nostre pianure. Alle truppe occupanti si sono aggiunti infine gli speculatori.

L'ultima inondazione, quella di pochi giorni fa, che ancora una volta ha colpito una nobile regione del Mezzogiorno, a distanza solo di due anni, che cosa è stata se non la conseguenza meccanica del disboscamento bestiale, radicale compiuto all'Aspromonte? C'è voluta dunque, come già accennato, tutta una serie di disastri per rimettere sul tappeto il problema idraulico-forestale nella sua spaventosa interezza.

Il ministro Aldisio, resosi conto della gravità della situazione, non mancò di proporre provvedimenti adeguati, specialmen-

te dopo che risultarono evidenti molte manchevolezze nella manutenzione, negli anni immediatamente successivi alla guerra, manchevolezze gravi al punto che il servizio di guardia sul Po si rivelò ancora inefficiente, mentre era sempre stato di primissimo ordine. Il Governo lanciò un prestito e furono raccolti, se non sbaglio, a questo scopo 140 miliardi. Di tale somma non si ottennero dal Tesoro neanche i 100 miliardi richiesti dal ministro Aldisio. Solo 17 miliardi furono assegnati al Ministero dei lavori pubblici, che li ha destinati molto opportunamente ad alcune esigenze di maggiore urgenza, quali le opere di rialzamento degli argini del Po, il cavo napoleonico che funzionerà da scolmatore del Reno, i lavori di scolmatore dell'Arno ed alcuni fra i più pressanti lavori di sistemazione dell'Adige-Garda.

Come si vede ben poca cosa di fronte alla gravità della situazione. Lo stesso ministro Merlin, nella sua recente esposizione alla Camera, ha rilevato che questi fondi sono inadeguati e che ne occorrono molti altri.

Io penso che non siano sufficienti neppure i 100 miliardi, richiesti a suo tempo dal ministro Aldisio, per provvedere tempestivamente ed organicamente - specialmente dopo il disastro avvenuto quattro giorni fa in Calabria - agli interventi idraulici più urgenti. Tali interventi potranno essere scaglionati in un certo numero di anni, ma dovranno essere inquadrati in piani razionali dal monte al piano.

Purtroppo, ed è colpa un po' di tutti i governi passati e presenti - e speriamo non futuri - i maggiori interventi dello Stato nel settore idraulico, sia per considerazioni di ordine locale, sia spesso per esigenze politiche e sociali, si sono concretati in opere al piano, che sono appariscenti, anziché al monte, ove rimangono ignorate dalla gran massa della popolazione. In Italia stiamo allargando all'infinito i comprensori di bonifica. Fino allo scoppio della guerra l'attività bonificatoria fu concentrata nelle zone più bisognose, sia dal punto di vista igienico, che economico e sociale e si sono avute così quelle imponenti realizzazioni che, per ragioni ovvie mi guarderò bene dall'illustrare. Ma adesso, lo ripeto, la parola d'ordine è quella di trasformare tutto il territorio nazionale in un immenso comprensorio di bonifica, o se non di bonifica, per lo meno di

trasformazione fondiaria. I compartimenti stagni delle varie amministrazioni sono una delle cause degli inconvenienti lamentati: i Ministeri dell'agricoltura e dei lavori pubblici procedono ognuno per suo conto, ignorando ciò che fa l'altro; allo stesso modo agisce la «Cassa del Mezzogiorno».

Non mi risulta che concretamente, all'infuori di qualche scambio di lettera, di qualche telefonata e magari di qualche intesa di larga massima, i due Ministri e il Presidente della «Cassa», che sovrintendono alla maggiore attività nel campo delle opere pubbliche, si siano messi con tutti i loro stati maggiori a tavolino per una serie di giorni e se occorre di settimane per fare il punto alle rispettive attività, per coordinare i piani dei propri Ministeri e della «Cassa» e fare in modo che gli uni siano corollario degli altri e si inquadrino in una organica visione delle necessità del Paese.

Onorevole Ministro, il problema delle sistemazioni idraulico-forestali è oggi prevalente su tutti gli altri. Gli interventi che, con molta comprensione sono stati adottati in questi due anni dal Ministero dei lavori pubblici sono però, lo ripeto, inadeguati: il disastro pende sempre come una spada di Damocle sulla testa del popolo italiano, in questa o quella regione, e, come si è visto in questi giorni, contemporaneamente su diverse regioni. In vaste zone del territorio nazionale l'indisciplina idraulica è preoccupante: Verona è alla mercè delle piene dell'Adige che, come il Ministro sa – essendo nato in una provincia dove tale problema è familiare – ha il letto sovrastante di parecchi metri il piano di campagna lungo tutta la vallata.

Per fronteggiare un così angoscioso pericolo occorre finanziare completamente il progetto, in parte in attuazione, di svuotamento delle piene di quel corso d'acqua nel Garda, e dal Garda, attraverso il Tartaro Canal Bianco, fino al Delta del Po. Trattasi di un'armonica sistemazione, studiata a suo tempo, da un grande e degno idraulico che fu Presidente del Magistrato alle acque, l'ingegner Miliani, che ha lasciato un patrimonio di progettazioni e di studi organici per la disciplina di tutti i fiumi del Veneto. La spada di Damocle delle inondazioni non pende su Verona soltanto, perchè se dalle Alpi scendiamo all'Appennino tosco-emiliano riscontriamo che molti affluenti del Po sono in una situazione gravissima e minacciano la Pianura padana. Se

scendiamo ancora, la situazione non è meno preoccupante nella Toscana, nell'Umbria e nel Lazio, e risulta minacciosa in Puglia per i continui allagamenti dell'Ofanto, del Fortore e del Carapelle. Situazione, infine, non dissimile si registra in Calabria - e le recenti manifestazioni ce lo dimostrano - e lungo la costa orientale della Sicilia dove, così come altrove, i greti dei fiumi son divenuti pensili e distruggono spesso quei sottostanti fiorenti agrumeti, che i siciliani, con tenacia e con paziente lavoro, che non potrebbe mai essere pagato sufficientemente, hanno saputo creare; opere mirabili, che testimoniano della genialità e dell'oppositività della nostra gente. Ora questo patrimonio non può essere continuamente alla mercè di una perturbazione atmosferica o di una coincidenza di cause che, in un determinato momento, distruggono capitali, opere e decenni e decenni di sudata fatica, gettando nella miseria intere popolazioni. Non più tardi di pochi giorni fa, abbiamo dovuto commemorare le vittime calabresi di questa incuria dello Stato italiano - non dico del Ministero dei lavori pubblici - il quale deve rendersi conto, una buona volta, dell'urgenza angosciata del problema della montagna.

Nel 1928, in seguito ad organici rilievi, fu fatto un conteggio di quello che poteva occorrere per rimboschire con organiche sistemazioni la montagna. Allora venne fuori un fabbisogno di 2 miliardi, che sembrò una cifra iperbolica al Ministero del tesoro. Non si tenne conto che quei 2 miliardi non devono essere spesi nel breve giro di un anno, ma dovevano essere scaglionati in diversi esercizi. Si ottenne successivamente quel che si potette ottenere, si eseguirono diverse opere, poi cominciò ad operare la milizia forestale, che rese dei grandi servizi al Paese. Adesso c'è una legge per la montagna, ed è opera meritoria del Governo e di questo Parlamento l'averla promossa e votata, ma questa legge direi che è quasi inoperante, perchè non bastano le buone leggi, ci vogliono i mezzi adeguati per attuarle. Allo stato delle cose bisogna escogitare tutti i mezzi e tutte le possibilità per concorrere all'opera di salvezza della montagna; salvezza della montagna che poi vuol dire salvezza della pianura, delle bonifiche che si realizzano e che sono alla mercè del primo ciclone.

Facciamo meno case, meno bonifiche, e concentriamo le maggiori risorse finanziarie al consolidamento della montagna,

e rimboschiamola e sistemiamo i grandi corsi d'acqua delle Alpi ed i torrenti minacciosi dell'Appennino, della Murgia, della Sicilia e della Sardegna.

PALERMO. Perchè non facciamo meno cannoni?

CROLLALANZA. Onorevole collega, questo è un discorso che ci porta in un altro campo rimaniamo nel campo delle opere pubbliche.

VOCOLI. Non basta indicare il male, bisogna trovare i rimedi.

CROLLALANZA. Sempre in tema di montagna, non posso essere d'accordo con il senatore Tartufoli che, col suo discorso, in occasione dell'esposizione del ministro Pella, ha chiesto lo sviluppo e l'incremento dei cantieri di lavoro e di rimboschimento. Io non escludo che in alcuni casi, ed in certe province, i cantieri di lavoro e rimboschimento abbiano reso anche dei buoni servizi, ma tutti sanno che per questo genere di lavori vi sono in giro molte critiche e mormorii che sembrano alquanto giustificati. Dal punto di vista tecnico essi mancano di organicità e non offrono alcuna seria garanzia. I lavori sono distribuiti frammentariamente, per esigenze politiche e sociali e non sempre sono portati a termine per mancanza di finanziamento nell'esercizio successivo; e perciò spesso rimangono improduttivi o vanno in rovina. Sono opere condotte a mezzadria, direi, fra il Ministero del lavoro e quelli dei lavori pubblici e dell'agricoltura. Se sulla carta le realizzazioni appaiono numerose, sarebbe desiderabile che si facessero meno opere, ma che si eseguissero bene; che gli operai fossero pagati con salari normali e che i fondi erogati a tale scopo venissero stanziati unicamente nei bilanci dei Ministeri dell'agricoltura e dei lavori pubblici ed impiegati meglio.

Per i cantieri di rimboschimento è da aggiungere che non basta piantare pini qua e là, se poi non si ha personale sufficiente di vigilanza per evitare che diventino pascolo delle capre o scempio degli uomini e se non si hanno fondi adeguati per le necessarie manutenzioni.

Per quanto riguarda l'energia idroelettrica devo osservare che, contrariamente a quanto si afferma, nel dopo guerra non si sono avute, almeno fin'ora, grandi realizzazioni: si sbaglia quando si fa riferimento al 1945 per dire che in quell'anno vi erano solo 12 miliardi di chilowattore di energia producibili mentre ora ve ne sono 30, perchè evidentemente si mostra di ignorare che, se nell'ultimo periodo del conflitto alcuni impianti furono danneggiati, nel 1943 vi erano già 20 miliardi di chilowattore di energia producibili. Sarebbe stato già un buon risultato se, nel frattempo, si fossero aggiunti 10 miliardi di nuove opere, ma così non è stato perchè quei 10 miliardi di chilowattore rappresentano il completamento di programmi che erano in atto nel 1943. (*Cenni di assenso del senatore Corbellini*). Noto che il collega Corbellini conferma. Non si è camminato dunque con quel ritmo che è auspicabile in un Paese il quale ebbe torto di spaventarsi, nel 1933, di avere 2 miliardi e 500 milioni di chilowattore di energia invenduti, per cui non fu più incluso, nel testo unico delle acque, un provvedimento che sarebbe stato molto utile fosse stato varato. Durante la guerra, purtroppo, anche per la persistente siccità, l'energia si dovette distribuire, nonostante le esigenze industriali, col contagocce, ed oggi ancora essa difetta nel Paese. È un errore prospettarsi con lineamenti rosei l'avvenire, perchè la realtà è che, man mano che si attuano le concessioni, gli impianti diventano sempre meno economici e quindi le società non hanno più quell'impegno di prima nel realizzarli. È stato posto dal relatore della Camera dei deputati il quesito, in materia di impianti elettrici, se si debba andare verso il dirigismo o verso la costituzione di una azienda autonoma dello Stato. Il nostro stesso relatore ha sottolineato il problema ed ha sollecitato una serie di provvedimenti, alcuni dei quali appaiono meritevoli di attenzione. Egli chiede la sollecita revisione della legislazione del testo unico sulle acque, una nuova regolamentazione del passaggio allo Stato degli impianti, la costituzione graduale di un demanio statale e prospetta l'opportunità che alla scadenza delle concessioni subentrino alle Società le Ferrovie dello Stato, le aziende elettriche municipalizzate e gli enti di diritto pubblico.

Il relatore prospetta, inoltre, la convenienza del riesame delle domande di concessione e dei termini di decadenza nel caso di non uso e la preferenza per le nuove concessioni agli

Enti di diritto pubblico ed invita il Governo ad orientare la nuova legislazione con la prospettiva di creare, in definitiva, l'Azienda autonoma.

Ho detto che nel complesso le proposte del relatore sono meritevoli di considerazione, ma per alcune di esse devo fare delle riserve. Penso, per esempio, che allo stato attuale sia prematuro parlare di nazionalizzazione degli impianti, principalmente per una ragione di convenienza da parte dello Stato. Sarà sufficiente per ora orientarsi verso l'inquadramento degli impianti delle Ferrovie dello Stato, delle aziende municipalizzate e degli enti autonomi, che rappresentano già un complesso di producibilità di energia di una certa importanza, per costituire la base di quella che sarà in un domani l'Azienda autonoma dello Stato, destinata ad ereditare gli impianti privati, alla scadenza delle concessioni. Può essere anche opportuno, in un determinato momento, anticipare i termini del passaggio, ma attualmente penso che sia sufficiente la creazione nei riguardi dei concessionari di un organo di controllo e di coordinamento delle loro attività. Ciò consentirà una maggiore tutela degli interessi dei consumatori e, se necessario, renderà più agevole l'eventuale riscatto delle concessioni. Ma, ripeto, è questa una materia nella quale bisogna camminare con i piedi di piombo, pur nella visione di un programma da realizzare gradatamente.

Per quanto riguarda l'edilizia sovvenzionata, poichè il collega Porcellini se ne è occupato diffusamente, mi limiterò a poche affermazioni. Devo innanzi tutto rilevare che il Governo ha fatto parecchio, ma che molto rimane da fare se, come lo stesso ministro Merlin ha dichiarato, c'è ancora un fabbisogno di cinque milioni di vani per fronteggiare la carenza di abitazioni, per togliere dalle grotte e dagli antri coloro che tuttora li occupano, e per eliminare la coabitazione che a molte famiglie rende la vita impossibile. Io credo che siano da prendere anche in seria considerazione le proposte di un interessamento dello Stato verso le iniziative private per la costruzione di alloggi veramente popolari. Come ha detto il senatore Porcellini, vi sono in Italia molte case vuote, ma inaccessibili per le richieste di fitto alle classi meno abbienti. Allora cerchiamo di toccare la molla dell'interesse degli imprenditori privati, di coloro che investono nella speculazione

edilizia, dando dei contributi con l'obbligo di costruire solo determinati tipi di alloggi. Avremmo, in aggiunta alle realizzazioni degli Enti, una massa imponente di nuove costruzioni popolari.

Onorevole Ministro, vi sono situazioni nel settore degli alloggi veramente degne di specialissima considerazione. Voglio, fra tutte, citare quella di Foggia, che non è la mia città, la quale ha avuto metà delle abitazioni distrutte dai massicci bombardamenti compiuti dagli Alleati; vi sono ancora fra quelle popolazioni centinaia e centinaia di famiglie che vivono nelle grotte e migliaia che sono accampate nei paesi vicini e nelle campagne. Non è possibile che tale situazione permanga. Riconosco che il Governo ha adottato dei provvedimenti per Foggia, ma gli interventi risultano assolutamente inadeguati alla situazione di quella città. Dovrei parlare anche di Bari, ma mi riservo di fare ciò durante la discussione di una proposta di legge che ho presentato assieme ad altri colleghi della regione.

Sempre in materia di alloggi desidero richiamare l'attenzione del Ministro su una notizia – che non ho avuto, però, la possibilità di controllare – secondo la quale per la popolazione dei famosi «Sassi» di Matera si starebbe costruendo anche un fabbricato a tipo grattacielo. Osservo che quella gente che in gran parte vive tuttora in una specie di gironi danteschi, scavati sul calcare su cui sorge Matera, se ha diritto ad una elevazione del proprio tenore di vita, ha non meno il diritto ad avere alloggi confortevoli sì, ma confacenti alle proprie esigenze agricole ed artigiane. Non so se la notizia sia esatta. Chi ha scritto l'articolo ne ha la responsabilità. Mi limito a segnalare la notizia e ad osservare che sarebbe enorme che, in una città che ha un suo paesaggio caratteristico, che è quello comune ai nostri paesi, che, anche se capoluoghi di provincia, come è il caso di Matera, sono sempre paesi agricoli, si vadano a realizzare costruzioni verticali assolutamente non idonee ed in contrasto con l'ambiente e le abitudini locali.

Per quanto riguarda l'edilizia scolastica ho fatto un breve accenno prima. Onorevole Ministro, non faccia perdere al suo Dicastero la competenza in questa materia. Il Senato ha votato l'altra sera una proposta in merito. Eravamo in pochi ed in fine di seduta. Non so, perciò, che valore possa avere quell'ordine

del giorno con il quale si raccomandava al Governo il passaggio dell'edilizia scolastica all'INA-Casa o alla Cassa del Mezzogiorno.

MERLIN UMBERTO, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo col ministro Segni nel senso che il Governo presenterà un disegno di legge, in cui si stabilisca che la competenza in materia resterà al Ministero dei lavori pubblici.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, ho invocato da lei la difesa della competenza del Ministero dei lavori pubblici per l'edilizia scolastica, ma bisogna che il Ministero diventi dinamico in questo settore ed occorre che il Governo si renda conto, indipendentemente dalla legge che si vuole proporre per incrementare tale edilizia, della necessità di modificare la legge Tupini del 1949, legge che ha rappresentato una maggiore comprensione nei riguardi degli Enti locali, in confronto alle vecchie leggi, ma che ha un difetto delle leggi precedenti, poichè mentre ha elevato determinati contributi, si articola su una casistica che ha per base, nella misura dei contributi ai Comuni, il numero degli abitanti. Così quelli con popolazioni fino a cinquemila abitanti sono trattati in un modo, quelle che superano tale numero in un altro. Ora il problema va visto diversamente. Ci possono essere piccoli Comuni, in condizioni favorevoli per poter eseguire le proprie opere perchè hanno un demanio o altre fonti patrimoniali che procurano loro notevoli redditi e per giunta hanno minori bisogni da fronteggiare; vi sono invece Comuni, anche non piccoli, che si trovano in condizioni di assoluta impossibilità di costruire nuove opere, sia perchè hanno minori rendite, sia perchè in passato tutte le loro disponibilità hanno dovuto impegnarle in mutui per la costruzione di altri edifici scolastici, per le fognature, e per altre opere essenziali alla vita civile di un popolo. Nel Mezzogiorno vi sono Comuni con bilanci che sono oramai all'osso. Essi non hanno più imposte da delegare e quindi non possono contrarre altri mutui. Può darsi che in identiche condizioni si trovino anche dei Comuni dell'Italia settentrionale, in aree depresse, da considerarsi alla stessa stregua di quelle dell'Italia meridionale.

Allora bisogna che la legge Tupini sia modificata in modo che, pur rimanendo ferma la sua impostazione, come norma

generale, consenta al Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello dell'interno, per accertate condizioni di impossibilità dei Comuni, e sempre quando risulti che non eseguano opere voluttuarie, di far sì che lo Stato per alcune opere indispensabili si sostituisca ad essi al cento per cento. È inutile farsi illusioni. Il problema è semplice: vogliamo costruire nel Mezzogiorno, e comunque nelle zone dichiarate depresse, gli edifici scolastici, ed altre opere essenziali per la vita civile delle popolazioni? Se vogliamo costruire, se questo rientra nelle direttive del Governo, e se il Governo considera ciò come un suo debito d'onore, allora bisogna che esso adotti i provvedimenti necessari. Naturalmente bisogna evitare abusi in questa materia. Diversamente è inutile venire a parlare di necessità di incrementare l'edilizia scolastica, come è avvenuto qui l'altra sera, durante la discussione del bilancio della Pubblica istruzione. La popolazione nel Mezzogiorno e nelle Isole per la sua prolificità è in notevole aumento; le nuove leve gettano ogni anno nuove masse di ragazzi e purtroppo le scuole non ci sono. Allora bisogna insegnare nei fienili o fare turni in scuole dove si insegna anche con 70 alunni per classe.

Il problema è questo, onorevole Ministro, tutto il resto è accademia. Lei si accorgerà che parte delle disponibilità per contributi agli Enti locali che sono in bilancio rimarranno inutilizzate perchè i Comuni, pur avanzando domande al Ministero, all'atto pratico si troveranno nell'impossibilità di contrarre i mutui, non avendo i mezzi per garantirli nè i fondi per ammortizzarli.

Per quanto riguarda l'Acquedotto Pugliese vorrei pregare il Ministro di preoccuparsi dell'integrazione delle sorgenti. È un problema che si dibatte da anni, tra interessi contrastanti, e la situazione è praticamente questa: che la Puglia, che Matteo Renato Imbriani disse un giorno essere sitibonda di acqua e di giustizia, e che finalmente ebbe l'acqua e potette vederla distribuita a tutti i Comuni, purtroppo oggi deve constatare che il prezioso alimento scarseggia, perchè le sorgenti non riescono più ad alimentare le esigenze della crescente popolazione. Nel più grande acquedotto italiano e nel secondo acquedotto del mondo si è delineata, così, una situazione veramente preoccupante per cui non c'è più tempo da perdere a portare nel campo

concreto delle realizzazioni il problema della integrazione delle sorgenti mediante le acque del Calore. Se non si provvede in tempo tra pochissimi anni la situazione diventerà veramente tragica nella regione.

Con l'occasione vorrei pregare il Ministro di ricordarsi che l'Acquedotto Pugliese è ancora acefalo, cioè senza presidente, e si trova nella situazione incresciosa di essere non solo senza capo, ma anche senza regolari dirigenti. È opportuno che si bandiscano i concorsi o che, comunque, si nominino il direttore generale ed i capi dei vari servizi, perchè oggi si va avanti con gli incarichi ed in un modo che non è il più idoneo ad assicurare il buon funzionamento dell'Ente.

Per quanto riguarda i porti, prendo atto con piacere che il Ministro, sia pure nella carenza attuale di disponibilità, riconosca la urgenza e la opportunità di completare le opere in corso. Ciò è indispensabile per evitare che le opere tardino a rendere quei benefici economici che è lecito attendersi da esse. È da considerare poi che alcuni porti nella loro incompiutezza non danno le necessarie garanzie per la sicurezza dei natanti.

Rilevo anche con piacere che sia il Ministro che il relatore della Camera abbiano riconosciuto l'opportunità, ed io aggiungerò l'urgenza, della costruzione della darsena dei petroli nei porti di Livorno e di Bari. Nel porto di Bari si registrano 2.500.000 tonnellate di petrolio all'anno, che viene lavorato nella raffineria, sbarcato e reimbarcato, ma purtroppo l'intenso movimento di navi non ha ancora una darsena che valga a garantire il normale svolgimento delle operazioni. Ciò costituisce anche un pericolo ai fini dell'incolumità, perchè non vi sono le necessarie misure di sicurezza nel settore del porto destinato ad operazioni del genere. D'altra parte è da tener presente che, quando fu istituita a Bari la ANIC, oggi STANIC, il programma era modesto, si trattava di lavorare 300.000 tonnellate di greggio albanese. Oggi il greggio non giunge più nel porto di Bari dall'Albania ed invece vi affluisce dal Medio Oriente in una ingente quantità. La raffineria si è messa in condizioni di svolgere un'ampia attività che dà lavoro a migliaia di operai ed offre la prospettiva di sottolavorazioni industriali che è bene non trascurare.

Per quanto riguarda le costruzioni ferroviarie, mi guarderò bene dall'invocare costruzioni nuove in un momento come questo, e dopo tutto quello che ho detto in materia di opere idrauliche e sulla fondamentale necessità di dare la precedenza assoluta a tali opere. È evidente, però, che non posso non rilevare, leggendo le relazioni molto dettagliate della Camera e del Senato, che sono ancora in costruzione, a passo veramente di lumaca, l'Altare-San Giuseppe, l'Avella-Lucca, la circonvallazione di Palermo e altre ferrovie che io, confesso la mia ignoranza, ritenevo che fossero già ultimate da diversi anni. Evidentemente si va avanti col contagocce finanziario, e questa è una delle cause per cui anche l'attività del settore delle costruzioni ferroviarie, al Ministero dei lavori pubblici, ridottasi al lumicino, fa sorgere appetiti di trasferimento del servizio altrove.

Sono convinto che il settore delle costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici possa ancora rendere dei servizi preziosi al Paese, cominciando a formulare, una volta per sempre, un programma veramente organico e definitivo, d'accordo con il Ministero dei trasporti, di integrazione della rete ferroviaria italiana di rapide comunicazioni. Purtroppo abbiamo già troppe ferrovie a scartamento ridotto, superate dai tempi, e che si continuano a costruire nonostante tutto. Mi riferisco, onorevole Ministro, all'integrazione della rete nazionale e in modo particolare al Mezzogiorno ed alle Isole. Vi sono regioni nel Mezzogiorno, che pur confinando fra di loro sono virtualmente distanti da un versante all'altro molto più di quanto non lo sia il Capo di Leuca da Milano.

Non mi sogno di dire che si debbano costruire oggi queste ferrovie, ma è opportuno che si preparino i piani e si allestiscano le progettazioni.

Ho letto, se non sbaglio, nel discorso dell'onorevole Ministro, che si pensa di costruire una nuova linea che dovrebbe congiungere più rapidamente Venezia con Monaco, sembra, per ragioni, così si dice, confinarie. Io mi permetto di far presente che ormai tutto il Paese in caso di guerra è esposto alle offese del nemico ed è perciò confine, e che se una ferrovia ha da avere la precedenza, non faccio del campanilismo, debba essere una ferrovia intesa ad integrare la deficiente rete del Mezzogiorno, perchè anche nel Mezzogiorno la creazione di una nuova

linea ferroviaria risponderebbe, oltre che alle esigenze veramente fondamentali di ordine economico e turistico, anche a quelle di ordine strategico. Del resto basta consultare le segnalazioni fatte a suo tempo dallo Stato Maggiore – per esempio, per la direttissima Roma-Bari – per avere la conferma di quello che io sto affermando in questo momento.

Per quanto riguarda la viabilità, ne ha parlato diffusamente il collega Terragni e ne ha parlato con molta competenza. Il problema della viabilità, ormai, con la motorizzazione e con lo sviluppo automobilistico, è problema che preme, che deve trovare la sua soluzione, seppure scaglionata nel tempo. Un giorno, è stato opportunamente ricordato, l'Italia era all'avanguardia in questo settore: quando fu fondata l'AASS, oggi ANAS, e si ebbero le prime realizzazioni, da tutti i Paesi dell'Europa gli stranieri venivano qui da noi ad ammirare le nostre strade, e va data lode a quell'organismo tecnico e al defunto ingegner Calletti, che diresse con competenza e passione l'Azienda autonoma fin dalla fondazione, di aver portato la rete viabile nazionale ad un alto livello di perfezione tecnica e di modernità. Ma, come è stato già chiaramente detto, ormai gli altri ci hanno sorpassato, stiamo indietro, bisogna che ci portiamo all'altezza dei tempi e del crescente sviluppo della motorizzazione.

Giacchè siamo in tema di viabilità, è logico passare senz'altro al settore delle autostrade, per rilevare, oltre quello che da altri è stato già detto, che il programma tempo fa annunciato dal ministro Aldisio – programma poliennale che dovrebbe importare una spesa di 900 miliardi e che prevede la costruzione di nuove autostrade per 1.796 chilometri, ampliamenti di autostrade esistenti per 426 chilometri e miglioramenti di strade per 17.000 chilometri – ha un difetto. Innanzi tutto non si realizza, e il ministro Merlin molto prudentemente, nella sua esposizione alla Camera, ha voluto ignorarlo, limitandosi solo ad accennare alla possibilità di prendere in considerazione domande di concessione avanzate dalla iniziativa privata; inoltre questo programma modifica, a danno del Mezzogiorno e della Sicilia, il piano regolatore per le autostrade che era stato compilato nel 1934, piano coordinato con il più vasto piano delle autostrade europee, e che aveva avuto la consacrazione di appositi convegni internazionali.

Evidentemente in ogni piano di opere pubbliche vi deve essere un criterio di gradualità nell'esecuzione, ma io non comprendo perchè il piano regolatore del 1934 sia stato mutilato, a danno delle regioni meridionali, nel piano Aldisio. Ciò costituisce una palese manifestazione di ingiustizia, perchè se è vero che il traffico sulle strade dell'Italia settentrionale è divenuto particolarmente intenso e pieno di rischi e di incidenti, per cui più assillante si profilano su quelle arterie certe esigenze, è anche vero che se noi una buona volta vogliamo valorizzare il Mezzogiorno e tener conto di quello che si sta verificando in alcune regioni del Sud, con lo sviluppo veramente notevole, starei per dire prodigioso, della meccanizzazione, sia nel settore agricolo, sia nel settore automobilistico, bisogna che lo attrezziamo anche con arterie di rapide comunicazioni.

Un indice eloquente dell'ansia di vita moderna di alcune regioni del Sud ci viene dato dalla Fiera del Levante, dove centinaia di macchine, sia per autotrasporti, sia per uso agricolo, si vendono annualmente. La Fiera è diventato un grosso mercato a cui affluiscono da tutto il Mezzogiorno acquirenti. Citerò un altro dato: lei sa, onorevole Ministro, che a Bari arrivano 300 autotreni al giorno dall'Italia settentrionale? Dico 300 autotreni, oltre il crescente movimento di auto, di camions eccetera. Ciò sta a significare che è bastato aver dato strade moderne come quelle realizzate contemporaneamente al Nord e al Sud, quando si fondò l'AASS, sia pure con un maggiore sviluppo nelle regioni settentrionali, è bastato aver consentito una possibilità di più facili comunicazioni, per sviluppare il traffico motorizzato e dare un ritmo di vita più intenso alle nostre regioni. Se è così, onorevole Ministro, non comprendo per quale ragione la rete autostradale debba aver termine sul versante tirrenico a Paestum e su quello adriatico a Rimini.

Ma, insomma, le autostrade devono servire solo per il turismo o anche per le esigenze economiche delle popolazioni? E se devono servire anche per le esigenze di vita delle popolazioni, il Mezzogiorno va considerato in fase di evoluzione economica e civile, perchè diversamente non si giustificherebbero tutti i miliardi che lo Stato sta spendendo per le

trasformazioni fondiari, nè tutto il programma che, con larghezza di mezzi finanziari, lo Stato sta avviando a soluzione per sollevare le condizioni di vita di queste zone così dette depresse.

Ed allora, vogliamo attendere che si modifichi completamente, che si elevi ad alto livello questo tenore di vita, cioè attendere fino a quando la Cassa depositi e prestiti avrà possibilità di concedere ai Comuni, che non sempre ne hanno i mezzi, i mutui per nuove opere; fino a quando il Ministero avrà la possibilità di risolvere tanti altri grossi e piccoli problemi; attendere che le bonifiche, le irrigazioni e le trasformazioni fondiari, fra dieci, quindici anni raddoppino, quintuplichino, decuplichino la nostra economia, per cominciare a prendere in considerazione le istanze del Mezzogiorno nel campo delle rapide arterie interregionali? Eh, no! Noi abbiamo, voi avete il dovere di preoccuparvi da oggi, di mettere da oggi i capisaldi di queste esigenze fondamentali della vita economica meridionale, e per mettere questi capisaldi bisogna che voi non li ignoriate nei programmi poliennali, intesi a migliorare e potenziare la viabilità stradale ed autostradale!

E in materia di viabilità, per concludere, occorre che il Ministero porti a termine quella oramai famosa legge della viabilità minore, che fu messa allo studio ai tempi in cui io ero al Governo, che lasciavi in eredità ad altri e che purtroppo, non ancora viene presentata al Parlamento.

La riforma è di fondamentale importanza per la salvaguardia e l'ammodernamento di un patrimonio cospicuo per il quale lo Stato, i Comuni, le Provincie, hanno speso somme ingenti, e per cui lo Stato ancora oggi ne alimenta lo sviluppo con nuove costruzioni.

Io non so che cosa studino ancora i soloni della viabilità minore! Il problema è semplice: si tratta di trasferire le strade dai Comuni alle Provincie, perchè i Comuni non sono attrezzati per mantenerle, e di classificare nella rete nazionale le più importanti strade provinciali. Le Provincie, con minore spesa e con le loro attrezzature possono mantenere in condizioni assai migliori le strade comunali. Ma è evidente che bisogna dare maggiori mezzi finanziari alle Provincie, trasferendo loro alcune aliquote delle imposte comunali ed assegnando alle stesse una

parte dei molti proventi che lo Stato realizza dalla circolazione stradale.

Onorevoli senatori, mi sono dilungato in questo giro di orizzonte e spero che vogliate perdonarmi.

Ho creduto di rilevare alcuni aspetti della vita, della attività, del funzionamento del Ministero dei lavori pubblici e di sottolineare alcuni tra i problemi più urgenti, che sono sorti dopo gli inevitabili errori ed inconvenienti, specie nel primo periodo successivo all'epilogo disastroso della guerra. Oggi appare quanto mai necessario formulare programmi poliennali di grande respiro in tutti i settori della attività del Ministero, scaglionandoli nel tempo e graduandoli con il criterio delle più assillanti necessità e della più sicura ed immediata produttività.

Nell'interesse del Paese s'impone che il Ministero dei lavori pubblici, riordinato nei servizi e sistemato nei ruoli, riprenda la sua luminosa tradizione e ridiventi il centro motore e coordinatore di tutte le attività costruttive della Nazione. Occorre inoltre che l'attività a favore delle zone depresse meridionali sia tempestivamente valorizzata e potenziata con la necessaria integrazione, nella rete nazionale dei trasporti, delle grandi e moderne arterie di comunicazioni ferroviarie e autostradali e con il completamento e l'attrezzatura delle opere marittime. Il Mezzogiorno, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non ha bisogno solo di acquedotti, di edifici scolastici e di altre opere di prima necessità, ma ha anche bisogno di moderne e rapide attrezzature nel campo dei trasporti, per assicurare più ampi sbocchi alla sua economia in atto ed a quella crescente che il Paese si attende dalle opere di trasformazione agraria in corso di esecuzione.

Solo così il Governo democratico, dopo il sessantennio di abbandono e di incomprendimento verso le regioni del sud da parte dei Governi liberali che si susseguirono al potere dall'unità del Regno...

RUSSO SALVATORE. E del Governo fascista.

CROLLALANZA. Io non posso illustrare le realizzazioni del ventennio, i colleghi che non ne sono edotti possono erudirsi alla biblioteca del Senato.

PALERMO. Venga a Napoli a vedere i bassi!

CROLLALANZA. Onorevole Palermo, ripeto anche a lei che non mi è consentito di illustrare le realizzazioni del ventennio. Dicevo, dunque, solo così il Governo democratico, dopo il sessantennio di abbandono e di incomprensione verso le esigenze del sud da parte dei Governi liberali, che si susseguirono al potere dall'unità del regno in poi, avrà compiuto opera veramente meritoria ed avrà lasciata la sua impronta duratura nella rinascita del Mezzogiorno. *(Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni).*