**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959**

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 24 settembre 1958)

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

CROLLALANZA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, un bilancio come questo richiederebbe un vasto dibattito, perchè le attività che sono articolate dal Ministero della marina mercantile, investono vasti e complessi problemi, che interessano centinaia di migliaia di lavoratori marittimi, di pescatori e fondamentali settori dell'economia nazionale. Tali attività, che si svolgono sulla scia di una luminosa tradizione, se contratte e mortificate segnano il declino della Nazione; se sviluppate, se portate su un piano di espansione, ci assicurano la possibilità di riconquistare quel ruolo preminente che in altre epoche abbiamo avuto, specialmente nel bacino del Mediterraneo.

Il tempo messo a disposizione dei vari Gruppi per questa discussione è alquanto ristretto, e quindi io mi atterrò alle raccomandazioni della presidenza ed agli accordi che sono intervenuti, e cercherò di non spaziare, come ho fatto in altre

circostanze, su tutto il bilancio, trattando sia gli aspetti contabili che i vari problemi che esso contempla. Mi limiterò, invece, a sottolineare solo quei problemi che mi sono parsi di particolare interesse, e che ritengo siano all'ordine del giorno della Nazione.

Sono indotto a ciò anche dalla considerazione che l'egregio senatore Tartufoli, con la sua solita diligenza e passione e con il suo solito acume, ha steso una relazione che, in gran parte, io potrei sottoscrivere.

Infatti, contrariamente a quello che è stato detto dal collega Ruggeri poc'anzi, non mi è parso di trovare nella sua relazione quell'atteggiamento conformista che gli è stato attribuito.

Giustamente, il senatore Tartufoli, ha rivendicato al suo temperamento spregiudicato di aver detto, in molte circostanze, pane al pane e vino al vino. Per cui la sua relazione, se una caratteristica ha, a mio modo di vedere, è che contiene più ombre che luci. Accanto ai riconoscimenti, ed è onesto che li faccia, si leggono anche parecchie riserve, specialmente su alcuni aspetti, che sono veramente fondamentali, dell'attività svolta dal Ministero.

Per esempio, per un problema su cui si incentra maggiormente l'attività del Ministero, cioè quella dei servizi marittimi, il relatore - dopo aver ricordato che, in occasione della presentazione del disegno di legge per il rinnovo delle convenzioni con le Società di preminente interesse nazionale, ebbe cura di visitare i vari porti, di conferire con gli esponenti economici, con i rappresentanti marittimi, con i dirigenti delle Camere di commercio, e di attingere tutte quelle notizie che, a suo giudizio, potevano confortarlo nel riferire alla Commissione competente - egli scrive testualmente a pagina 59: «La legge per le linee di navigazione di preminente interesse nazionale, se accoglie una attesa e un suggerimento molto diffusi con la riforma sostanziale del metodo, per addivenire al contributo statale alle linee sovvenzionate (cosa questa che era stata calorosamente invocata da vari relatori sul bilancio annuale della Marina mercantile), lascia perplessi per una sensazione di immediata emergenza che essa dà, e cioè quella di una insufficiente visione dei problemi marinari per l'avvenire del nostro Paese; quella di una ricerca rinnovata di punti di

economia e di mezzo di contrazione di spesa; al di fuori della valutazione degli orizzonti che si profilano, in ampiezza sempre maggiore, nel mondo dei traffici e delle attività sul mare, che ora vedono perfino aprirsi gli stessi chiusi orizzonti della navigazione sottomarina, con sviluppi impensabili fino a ieri sul piano concreto, e dilatazione formidabile di nuove realtà più confacenti e più razionali».

Egli, quindi, così continua: «Ma più che tutto il disegno di legge troppe cose rinviava a modalità e provvedimenti dell'esecutivo...».

Egregio collega Ruggeri, il senatore Tartufoli, ciò scrivendo, è stato interprete di un sentimento largamente diffuso nel Paese e di un dibattito ampiamente sviluppatosi in sede della 7^a Commissione, circa l'eccessiva pretesa da parte del Governo di avere pieni poteri, sono solo nel regolare i nuovi rapporti amministrativi con le società di preminente interesse nazionale, ma anche nel determinare, a suo insindacabile giudizio, la complessa materia dei servizi di linea, prescindendo da quelle che possono essere le esigenze e le istanze degli empori marittimi e delle popolazioni interessate, che noi rappresentiamo nel Parlamento e di cui gli organismi economici e gli enti autarchici, a loro volta, si sono resi interpreti.

Questo modo di esprimersi non è certo conformista ma spregiudicato.

Il senatore Tartufoli, lamentando tutto ciò non ha esitato a completare il suo pensiero su quel disegno di legge, decaduto con lo scioglimento del Senato, scrivendo che «esso troppe cose rinviava a modalità e provvedimenti dell'esecutivo, senza aver detto a sufficienza intorno ai problemi dell'equilibrio, ad esempio, che la politica marinara del nostro Paese deve riproporsi di assicurare fra i vari mari che circondano le nostre coste e che condizionano la stessa vita economica delle relative contrade: l'Adriatico di fronte al Tirreno; i grandi centri di Genova, Napoli, Palermo, Trieste, Venezia, Bari posti di fronte alla valutazione dei propri bisogni e delle esigenze molteplici del caso, con la visione del presente, ma più che tutto del domani, e tenuto conto degli avvenimenti che nell'ultimo decennio hanno inciso sulla loro vitalità e sulla loro espansione».

Io ho voluto leggere questo brano della relazione non certo per assumere il ruolo di fronte alle affermazioni del collega Ruggeri, di avvocato d'ufficio del senatore Tartufoli, ma, innanzitutto, per confortare quanto sto per prospettare in rapporto ai servizi marittimi di linea.

Ho già detto che non mi occuperò delle cifre del bilancio, tanto più che esse ricalcano su per giù quelle degli esercizi passati, ma desidero, invece, soffermarmi su alcuni dati statistici, che arricchiscono la relazione e che mirano a far risultare come la consistenza attuale della nostra flotta abbia già raggiunto i 4.955.974 di tonnellate di stazza lorda di fronte ai 3.500.000 dell'ante guerra. È esatto. Qui occorre però rilevare, e lo ha fatto presente anche il collega Pessi, che il confronto tra queste due cifre ha un valore molto relativo, perchè esse vanno esaminate non nel loro complesso, ma negli elementi che le compongono, e quindi nei loro aspetti qualitativi.

Quantitativamente l'aumento del tonnellaggio è stato certo notevole, ma alla ricostruita flotta mancavano ancora, al 31 dicembre 1957, di fronte al tonnellaggio del 1939, ben 80 navi per 430.000 tonnellate di stazza lorda per servizi passeggeri e misti, cioè per dei servizi riconosciuti di interesse pubblico, e solo perchè tali concessi in esercizio alle 4 Società che fanno capo al Gruppo della F.I.N.M.A.R.E.

Il considerevole aumento quantitativo di tonnellaggio è costituito prevalentemente da 1 milione di tonnellate di stazza lorda di navi cisterna, dovuto all'accresciuto numero di raffinerie in Italia, ed all'aumento dei consumi, per lo sviluppo della motorizzazione. È naturale che tale tipo di navi nell'ante guerra risultasse numericamente inferiore a quello oggi occorrente; e si spiega quindi come la marineria libera abbia particolarmente accresciuto il proprio armamento in questo settore; che è poi fra i più remunerativi e meritevoli di incoraggiamenti da parte dello Stato, in quanto consente al nostro Tesoro di risparmiare valuta estera, nei rifornimenti di petrolio.

Altre 880.000 tonnellate di stazza lorda sul complessivo attuale tonnellaggio, si riferiscono inoltre alle navi da carico.

Si deve, dunque, unicamente all'aumento del tonnellaggio delle navi cisterna e di quelle da carico se il patrimonio

armatoriale del nostro Paese oggi è sensibilmente superiore a quello dell'anteguerra. Viceversa, una forte contrazione, come ho già accennato, si registra tuttora, di fronte al 1939, nell'armamento destinato ai servizi passeggeri e misti, cioè a quei piroscafi o a quelle motonavi che contemporaneamente assolvono alla funzione del trasporto viaggiatori ed alla raccolta e lo scarico di merce varia nei porti che sono serviti da regolari linee sovvenzionate.

Tale inadeguata ricostruzione nelle navi addetti ai servizi di linea della F.I.N.M.A.R.E. ha portato, contrariamente a quello che era da auspicarsi, ad una prevalenza della bandiera estera sulle rotte che erano a noi tradizionali, e su alcune delle quali avevamo conquistato, nell'anteguerra, un vero primato. Difatti, la bandiera estera, che nel 1939, sul movimento internazionale dei passeggeri, imbarcati o sbarcati nei nostri porti, incideva per il 21,7 per cento oggi vi incide per il 53,5 per cento.

In alcuni casi questa prevalenza della marineria estera tocca punte quanto mai elevate. Il Sottosegretario Caiati, presente in Aula, ch'è senatore del collegio di Brindisi, è a conoscenza, per esempio, che in quel porto il traffico passeggeri, particolarmente intenso con la Grecia, (mi corregga egli se sbaglio) è fornito per l'80 per cento dalla bandiera ellenica, che si giova di navi moderne, veloci, ben attrezzate e confortevoli. Anche la Jugoslavia ha messo in linea nel nostro mare, dico nel mare Adriatico, una flotta moderna, che sviluppa ampi servizi di linea, che si proiettano per tutto il bacino del Mediterraneo ed oltre.

Recente è anche la nascita di una efficiente marina mercantile turca e palestinese.

Ebbene, se l'80 per cento del traffico passeggeri, nel porto di Brindisi, è dato dalla marina greca, se la Jugoslavia intensifica sempre più i suoi traffici, vuol dire, onorevole Ministro, che in Adriatico e nel Mediterraneo orientale stiamo ammainando la nostra bandiera o non agiamo in modo adeguato per riconquistare quello che fu un nostro primato. Siamo quindi in condizione di inferiorità, e offriamo troppe possibilità alle marine estere di facile concorrenza, lasciandole installare sulle nostre vecchie rotte, che non sarà molto facile riguadagnare se non lentamente e con oneri superiori a quelli che nel recente passato avremmo sopportati.

È stato lamentato dal collega Pessi che la ricostruzione della flotta sia andata, nel dopoguerra, prevalentemente a beneficio della marina libera anzichè di quella del gruppo F.I.N.M.A.R.E. È esatto; ma, nel rilevare anch'io tale illogica sperequazione, non mi scandalizzerò certo, onorevole Pessi, come fa lei, se la flotta degli armatori privati risulta potenziata ed ingigantita di fronte al 1939. Se non vi fosse stata tale iniziativa, permeata di coraggio e d'intraprendenza oggi saremmo ancora su posizioni non molto superiori alle 300.000 tonnellate del patrimonio armatoriale sopravvissuto alle distruzioni della guerra.

Penso, quindi, che siano meritevoli di riconoscimento e di encomio quegli armatori liberi che, dopo la guerra, hanno intrapreso e avviato a notevole sviluppo la ricostruzione della marina mercantile italiana. Che a ciò siano stati indotti anche dalla considerazione che, in quel periodo, le navi erano poche ed i noli alti è perfettamente naturale e logico, perchè l'operatore economico non sarebbe tale se non sapesse sfruttare le congiunture e se non mirasse anche al proprio tornaconto!

Detto ciò, non si può non lamentare lo scarso interesse e l'incomprensione del Governo nei riguardi della ricostruzione della flotta F.I.N.M.A.R.E. Tale organizzazione fu istituita 22 anni fa, perchè, di fronte ai grossi complessi armatoriali esteri, si ritenne opportuno unificare i nostri servizi di linea, divisi in passato tra parecchie società, onde fronteggiare più agevolmente la loro concorrenza.

Riconosciuta la necessità del raggruppamento furono costituite le quattro società di preminente interesse nazionale, cioè l'«Italia», il «Lloyd Triestino» l'«Adriatica» e la «Tirrenia». Esse, per altro, non si limitarono ad unificare il vecchio naviglio, ma ebbero cura, anche, nell'anteguerra, di rinnovare quasi completamente la flotta, sì da mettere in condizione la Marina italiana di linea di conquistare dei veri primati e di assicurare al nostro Paese il Nastro azzurro su alcune rotte, che pure erano servite dalle modernissime motonavi della bandiera estera.

Poichè, per altro, certi servizi di linea, imposti da esigenze nazionali o internazionali, secondo le congiunture di ordine politico ed economico, possono avere tanto periodi di euforia

che di depressione – ma anche in questo ultimo caso costituire un'esigenza dalla quale non è possibile prescindere – essi furono considerati veri e propri servizi pubblici, a somiglianza della rete principale delle ferrovie, e perchè tali, lo Stato non potette non assumersene i relativi oneri.

Naturalmente sui criteri amministrativi, che furono a base delle convenzioni allora stipulate, non sono mancate riserve e critiche; ed è per questo che con il disegno di legge decaduto, si è ritenuto opportuno di cambiare sistema per fare in modo che il metodo di integrazione adottato fin'ora, fosse sostituito da quello forfettario, mirante a spingere le società del P.I.N. a svolgere la loro attività su un piano sempre più economico.

Ebbene, noi che siamo sostenitori della iniziativa privata, riaffermiamo, per le ragioni anzidette, in questa circostanza, la utilità dei servizi della F.I.N.M.A.R.E., a patto però che essi rispondano tuttora ad esigenza pubblica e siano pienamente efficienti, si da assicurare all'Italia la possibilità di ricostituire quell'organica rete di linee che, se anche per congiunture di carattere internazionale può non dare, in questo momento, un pieno rendimento, serva a difendere delle posizioni in passato conquistate o a riguadagnare delle posizioni purtroppo perdute, alle quali dobbiamo tendere per assicurare possibilità di espansione economica ai traffici del nostro Paese.

Possiamo dire, onorevole Ministro, che il Governo abbia mostrato di comprendere tutto ciò, almeno fino ad oggi? Non mi sembra.

Se esaminiamo la consistenza della flotta di preminente interesse nazionale, rileviamo che nel 1939 le navi passeggeri e miste raggiungevano il numero di 124 per un tonnellaggio di stazza lorda di 977.175; mentre nel 1957 risultano scese a 52 per 430.307 tonnellate di stazza lorda. Dunque, di fronte alla situazione prebellica, manca ancora mezzo milione di tonnellate alle navi passeggeri e miste, cioè alle navi di servizio di linea delle quattro compagnie di preminente interesse nazionale che esistevano nel 1939.

È vero che vi sono in costruzione altre quattro navi per un complesso di 45 mila tonnellate; ma che cosa esse rappresentano? Una assoluta inadeguatezza in relazione alle esigenze del nostro Paese!

Si dice: ma bisogna ricordarsi che nell'anteguerra l'Italia aveva una posizione politica ed economica ben diversa, sia nella penisola balcanica che in tutto il bacino del Mediterraneo, mentre oggi, in conseguenza degli avvenimenti bellici, una cortina di ferro tiene divise quelle nazioni tanto dal nostro Paese che da tutto l'occidente! È già qualcosa se si annunzia il prossimo ripristino del servizio a triangolo tra Bari Durazzo e Brindisi!

Ma, signori del Governo, se la situazione politica internazionale è quanto mai incresciosa, è da augurarsi che il tempo, la saggezza dei governanti e l'abilità dei diplomatici, possano portare infine ad un'effettiva distensione e ad un miglioramento delle relazioni fra il mondo orientale e quello occidentale! Comunque, nulla deve impedire la ripresa o l'intensificazione dei rapporti economici tra l'Italia e quelle Nazioni con le quali avevamo secolari tradizioni di scambi. Le perplessità e gli indugi in questo campo non hanno giustificazione. Perché si è atteso fino ad oggi nel disporre il ripristino di un primo servizio di linea fra l'Italia e l'Albania, che ha un'economia complementare alla nostra, ed i cui commercianti hanno sempre trafficato con la costa pugliese, e per alcuni prodotti col porto di Trieste, per smaltire le loro pelli, le loro uova, i loro pollami ed altri generi alimentari e per rifornirsi largamente della nostra produzione industriale?

Ignora forse il Governo che questi rapporti fra le due sponde adriatiche, nonostante le barriere politiche, non appena hanno la possibilità di giovare di regolari linee di navigazione tendono subito a svilupparsi?

Bisogna però che le linee siano veramente adeguate per efficienza, frequenza e rapidità se si vogliono ottenere risultati notevoli; e quindi non limitarsi a quelle oggi esistenti con la costa jugoslava, nè, per quanto riguarda l'Albania, al servizio di prossima attuazione, che va integrato, così come era nel passato, da comunicazioni dirette e celerissime fra Bari e Durazzo.

Occorre anche eliminare l'inconveniente esistente per alcune linee, a servizio dei traffici del bacino del Mediterraneo, che lungo le loro rotte in Adriatico toccano alcuni porti in andata e non in ritorno o viceversa. Mettiamo dunque su un terreno realistico, spregiudicato, superando gli incresciosi

contrasti politici, se vogliamo veramente migliorare i nostri traffici ed incrementare la nostra economia. In fondo la molla degli interessi rende più facile migliorare anche gradatamente i rapporti politici!

Per quanto riguarda la F.I.N.M.A.R.E., non posso non rilevare che nella ricostruzione del naviglio, le Società più sacrificate sono quelle aventi sedi nei porti adriatici, cioè il «Lloyd Triestino» e l'«Adriatica». Ora si può mai pensare che la F.I.N.M.A.R.E., che ha interesse a riprendere su tutte le rotte i vecchi traffici, possa aver ignorato le esigenze di tali Società? Evidentemente no; ma la F.I.N.M.A.R.E. è espressione dell'I.R.I., il quale è, notorio, agisce in base a precise direttive del Governo; dunque è il Governo che non sente i problemi dell'Adriatico. Io potrei qui fare una lunga elencazione di fatti concreti (e qualcuno di essi ho già illustrato in altra circostanza) a sostegno di questa mia affermazione.

Perchè si verifica tale incresciosa situazione? Forse perchè permane tuttora uno stato d'animo di penitenza di fronte al signor Tito? Forse perchè dobbiamo ancora batterci il petto per scontare la nostra politica espansionistica del passato? Forse, infine, perchè gli interessi economici che gravitano sul versante dell'Alto Tirrento riescono a far sentire più forte la loro voce?

Non è agevole rispondere a tali interrogativi. Io mi limito a constatare i fatti.

Quello ch'è certo è che in Adriatico si è delineata, in questo dopo guerra, una politica rinunciataria, non soltanto di terre, che pure ci sono costate enormi sacrifici di sangue, ma anche di attività economiche!

A dimostrare la sperequazione esistente tra le Società di preminente interesse nazionale, e quindi fra il versante Adriatico e Tirrenico, basta confrontare le seguenti statistiche ufficiali sui viaggi compiuti dalle varie flotte nel 1938 e nel 1957, in conformità delle linee ripristinate e delle percorrenze autorizzate: il «Lloyd Triestino» è sceso da 453 a 121 viaggi; l'«Adriatica» da 1.208 a solo 332; l'«Italia» da 197 a 111 e la «Tirrenia» da 3.859 a 3.288.

Come si vede le riduzioni più forti si sono avute sulle linee che gravitano sul versante Adriatico; e tutto ciò a beneficio della bandiera estera!

La sperequazione fra i due versanti si rivela ancora maggiore ove si consideri che l'attività degli armatori liberi si svolge in prevalenza a vantaggio dei porti tirrenici, ove essi hanno le più importanti sedi di armamento; ma di tale attività privatistica non si può certo far carico al Governo. Comunque, sta di fatto che gran parte della flotta mercantile gravita sui porti dell'alto Tirreno.

Si dirà: Genova è un grosso emporio mercantile ed è perfettamente giusto che essa assorba parte notevole dei traffici marittimi, tanto più che è lo sbocco di importanti centri industriali della Valle Padana che ad esso confluiscono. Nessuno contesta ciò, ma è questione di misura, tanto più che nello stesso Tirreno esistono sperequazioni. La situazione di Napoli, difatti, è eccessivamente sperequata di fronte a quella di Genova. Napoli giustamente lamenta, sia di non ricevere tutte le provvidenze in opere, capaci di mettere in piena efficienza il suo porto, sia di non ottenere i capolinea per alcuni servizi che rappresentano un'esigenza fondamentale per la grande città partenopea.

Ma la sperequazione maggiore, come si è detto, si nota fra i porti dell'alto Tirreno e quelli dell'Adriatico. Ebbene, mentre in quest'Aula abbiamo sentito ancor oggi il collega Pessi far presente che a Genova molte navi devono rimanere alla fonda, al largo, perchè non hanno la possibilità di attracco, e reclamare quindi nuove banchine e nuove attrezzature, non dobbiamo dimenticare che Trieste ha per lungo tempo le banchine deserte. Quando nelle acque della città giuliana arriva un piroscafo di linea, il popolo si riversa sulle banchine perchè lo spettacolo è insolito. Ed insolito è in altri porti adriatici, come a Bari, dove si è raggiunto i 3 milioni e mezzo di tonnellate, ma prevalentemente per il traffico delle petroliere, stante l'accresciuta produzione della raffineria.

È necessario quindi che le nuove convenzioni con le Società di preminente interesse nazionale, tengano conto della incresciosa situazione di sperequazione esistente fra il Tirreno e l'Adriatico per ridare a questo amarissimo mare la funzione che ha sempre avuto nei millenni, dal tempo della Repubblica Veneta a quello recente dell'anteguerra; onde consentire al nostro naviglio di solcare ancora tutte le rotte che ci sono

familiari, e mediante le quali l'Italia potè affermare il suo prestigio e tessere fecondi rapporti economici con le Nazioni balcaniche e del Levante mediterraneo, ed oltre Suez con i Paesi dell'Estremo Oriente.

Com'è noto le convenzioni sono scadute. Erano state prorogate fino al 30 giugno di quest'anno; ma il 30 giugno è passato ed ora ci troviamo in una situazione di quasi illegalità. Non so se il Ministro vorrà adottare un nuovo provvedimento di proroga, in attesa che il problema sia dibattuto ampiamente dinanzi al Parlamento, ciò che gli offrirebbe la possibilità di acquistare maggiori elementi di giudizio; ma è pacifico che occorre rielaborare adeguatamente il vecchio disegno di legge.

Non dimenditiamo che lo stesso ministro Cassiani non esitò a dichiarare ufficialmente che quel provvedimento era da considerarsi oramai superato, di fronte alle proteste e alle critiche affiorate, non soltanto alla Camera ed al Senato, ma in tutti gli ambienti marittimi; specialmente allorchè si apprese, dalle indiscrezioni trapelate, che s'intendeva procedere, nonostante la situazione già deficitaria, ad ulteriori riduzioni nei servizi.

Il nuovo disegno di legge, anche se conterrà la delega al Governo, e per esso al Ministro della marina mercantile, di concerto con qualche suo collega, dovrà consentire al Parlamento, interprete dei bisogni del Paese, di fissare i principi infomatori a cui dovranno ispirarsi le nuove convenzioni ed i servizi di linea di preminente interesse nazionale. Non è possibile concepire che, in un settore di servizi pubblici così importante e delicato siano concessi al Governo i pieni poteri, col pericolo di consolidare e magari peggiorare la situazione di sperequazione esistente in Adriatico. Noi abbiamo fiducia, onorevole Ministro, che ella che è un adriatico, sarà sensibile a tale esigenza, che non è imposta soltanto da motivi di patriottismo e di giustizia distributiva, ma anche dal bisogno di tutelare i legittimi interessi di numerosi centri marittimi, verso i quali dovrebbero tornare a gravitare quelle correnti di traffico che sono state illogicamente dirottate sulle calate dei porti tirrenici.

Non perdiamo di vista, per esempio, che Trieste è una città sacrificata per la grave crisi economica nella quale si dibatte, in

conseguenza anche della concorrenza jugoslava del porto di Fiume. Ridiamo, dunque, vita al suo porto ed agli altri porti adriatici!

Infine, onorevole Ministro, *dulcis in fundo*, se veramente vogliamo risolvere il problema della rinascita del Mezzogiorno, non dobbiamo considerare tale problema soltanto in funzione del bisogno di fognature, di acquedotti, di strade, di cimiteri, cioè di strumenti essenziali ed elementari di vita civile, di cui sono ancora privi o scarsamente forniti alcuni Comuni, ma come un'esigenza di propulsione e di sviluppo economico.

I massicci investimenti finanziari che sono in atto da parte del Governo, per mezzo della «Cassa» e le opere che si vanno realizzando, non sempre felicemente, e su cui ci sarebbe agevole fare delle critiche, non bastano ad assicurare tale rinascita, anche se rappresentano un impegno di buona volontà.

La rinascita, onorevole Ministro, se vuol essere concreta ed organicamente concepita, e se deve puntare anche - come è indispensabile - a creare nuove fonti di reddito, mediante l'avvaloramento agricolo e l'industrializzazione di tali regioni, come non può prescindere dalla costruzione di grandi strade di comunicazione (e non ancora si è iniziata la prima delle autostrade nel Mezzogiorno) e dalla integrazione della rete delle Ferrovie dello Stato (che è tuttora deficitaria) così, nel campo marittimo, non può continuare ad ignorare le gravi deficienze esistenti. Non dimentichiamo che nell'Italia meridionale e sulle Isole vi sono opere portuali iniziate 20-25 anni fa e condotte avanti a ritmo intenso fino allo scoppio della guerra, mentre oggi i cantieri rimangono deserti e le braccia degli operai incrociate, con sensibile aumento della disoccupazione!

Tale è il caso del porto di Bari, che dopo la cessazione dell'immane conflitto non ha avuto che le briciole, insufficienti anche a riparare i danni bellici!

Con il completamento delle opere si rende indispensabile assicurare, dunque, anche nuova vita agli scali marittimi; perchè se è vero che l'Italia è un immenso molo lanciato nel Mediterraneo, è anche vero che il Mezzogiorno, che di tale molo ne costituisce la testata, ha scritto nei secoli passati pagine di luminosa civiltà, prima che le Regioni del nord risentissero l'influsso vivificatore proveniente dall'Europa centrale.

Ed allora, per concludere, onorevole Ministro, facciamo in modo che come Napoli, nel Tirreno, sia adeguatamente potenziata nella sua attrezzatura portuale e nei servizi marittimi in confronto di Genova; così lo sia Bari nel basso Adriatico.

Questo è il problema, e non è un problema campanilistico, ma di giustizia distributiva, di saggia attività di Governo e, ripetiamolo ancora una volta, di concreta possibilità di far rinascere a nuova vita il Mezzogiorno d'Italia. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero delle partecipazioni statali
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960**

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 5 maggio 1959)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato, insieme con i senatori Ragno, Nencioni, Franze, Ferretti e Barbaro.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO, *segretario*:

«Il Senato della Repubblica, considerata la notevole carenza tuttora esistente nell'industrializzazione del Mezzogiorno Continentale, sia da parte dell'iniziativa privata, che da quella pubblica, mentre auspica un allineamento con la legislazione siciliana, capace di eliminare le sperequazioni esistenti, invita il Governo a presentare al Parlamento il piano quadriennale degli investimenti dell'I.R.I. e dell'E.N.I. e ad assicurare l'adempimento, nello spirito e nella lettera, di quanto disposto dall'articolo 2 della legge n. 634 del 29 settembre 1957».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, se fosse già operante la riforma, studiata nella passata Legislatura da una speciale Commissione, della quale avevo l'onore di far parte, intesa a modificare la procedura della discussione e dell'approvazione dei bilanci, noi oggi esamineremmo lo stato di previsione del Ministero delle partecipazioni statali congiuntamente a quello dell'industria. Ciò ci consentirebbe, per quanto si riferisce al Mezzogiorno ed alle isole, in base anche alla relazione consultiva annuale della «Cassa», di avere un quadro completo, una visione panoramica, esauriente dell'azione che si va svolgendo per la rinascita delle zone cosiddette depresse e ci darebbe la possibilità di accertare, fino a che punto tale azione abbia raggiunto o stia per raggiungere, risultati concreti e comunque di notevole portata.

Tuttavia, pur dovendo limitare il nostro intervento al bilancio del Ministero delle partecipazioni statali, mi sembra che non si possa prescindere dal considerare la situazione del Mezzogiorno dal punto di vista industriale, così come oggi si profila nel suo complesso; non dimenticando, altresì, di tener presente al riguardo che, allo scopo di assicurare la rinascita di tali regioni, il Governo, nel 1950 ritenne opportuno istituire la «Cassa» con il compito di provvedere non soltanto a colmare le lacune nel campo delle opere pubbliche, ma anche a creare incentivi atti ad assicurare adeguati incrementi economici e quindi possibilità di soluzione dei problemi sociali che affliggono quelle popolazioni.

La rinascita del Mezzogiorno infatti non si realizza, provvedendo soltanto, come è avvenuto prevalentemente fino ad oggi, a soddisfare determinati bisogni elementari di vita, come gli acquedotti, le fognature, gli edifici scolastici, la viabilità minore o altre opere del genere; ma attrezzando con le necessarie infrastrutture, potenziando e completando le opere negli scali marittimi ed aerei; ammodernando ed integrando la rete ferroviaria, costruendo nuove grandi arterie stradali a carattere interregionale, miranti ad assicurare più rapidi collegamenti tra il sud ed il nord e tra gli opposti versanti; ed infine sviluppando una politica di vasto respiro intesa a determinare, con efficaci incentivi, una massiccia azione sul piano dell'industrializzazione, per il quale non si sono avute fino

ad ora che scarse realizzazioni, anche se notevoli somme sono state investite a tale scopo.

Ciò è dipeso dal fatto che i finanziamenti erogati, prima dai tradizionali istituti bancari, poi da quelli speciali creati dalla «Cassa», sono stati assorbiti in misura prevalente da preesistenti aziende piccole o medie, a scopo di ampliamento o ammodernamento. Purtroppo, però, alcune di tali aziende, completati o ammodernati gli impianti, si sono trovate in gravi difficoltà essendo venuto a mancare ad esse il credito di esercizio, ciò che le ha costrette, in qualche caso, a chiudere i battenti.

Con l'ammodernamento, e quindi con la automatizzazione, si è logicamente registrato non un aumento, ma una diminuzione di personale.

Si sostiene da taluni studiosi ed uomini politici che la rinascita del Mezzogiorno e delle isole debba basarsi prevalentemente sulla valorizzazione agricola.

Al riguardo è da osservare che non basta, per assicurare tale rinascita tendere alla valorizzazione agricola, specie se essa viene perseguita attraverso una molto discutibile riforma fondiaria, che dal punto di vista sociale non ha realizzato le sue finalità e da quello economico, tranne per alcune zone, lascia molto a desiderare; perchè, ammesso anche che la riforma fondiaria incrementi la produzione, bisogna preoccuparsi di assicurarne lo sbocco che non può essere dato dal solo consumo locale, ma dall'esportazione dei prodotti sia allo stato naturale, sia a seguito del loro processo di trasformazione industriale, specialmente nei mercati del bacino del Mediterraneo.

A proposito di industrializzazione però non è a pensare che sia sufficiente la trasformazione dei prodotti agricoli, per risollevarne economicamente il Mezzogiorno, e nel contempo assicurare un'adeguata possibilità di assorbimento della mano d'opera disoccupata, perchè alcune branche di tale settore risultano già esuberanti, mentre altre risentono di un periodo di crisi. In questo campo quindi bisogna agire con molto discernimento, non trascurando di creare anche nel Mezzogiorno un complesso di industrie nei settori meccanico, metallurgico e chimico. Purtroppo se si esclude la Sicilia, e in misura minore la Sardegna - regioni queste ove una legislazione speciale, a condizioni assai più favorevoli di quella che

chiameremo nazionale, offre agli operatori economici maggiori richiami e quindi maggiori possibilità di impiego di capitali – e se si escludono alcune plaghe della Campania e delle province di Frosinone e di Latina, per tutto il resto del Mezzogiorno l'industrializzazione è ancora allo stato delle buone intenzioni, anche se molti miliardi sono stati erogati a questo scopo. Come ho già rilevato, i finanziamenti sono stati apportati in prevalenza da piccoli impianti e non da grossi complessi industriali, capaci di fronteggiare il problema economico e sociale di quelle regioni. L'iniziativa privata, mentre è ostacolata dalle deficienti infrastrutture, non è invogliata a dare un'adeguata collaborazione al processo di industrializzazione per l'inadeguatezza della legislazione.

Vaste regioni, come la Puglia, la Lucania, una parte della Campania, cioè l'Irpinia, la Calabria, il Molise, attendono da anni che il problema, che è nel programma e nei solenni impegni di Governo, venga una buona volta affrontato con senso realistico ed in aderenza alle necessità. Non va poi dimenticato che in alcune di tali regioni la situazione non soltanto è carente a questo riguardo, ma – e cito la regione che io qui rappresento, cioè la Puglia – è in fase di costante peggioramento.

Se si eccettua l'impianto di cui testè si è iniziata la costruzione da parte della Montecatini, a Brindisi, unico concreto e massiccio apporto dell'iniziativa privata nel Mezzogiorno continentale, per il resto in Puglia vi è purtroppo da lamentare un cimitero di industrie. Alcune industrie, infatti, che rappresentavano lo sforzo individuale di uomini intraprendenti, che gradatamente le avevano portate ad uno stato di floridezza, un po' per ragioni di crisi generale nel settore, un po' per l'evoluzione verificatasi nella tecnica di produzione e nel consumo dei prodotti (mi riferisco in modo particolare ai saponifici ed anche al settore delle raffinerie), hanno dovuto chiudere i battenti. Naturalmente, di tale stato di cose nessun addebito s'intende rivolgere al Governo. Ma altre industrie, che avevano ulteriore possibilità di vita, che pur erano state incoraggiate ad ammodernarsi o ampliarsi, con finanziamenti dell'ISVEIMER hanno dovuto anch'esse chiudere i battenti, o perchè all'ultimo momento non si è voluto concedere un finanziamento suppletivo per completare la trasformazione

degli impianti o perchè, come detto in precedenza, in determinati casi completato l'ampliamento o la trasformazione, per le eccessive ipoteche e garanzie imposte, si sono viste private improvvisamente del credito di esercizio, o infine perchè da parte degli ordinari istituti bancari si sono avute eccessive preoccupazioni su momentanee difficoltà aziendali.

È mancato in quest'ultimo caso quella comprensione che avrebbe consentito a tali industrie di superare il periodo critico in cui si trovavano.

Non ho sottomano la documentazione di quello che affermo, documentazione quanto mai eloquente e preoccupante, ma ritengo sufficiente precisare che nella sola Provincia di Bari, in questi ultimi anni, ben 19 impianti industriali hanno cessato ogni attività. All'arretramento di posizioni, nel campo della iniziativa privata, si aggiunge una situazione preoccupante, dal punto di vista sociale, nelle aziende statali o in quelle dove la partecipazione statale è prevalente, come la S.T.A.N.I.C. a Bari e la Cartiera di Foggia. La S.T.A.N.I.C. a Bari continua a licenziare gli operai; la Cartiera di Foggia vive in condizioni di precarietà, non trovando ancora da parte del Governo provvidenze adeguate per scongiurare la minacciata grave riduzione di personale.

Ad una così incresciosa situazione del Mezzogiorno continentale si deve oramai far fronte adeguatamente, tanto più che, riconoscendone la necessità, lo stesso Governo si è preoccupato, dopo animate discussioni in Parlamento, di assegnare, con la legge n. 634 del 29 luglio 1957, nuovi compiti alla «Cassa», creando uno strumento che ha per finalità una più aderente e vasta azione nel campo dell'industrializzazione.

Tale legge, pur offrendo nuovi incentivi alla tuttora carente iniziativa privata, stante la stragrande prevalenza verificatasi fin'ora degli investimenti da parte delle aziende a partecipazione statale che fanno capo ai gruppi dell'I.R.I. e dell'E.N.I. nell'Italia settentrionale, ha sancito l'obbligo di proporzionali investimenti anche nel Mezzogiorno d'Italia. L'articolo 2 della legge prevede infatti, da parte delle predette aziende, investimenti a favore delle regioni meridionali ed insulari pari al 40 per cento delle somme impiegate in nuovi impianti, e al 60 per cento su quelle a qualsiasi titolo erogate nel territorio nazionale. Dal 1948 al 1956

l'I.R.I. sugli 800 miliardi investiti nelle industrie da esso controllate, al Mezzogiorno aveva riservato solo una percentuale dal 15 al 20 per cento; l'E.N.I. una ancora inferiore.

Noi parlamentari di questo settore di destra non amiamo l'E.N.I., per le ragioni più volte esposte, nè amiamo l'I.R.I. pur essendo i continuatori di quella corrente politica che istituì l'ente. L'I.R.I. sorse però – è bene ricordarlo – con finalità di convalescenziario dopo il *crack* di alcune grosse banche, e le ripercussioni che si verificarono in alcune industrie che si rese necessario risanare per restituirle quindi all'iniziativa privata. Ciò è stato riconosciuto, in un articolo, dallo stesso Presidente dell'ente, onorevole Fascetti, il quale ha precisato che, dal 1933 al 1937, le aziende risanate e ricondotte nel circolo dell'iniziativa privata furono parecchie.

È vero che nel 1937 i compiti dell'I.R.I. divennero permanenti; sarebbe sciocco negarlo, ma va considerato che in conseguenza delle «sanzioni» imposteci per la guerra in Etiopia, il governo ritenne prudente assicurare comunque una possibilità di vita autarchica nel Paese; e ciò non certo per il desiderio di isolarci economicamente dal resto del mondo, ma perchè molte Potenze ci avevano chiuso le porte di casa loro, ed impedito di rifornirci; mentre, altre avevano alzato in modo proibitivo le loro barriere doganali. Così si spiegano la battaglia del grano ed altri indirizzi economici del tramontato regime che non avrebbero oggi più ragion d'essere.

Ma noi, che non amiamo l'I.R.I. e che non amiamo l'E.N.I., fino a quando però tanto l'I.R.I. che l'E.N.I. esistono, stante la perdurante carenza dell'iniziativa privata nel Mezzogiorno, sollecitiamo dai predetti gruppi il più vivo interessamento a favore delle nostre regioni, rappresentando ciò un vero dovere nazionale. Del resto, a parte quello che può essere l'impegno morale, c'è l'articolo 2 della legge n. 634 che va rispettato. Per la verità l'I.R.I. e l'E.N.I., sia pur a denti stretti, avendo preso atto della volontà del Potere legislativo, formularono a suo tempo dei programmi quadriennali di investimenti sottoponendoli al governo, che – per bocca del suo predecessore, onorevole Ministro, cioè dell'onorevole Lami Starnuti – ebbe ad assicurare il Parlamento, in occasione dell'esame del bilancio delle partecipazioni statali dell'ultimo esercizio, che nel termine di

quattro mesi li avrebbe a sua volta portati a conoscenza delle Camere, per un approfondito esame, il che a tutt'oggi non è ancora avvenuto.

LAMI STARNUTI. Sono depositati.

CROLLALANZA. Sono depositati al Ministero, ma non sono stati presentati al Parlamento, secondo il suo impegno di Governo, e di essi se ne ha solo conoscenza indiretta.

LAMI STARNUTI. Le risponderò oggi.

CROLLALANZA. Comunque va senz'altro affermato che quei programmi non corrispondono agli obblighi di legge.

Infatti, per quanto ci risulta in via ufficiosa, il programma dell'I.R.I., su un complesso finanziario di 1.150 miliardi, escludendo i 165 miliardi previsti per investimenti nei servizi marittimi ed aerei, non divisibili per zone territoriali, assegna al Mezzogiorno sui 1.000 miliardi solo 320 miliardi, meno quindi del 40 per cento prescritto dalla legge. L'E.N.I., a sua volta su 297 miliardi programmati, compresi gli investimenti all'estero e tenuto conto del programma aggiuntivo, non assegna al Mezzogiorno che 131 miliardi. In complesso dunque i due programmi dell'I.R.I. e dell'E.N.I., su un totale di investimenti di 1.297 miliardi riservano al Mezzogiorno, solo 451 miliardi, quindi una percentuale di appena il 34,7 per cento.

Circa l'I.R.I. è poi da considerare che dei 325 miliardi, solo 40 riguardano il settore siderurgico-cementiero-meccanico, cioè veri impianti industriali capaci di assorbire notevoli aliquote di mano d'opera, mentre i rimanenti si riferiscono a settori che sono invece veri e propri servizi, quali l'elettrico, il telefonico, lo stradale e quello di radiotelevisione.

Tali servizi sono anch'essi essenziali per la rinascita del Mezzogiorno, ma è discutibile che il legislatore abbia voluto comprenderli in quel 60 per cento d'investimenti per nuovi impianti industriali, di cui all'articolo 2 della legge.

Dal punto di vista sociale, infatti, lo sviluppo delle reti telefoniche non potrà determinare che l'assorbimento di un numero modesto di impiegati e di operai; lo stesso può dirsi per

le nuove centrali elettriche e termoelettriche che possono essere manovrate da un numero limitatissimo di lavoratori specializzati.

Per quanto riguarda l'E.N.I. va poi rilevato che solo 20 miliardi sarebbero destinati all'industria chimica del Mezzogiorno, mentre la percentuale rimanente andrebbe investita in ricerche e lavorazioni di idrocarburi; ricerche e lavorazioni purtroppo limitate finora prevalentemente in Sicilia.

Perchè di questi programmi quadriennali, onorevole Ministro, non si parla più? Forse perchè ella, avendo assunto il governo del suo Ministero da pochi mesi, non ha avuto ancora la possibilità di esaminarli ed eventualmente di rielaborarli? Sta di fatto che ha preferito limitarsi ad una semplice relazione per gli investimenti dell'esercizio in corso. Superata però la fase che vogliamo considerare di orientamento, noi desideriamo che il Ministro delle partecipazioni statali non tardi ad assolvere l'impegno che il Governo per bocca del suo predecessore si è assunto verso il Parlamento. Detto ciò, è da rilevare che ai predetti piani non vi è alcun riferimento nella relazione del senatore Trabucchi. Egli anzi ha ignorato completamente il problema dell'industrializzazione del Mezzogiorno. È spiacevole che tale problema non appaia nella relazione di maggioranza, mentre è sviluppato notevolmente in quella di minoranza!

MONTAGNANI MARELLI, *Relatore di minoranza*. Non è poi un fatto straordinario: noi dirigiamo quelle masse...

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Desidero fare una precisazione. Nell'esposizione programmatica ho fatto una relazione, come si conviene, per settori di attività industriale. Nella mia risposta mi riservo non soltanto di darne l'interpretazione politica, che è mia responsabilità specifica, ma anche di fornire tutte quelle indicazioni che riguardano il Mezzogiorno, che lei giustamente richiede e che era già mia intenzione dare.

CROLLALANZA. Saremo lieti di ascoltarla, onorevole Ministro e di apprendere i dati che fornirà al Parlamento.

BERTONE. Al numero 4 delle conclusioni della relazione del senatore Trabucchi si mette in vista specificamente il problema del Mezzogiorno.

CROLLALANZA. È un accenno molto ma molto fugace. (*Interruzione del senatore Bertone*). Ci mancherebbe che non vi fosse neanche quello! Evidentemente, illustre presidente Bertone, il collega Trabucchi non è molto convinto della necessità di industrializzare il Mezzogiorno! Ella ricorderà, onorevole presidente Bertone, lo scontro che ebbi con lui, a tal riguardo, in sede di Commissione speciale, quando si varò la legge n. 634 per la proroga ed il rilancio della Cassa per il Mezzogiorno.

Nessuna notizia, poi, onorevole Ministro, appare sulla sua relazione circa l'impianto metallurgico che, in base ad assicurazioni anche recenti del Presidente Segni, dovrebbe essere riservato al Mezzogiorno continentale. Eppure tale impianto, ch'è giustamente oggetto di impazienti attese da parte delle località che se lo contendono, continua ad alimentare la polemica fra coloro che lo combattono, sostenendo che il settore è in crisi, e coloro che, come i tecnici che guardano lontano, sono favorevoli perchè considerano, il naturale incremento dei consumi ed il tempo occorrente per realizzare il predetto impianto.

Se oggi il settore è in crisi, essi affermano, è da prevedere che, nel giro di alcuni anni, avremo bisogno di aumentare sensibilmente la nostra produzione. Poichè le polemiche si trascinano da troppo tempo, provocando ripercussioni e campanilismi nelle regioni meridionali, è opportuno che il Governo dica una parola definitiva sia in merito alla decisione di costruire l'impianto, sia in relazione alla sua ubicazione che, secondo ripetuti affidamenti, dovrebbe avvenire in Puglia. È necessario anche che una buona volta si sappia fino a che punto l'E.N.I. è disposto a costruire l'impianto petrolchimico accanto alla raffineria di Bari. Ciò sarebbe perfettamente logico ed opportuno perchè consentirebbe lo sfruttamento pieno dell'imponente volume di carburanti che vengono lavorati dalla S.T.A.N.I.C. e varrebbe a riassorbire una massa notevole di operai rimasta disoccupata, sia per i licenziamenti avvenuti in quello stabilimento, sia per la chiusura di altre aziende industriali.

Da quanto esposto risulta evidente, onorevole Ministro, la necessità di impianti industriali massicci in Puglia, in Lucania, in Irpinia, in Calabria, in Abruzzo. Solo in tal modo si potrà veramente assicurare lo sviluppo economico e la soluzione dei problemi sociali di tali regioni. A ciò è auspicabile che provveda prevalentemente l'iniziativa privata, di cui noi siamo sostenitori, ma deve concorrere adeguatamente nei settori dove tale iniziativa è carente, quella pubblica, e ciò in adempimento a precise disposizioni di legge.

Per incoraggiare l'iniziativa privata, occorre però integrare ulteriormente gli incentivi previsti dalla legge n. 634, oltre a quelli approvati recentemente dal Consiglio dei ministri, allineando la legislazione nazionale per il Mezzogiorno a quella più favorevole della Sicilia; abolendo la nominatività dei titoli al portatore per i nuovi impianti; concedendo contributi sul costo dell'energia elettrica alle nuove industrie durante i primi anni di esercizio; autorizzando gli istituti di partecipazione finanziaria a sottoscrivere parte del capitale necessario alle nascenti industrie. Su quest'ultimo punto è d'accordo anche il Presidente dell'I.R.I., in contrasto, in questo caso, con i colleghi dell'estrema sinistra. L'onorevole Fascetti sostiene, infatti, che pur realizzando al cento per cento gli impegni derivanti dall'articolo 2 della legge n. 634, non si arriverà mai a dare un contributo notevole all'industrializzazione del Mezzogiorno; suggerisce pertanto, che l'I.R.I. sia autorizzato a sottoscrivere, come minoranza, parte del capitale azionario, in iniziative di società private, cioè praticamente a fornire denaro a buon mercato, senza pagamento di interessi che si realizzerrebbero soltanto attraverso eventuali dividendi. Questa a me sembra una proposta meritevole della maggiore considerazione.

Bisogna inoltre abolire il limite, ai fini della concessione di speciali contributi, dei 75 mila abitanti, previsto dall'articolo 18 della legge n. 634 e sostituirlo con criteri indicativi delle condizioni ambientali. Il fatto che il comune sia al di sotto dei 75 mila abitanti non può nè deve rappresentare di per se stesso, per la decisione, condizione d'idoneità per l'impianto di nuove industrie, perchè vi possono essere centri al di sotto di quel limite in cui le condizioni ambientali siano assolutamente

sfavorevoli, e viceversa comuni che tale limite superano che offrono le prospettive più favorevoli.

Lungi poi da me l'idea, che ho sentito ventilare anche in quest'Aula, che i piani per la industrializzazione del Mezzogiorno debbano polverizzarsi per distribuire, in tal caso, ipotetici benefici in ogni comune.

È evidente - e qui deve intervenire l'oculata scelta da parte del Comitato dei ministri - che si debbono individuare zone industriali tra le più idonee, per condizioni ambientali, in località dotate di adeguate infrastrutture, servite da efficienti scali marittimi, poste al centro di una rete di comunicazioni stradali e ferroviarie e dove il problema sociale si presenti meritevole di particolare considerazione. Sono tutti elementi questi che debbono determinare la scelta delle zone o località dove impiantare le industrie. Il limite dei 75 mila abitanti è quanto mai illogico e perciò è da augurarsi che venga al più presto abolito.

Per quanto riguarda invece le iniziative pubbliche, cioè le aziende a partecipazione statale, bisogna non solo imporre il rispetto, nello spirito e nella lettera, dell'articolo 2 della legge n. 634, ma indirizzare gli investimenti verso vere e proprie attività industriali capaci di assorbire, ove è carente l'iniziativa privata, notevoli masse di braccianti da qualificare precedentemente.

Naturalmente, onorevole Ministro, io non posso concludere questo mio intervento senza segnalarle, in modo particolare, le condizioni della mia regione, che si caratterizza per la gravità dei suoi problemi sociali. La Puglia, come le sarà certo noto, è una regione a forte sviluppo demografico, con un'economia prevalentemente agricola, che ha subito già tutte le trasformazioni possibili, e non è più capace quindi di assorbire mano d'opera. Solo l'industrializzazione può risolvere perciò l'angoscioso problema del bracciantato e può fronteggiare la crescente disoccupazione.

Nell'ordine di graduatoria delle necessità, che assillano le zone depresse del Mezzogiorno continentale cerchi, dunque, onorevole Ministro, di considerare in modo speciale la situazione della regione pugliese ed innanzi tutto quella della città di Bari. A conclusione di questo intervento, sottopongo nuovamen-

te all'attenzione del Senato il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dai colleghi del mio Gruppo: «Il Senato della Repubblica, considerata la notevole carenza tuttora esistente nell'industrializzazione del Mezzogiorno continentale, sia da parte dell'iniziativa privata che da parte di quella pubblica, mentre auspica un allineamento con la legislazione siciliana, capace di eliminare le sperequazioni esistenti, invita il Governo a presentare al Parlamento il piano quadriennale di investimenti dell'I.R.I. e dell'E.N.I. e ad assicurare l'adempimento, nello spirito e nella lettera, di quanto disposto dall'articolo 2 della legge n. 634 del 29 luglio 1957».

Contrapponiamo questo ordine del giorno, alla mozione presentata dai colleghi della estrema sinistra, nella quale, se vi sono per la industrializzazione del Mezzogiorno giuste enunciazioni, ve ne sono altre che noi non possiamo sottoscrivere. *(Applausi dalla destra. Congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960**

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 16 luglio 1959)

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

CROLLANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, anche quest'anno, pur elevandosi a 238 miliardi, il bilancio dei lavori pubblici ricalca le caratteristiche che lo contraddistinguono da alcuni esercizi: insufficienza di stanziamenti in rapporto ai compiti ordinari di istituto; insufficienza di fondi in rapporto alle esigenze per gli eventi di carattere eccezionale che purtroppo affliggono frequentemente il nostro Paese. Io non mi soffermerò molto sulle cifre del bilancio, anche perchè il collega che mi ha preceduto ne ha già fatto un'analitica esposizione. Mi limiterò ad alcune cifre globali che valgono in modo particolare a caratterizzarlo. Escludendosi, infatti, nell'articolazione del bilancio gli oneri di carattere generale, che ammontano a 23 miliardi e 712 milioni, i fondi per le manutenzioni, che rimangono nei limiti modesti di 6 miliardi e 228 milioni, gli stanziamenti in annualità per impegni precedenti, cioè per opere che sono state eseguite negli esercizi

scorsi o che sono tuttora in corso di svolgimento, e che ammontano a 72 miliardi e 107 milioni, le disponibilità effettive del bilancio per nuove opere a totale carico dello Stato con pagamenti immediati e per concorsi e sussidi in unica soluzione, riferentisi a leggi organiche, si limitano a 48 miliardi e 430 milioni. Questa è la cifra sulla quale vi prego di soffermare la vostra attenzione, perchè è in effetti l'unica somma veramente a disposizione del Ministro per opere in esecuzione diretta, che gli consenta di procedere a nuove attività costruttive. Vi è poi il complesso degli stanziamenti che si riferiscono a leggi speciali, che ammontano a 84 miliardi e 260 milioni e che comprendono, tra le altre, l'incidenza annuale di 10 miliardi per determinate opere idrauliche e l'altra, anch'essa di 10 miliardi, destinata all'A.N.A.S. per l'esecuzione del primo programma autostradale; cioè praticamente si tratta di finanziamenti, suddivisi in vari esercizi, per l'esecuzione di determinate opere che in questo o negli anni futuri avranno il loro compimento.

Inoltre, per nuove opere da realizzare con contributi in annualità sono previsti soltanto 3 miliardi e 435 milioni.

Su queste poche cifre globali, si possono fare le seguenti osservazioni: 1) che solo un aumento di 10 miliardi, rispetto allo esercizio scorso, si è ottenuto per il gruppo delle opere in unica soluzione, che costituiscono l'attività prevalente del Ministero; 2) che immutato è rimasto lo stanziamento per le riparazioni dei danni di guerra, e ciò è quanto mai increscioso perchè, con il ritmo di 17 miliardi all'anno, occorreranno alcune decine di esercizi ancora prima di procedere alla chiusura della dolorosa gestione; 3) che di 10 miliardi è aumentata anche l'incidenza annuale degli stanziamenti per le opere previste da leggi speciali (ho già accennato a quello che rappresentano questi stanziamenti nel bilancio dei lavori pubblici); 4) che di appena 44 milioni, dico 44 milioni, è stato accresciuto il fondo per la manutenzione delle opere già eseguite.

Il relatore, nella sua egregia e chiara relazione, ha già messo in risalto la percentuale degli stanziamenti per manutenzioni su quelli complessivi del bilancio. Essa è assai modesta, comunque notevolmente inferiore a quella che ogni privato destina normalmente per la conservazione dei propri immobili. Si deve a tale insufficienza di mezzi se molte opere, che sono costate

decine e decine di milioni, e spesso alcuni miliardi, specie se di carattere idraulico, sia fluviale che marittimo, vanno in costante deperimento e, in qualche caso, in completa rovina; ciò che determina, allorchè si è infine costretti ad intervenire, l'impiego di fondi notevolmente superiori a quelli che sarebbero occorsi per tempestivi interventi.

C'è infine, rispetto all'esercizio scorso, una riduzione del 50 per cento, cioè tre miliardi in meno, nei capitali per contributi in annualità riferentisi ad opere degli enti locali, ad impianti idroelettrici eccetera. La sensibile riduzione è in pieno contrasto con le esigenze di vaste plaghe del territorio nazionale e le assillanti richieste che provengono continuamente al Ministero.

È da rilevare inoltre il crescente aumento dei residui passivi che, secondo gli elementi aggiornati acquisiti nella relazione del collega Genco, ammonterebbero già a 600 miliardi. In tale cifra, che va attentamente analizzata, incide in misura anche notevole, dopo gli impegni per contributi assunti dal Ministero, la mancata e ritardata esecuzione di opere di enti locali, i quali si trovano spesso in difficoltà o per mancanza di attrezzature tecniche, o perchè non riescono a concedere garanzie sulle imposte all'ente mutuante, o perchè la Cassa depositi e prestiti, che spesso nel recente passato è stata distratta dai suoi compiti istituzionali, non è in condizione di soddisfare tempestivamente le loro richieste.

Sconcertante poi si delinea la ripartizione dei fondi assegnati ai Provveditorati alle opere pubbliche del Mezzogiorno e delle Isole, di fronte a quelli concessi nel Centro-nord. Difatti, sul complesso di 63.086.000.000, soltanto 17.632.000.000 sono destinati ai Provveditorati delle regioni meridionali e insulari mentre ben 45.454.000.000 sono riservati a quelli del Centro-nord.

Una situazione sperequata tra Nord e Sud si nota anche negli stanziamenti di opere in unica soluzione gestite dall'Amministrazione centrale. Ciò dipende dal fatto che la maggior parte delle leggi speciali - non vi meravigliate - nonostante i continui strombazzamenti di benefici a favore del Mezzogiorno, avvantaggia i territori dell'Italia Centro-settentrionale.

Tale sperequazione che è quanto mai evidente, non è certo compensata da quel 50 per cento destinato alle regioni

meridionali e che, nella relazione al bilancio, è messo in evidenza per alcuni capitoli riguardanti i contributi in annualità agli enti locali per opere di loro competenza.

È da considerare poi che, in sede di consuntivo, la percentuale del 50 per cento risulta notevolmente inferiore perchè, come ho rilevato poc'anzi, diversi Comuni o enti, dopo aver sollecitato ed ottenuto i contributi, non riescono a realizzare le opere per sopravvenute difficoltà di ordine finanziario.

Appare dunque evidente che il ritmo d'attività del Ministero dei lavori pubblici, in relazione agli stanziamenti di bilancio, non è conforme a quella finalità di sollecita rinascita che il Governo dice di voler perseguire nelle nostre regioni. Risulterebbe, inoltre confermato quello che noi abbiamo sempre sostenuto, cioè che i fondi che la Cassa per il Mezzogiorno impiega nel Sud diventano in gran parte sostitutivi e non integrativi di quelli dei Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura.

Ma, detto ciò, e chiariti gli aspetti sostanziali che caratterizzano il bilancio e lo rivelano inadeguato alle necessità non solo del Mezzogiorno ma di tutta la Nazione, bisogna dare atto al ministro Togni di essere riuscito ad ottenere mezzi straordinari integrativi tali da mutarne tra breve l'impostazione. Il prestito, di recente approvato dai due rami del Parlamento, e il provvedimento di legge, già all'esame della Camera e prossimamente del Senato, contenente le disposizioni per l'utilizzazione del suo ricavato (che è di una notevole portata) consentiranno un'ulteriore assegnazione di ben 124 miliardi e 500 milioni al bilancio che stiamo per approvare. Tale assegnazione sarà ripartita nel modo che dirò.

Verranno destinati 20 miliardi alla sistemazione delle strade provinciali che passeranno all'A.N.A.S. I colleghi ricorderanno che, quando fu approvata la legge per la nuova classifica della viabilità, fu rilevato da me e da altri senatori che praticamente quella legge, mentre assegnava all'A.N.A.S. un numero notevole di chilometri di strade provinciali, rinviava invece a tempi successivi ed a provvedimenti particolari l'assegnazione dei mezzi finanziari necessari per operare, col passaggio dei vari tronchi, la loro sistemazione. Questi 20 miliardi non sono certo

sufficienti per mettere in efficienza tutto il blocco delle strade provinciali che entreranno a far parte della rete delle statali, ma costituiscono già un notevole apporto per iniziare l'opera di adeguamento di tali arterie alle esigenze della circolazione.

Altri 20 miliardi saranno invece destinati all'ammodernamento delle strade che passano dalla competenza comunale a quella delle provincie: tale somma integrerà quella dei 180 miliardi già stanziata con la legge del 12 febbraio 1958, n. 126. Inoltre 20 miliardi saranno destinati alle opere idrauliche, ad integrazione della legge 9 agosto 1954, n. 638; 13 all'edilizia economica e popolare; 15 alle opere marittime; 3 alla difesa a mare del Delta Padano; 12 alle zone depresse del Centro-nord, onde accelerare i tempi delle attività che il Ministero svolge in tali zone; 12 alle costruzioni carcerarie; 3, con un'assegnazione speciale, al porto di Genova, per il quale sono stati già erogati molti altri miliardi; 4 all'aeroporto di Fiumicino, in aggiunta a quelli già autorizzati; 2 miliardi e 500 milioni a chiusura della gestione del terremoto di Reggio e di Messina.

Sono, come ho detto, complessivamente 124 miliardi e 500 milioni che, nel corso dell'esercizio, integreranno quelli impostati nel bilancio che stiamo per approvare, che salirà perciò da 238 miliardi e 172 milioni a 365 miliardi e 672 milioni. In conseguenza di tale integrazione, maggiori possibilità si delineeranno nei prossimi mesi all'attività del Ministero dei lavori pubblici; specialmente per la costruzione di nuove opere con pagamento in unica soluzione, cioè per opere previste da leggi organiche e quindi per compiti tradizionali di istituto, le disponibilità saliranno compresi gli 84 miliardi delle leggi speciali, da 132 miliardi e 690 milioni a 260 miliardi e 190 milioni.

Con tali integrazioni il bilancio che stiamo discutendo, nel corso dell'esercizio, prenderà un'altra fisionomia, una fisionomia più aderente alle esigenze impellenti della Nazione; e di ciò, lo ripeto, dobbiamo ringraziare il ministro Togni che, con tenacia, nel dare al suo Dicastero un ritmo pulsante di vita nuova, si è preoccupato giustamente di assicurargli anche più idonei mezzi finanziari, nei limiti delle possibilità del bilancio generale dello Stato.

Anche il bilancio dell'A.N.A.S., che comprende stanziamenti complessivi, in entrata e in uscita, di 51 miliardi e 72 milioni, i

quali superano soltanto di 1 miliardo e 360 milioni quelli dell'esercizio precedente, si gioverà dell'incidenza che avrà su di esso la legge, testè approvata dal Parlamento, che stanZIA 240 miliardi, di cui 200 per la sistemazione delle strade ad itinerario internazionale e per parecchie altre di grande circolazione e 40 per una integrazione del primo programma costruttivo delle autostrade, con il prolungamento della Bologna-Rimini fino a Pescara e con la realizzazione dell'autostrada Messina-Catania. Attraverso questo provvedimento di legge di notevole portata, di ampio respiro, che ha dato luogo ad una quanto mai esauriente discussione nelle Commissioni legislative, l'A.N.A.S., che ha tuttora modesti stanziamenti per i compiti ordinari di istituto, potrà finalmente cominciare ad effettuare programmi straordinari per dare assetto degno e conforme allo sviluppo della circolazione, alla rete stradale nazionale.

Si deve dunque a questi finanziamenti integrativi se alcuni settori di attività sia del Ministero che dell'A.N.A.S. saranno in condizione di fronteggiare le più assillanti esigenze del Paese.

Ella, onorevole Ministro, sta cercando di imprimere al Dicastero dei lavori pubblici un ritmo propulsivo nello svolgimento della sua complessa attività; ma per ringiovanire un organismo che è ormai vecchio occorre procedere all'aggiornamento della sua legislazione fondamentale, che risale al 1865, alla riforma strutturale dei suoi ordinamenti ed allo snellimento delle attuali procedure.

Se il Ministero dei lavori pubblici, in considerazione anche dei compiti eccezionali imposti dalla ricostruzione e dall'avvaloramento delle zone depresse, fosse stato trasformato nel dopoguerra in un organismo più agile, più aderente ai tempi ed alle esigenze della Nazione, si sarebbe evitata l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno, la quale sorse - tale fu la sua giustificazione - per assicurare rapidità di procedure ai programmi straordinari delle opere per la rinascita dell'Italia meridionale ed insulare. E sarebbe stata veramente opera saggia, anche perchè si sarebbe evitato il forte scotto pagato dallo Stato per mettere la Cassa per il Mezzogiorno in condizione di poter assolvere, solo dopo il terzo esercizio, nel miglior modo possibile, ai suoi compiti di istituto. Con una spesa, invece, molto più modesta si sarebbe consentito al

Ministero dei lavori pubblici di attrezzarsi adeguatamente, nel personale e negli ordinamenti. So, onorevole Ministro, che è allo studio l'aggiornamento della legislazione fondamentale del 1865, così come della legge di contabilità generale dello Stato, ma bisogna affrettare i tempi, perchè solo in tal modo si potrà fare veramente del suo Dicastero il centro motore di tutte le attività costruttive della Nazione e si potranno vincere le resistenze che ancora sussistono da parte degli altri Ministeri che hanno sottratto, in questo dopoguerra, varie competenze a quello dei lavori pubblici. Bisognerà inoltre provvedere anche al personale, aumentando alcuni organici e rivedendo il trattamento economico di qualche categoria di dipendenti. Il Ministero potrà ripopolarsi di tecnici degni, di giovani e capaci energie, solo assicurando loro la possibilità di una carriera, se non facile, agevole, e comunque una remunerazione che non sia in stridente contrasto con il trattamento vigente in certi enti parastatali. Si deve a tali ingiuste sperequazioni se certi concorsi del Ministero hanno uno scarso numero di partecipanti; se mancano attualmente 265 posti nel ruolo degli ingegneri; se alcuni vincitori di concorso, acquisito il titolo che li accredita, preferiscono successivamente dimettersi e farsi assumere da enti, consorzi e società che li pagano ben diversamente.

Fatto così il punto, a grandi linee, sulla situazione di bilancio e sulla necessità di riforme nella struttura e negli ordinamenti, anzichè spaziare, come ho fatto di solito nei miei interventi, su tutti i settori della sua attività e sui principali problemi di tutto il territorio nazionale, pur non trascurando qualcuno di essi, limiterò questa volta il mio intervento solo ad alcuni settori, con particolare riguardo al Mezzogiorno ed alle Isole, e precisamente a quelli che si riferiscono alle opere idrauliche marittime ed alle costruzioni ferroviarie e stradali; cioè a quelle opere che, se realizzate, preserveranno le regioni meridionali ed insulari dalla continua minaccia delle alluvioni e ne assicureranno la rinascita con le necessarie infrastrutture.

Per quanto riguarda le opere idrauliche, devo ricordare a noi stessi ed all'onorevole Ministro che il Piano orientativo per la regolazione dei corsi d'acqua, presentato al Parlamento nel 1950, se non sbaglio, dal ministro Merlin, prevede una spesa di circa 1.454 miliardi per opere da eseguirsi in un triennio, con un

fabbisogno per le opere di maggiore urgenza di competenza del Ministero dei lavori pubblici – il piano orientativo comprende anche le opere alle quali attende il Dicastero dell'agricoltura ed in parte la Cassa per il Mezzogiorno – di ben 614 miliardi. Di fronte a tale fabbisogno sono stati adottati finora soltanto i seguenti provvedimenti: la legge del 21 gennaio 1953, n. 68, che stanziava 17 miliardi, e l'altra del 9 agosto 1954, n. 638, che autorizza la spesa di 120 miliardi in un dodicennio in ragione di 10 miliardi all'anno.

Si tratta di finanziamenti assolutamente inadeguati, vincolati, per giunta, da un elenco di opere destinate in prevalenza alla sistemazione dei corsi d'acqua dell'Italia centro-settentrionale, dove indiscutibilmente sussistono complessi problemi che dovevano essere affrontati e che sono già in pieno svolgimento di esecuzione – come lo scolmatore per le piene dell'Arno, lo scolmatore del Reno, la regolazione dell'Adige e del Garda – ed in parte modesta alle regioni meridionali, con interventi per la regolazione del Calore, del Sele e, se non ricordo male, del Simeto, in Sicilia. È tutto qui: basti dire che per il Calore, che è un fiume che esonda frequentemente, inondando campagne ed abitanti, lo stanziamento previsto è di appena 2 miliardi. Sostanzialmente è stata quasi ignorata la situazione idraulica del Mezzogiorno e delle Isole, che, pur avendo aspetto prevalente torrentizio, non dà minori preoccupazioni per l'indisciplina che la caratterizza – e la Calabria è un esempio purtroppo dolorosamente palpitante – per cui tale problema merita di essere avviato a soluzione, anche se gradualmente, secondo un piano organico e con adeguati mezzi finanziari.

Di fronte a così vitale esigenza, onorevole Ministro, poichè la legge di destinazione del ricavato del prestito nazionale, che discuteremo tra qualche giorno, prevede una nuova assegnazione di 20 miliardi per le opere idrauliche, ad integrazione di quella del 9 agosto 1954 (il che lascerebbe presumere che sia di integrazione anche a quelle opere elencate in tale legge ed in prevalenza in esecuzione nell'Italia centro-settentrionale, la quale peraltro si è giovata e si giova di altri notevoli provvedimenti, a seguito di eccezionali calamità, come quelli adottati per il Po), io le propongo di destinare la parte maggiore di questi 20 miliardi alle opere di sistemazione dei corsi d'acqua del Mezzogiorno di

competenza del suo Ministero, in aggiunta ai 27 miliardi che la stessa legge destina alla Cassa per il Mezzogiorno per la sistemazione idraulico-forestale delle nostre regioni.

Il problema di un'organica sistemazione idraulico-forestale nel Mezzogiorno e nelle Isole non può essere più procrastinato. Le nostre montagne sono ormai spelacchiate, sono in prevalenza prive di manto silvano; degradano e si sfaldano sempre più; e tutto ciò è conseguenza dell'indisciplina idraulica e degli indiscriminati disboscamenti che si sono perpetrati in decenni di abbandono e d'incomprensione. Le opere che si costruiscono al piano sono in conseguenza esposte continuamente alla minaccia delle frane ed alla furia distruggitrice delle piene torrentizie. Un esempio tipico è quello dell'Ofanto che, tre o quattro volte all'anno, ingrossando rapidamente, straripa, interrompe le comunicazioni tra la Puglia e l'Abruzzo, distrugge raccolti e fa finire sott'acqua molte case coloniche costruite dall'Ente di riforma fondiaria.

Ora è da domandarsi se ci possiamo permettere il lusso di buttar via dei miliardi costruendo alcune opere al piano, quando trascuriamo di preservarle in precedenza con quelle indispensabili al monte. Non è certo con i cantieri scuola di rimboschimento, di competenza del Ministero dell'agricoltura, nè con le opere a spizzico di sistemazione idraulico-forestale eseguite dalla Cassa del Mezzogiorno, nè con quelle frammentariamente costruite dal Ministero dei lavori pubblici al piano, alle volte prima ancora che siano sistemate le difese a monte, che si risolve un problema tanto importante per la vita stessa del Mezzogiorno d'Italia, che nella montagna risanata e rimboschita può e deve trovare anche una nuova fonte di reddito e di lavoro per le nostre popolazioni, le quali oggi, nelle condizioni in cui esso si trova, tendono sempre più ad abbandonarlo. È un problema questo che va esaminato anche nel quadro dell'industrializzazione delle nostre regioni. È evidente, però, onorevole Ministro, che per un'azione efficace occorre un coordinamento di programmi e di attività tra i Ministri e la «Cassa». Questo coordinamento, per la verità, la legge di proroga della «Cassa» lo consacra, ma esso non è certo efficace, perchè io escludo che, in brevi riunioni di Ministri o di Sottosegretari, si possano definire dei programmi, che non vanno coordinati solo nelle grandi

linee, ma sincronizzati anche nei mezzi e nei tempi di esecuzione; oggi tutto si riduce a mettere lo spolverino a ciò che ogni Ministero fa per conto suo.

A mio modo di vedere il centro motore di coordinamento dovrebbe essere il Ministero dei lavori pubblici sentito il Consiglio superiore, mentre alla periferia dovrebbero agire i Provveditorati alle opere pubbliche che, avendo nei Comitati tecnici-amministrativi i rappresentanti dei vari Ministeri, ai quali dovrebbe essere aggiunto un esponente della «Cassa», potrebbero imbastire programmi organici da sottoporre all'approvazione superiore e quindi assicurarne, dopo la loro approvazione, la tempestiva ed armonica esecuzione.

Connesso al problema della montagna è quello del consolidamento e degli spostamenti degli abitati, che minacciano di precipitare a mare o a valle, come avviene ormai frequentemente in Abruzzo, in Lucania, ed in altre plaghe del Mezzogiorno, della Sicilia e della Sardegna. Nelle nostre regioni l'inizio dell'opera di disboscamento risale ai primi anni dell'unificazione nazionale ed alla provvista di traversine per la costruzione delle ferrovie; si è sviluppata negli anni successivi, raggiungendo aspetti sempre più gravi durante la prima e seconda guerra mondiale, ed è divenuta vandalica durante l'occupazione delle truppe alleate, creando problemi di grande ampiezza, che non possono più essere ignorati. Si legga la relazione che accompagna il disegno di legge del collega De Luca, relativo all'Abruzzo, per rendersi conto della vastità del fenomeno delle frane, dell'indisciplina idraulica e della necessità di provvedimenti eccezionali.

E passiamo ora al settore delle opere marittime: nel bilancio che abbiamo sott'occhio, per esse figurano stanziati soltanto 2 miliardi e 900 milioni nella parte ordinaria e 2 miliardi e 500 milioni in quella straordinaria, di cui però 1 miliardo è destinato al porto di Marghera, su un fabbisogno di due miliardi segnalato al Ministero. Per i porti minori, le cui spese sono a carico dei Comuni, vi è poi una disponibilità di 5 milioni per contributi, ciò che consente finanziamenti per soli 100 milioni, assolutamente inadeguati alle necessità, manifestatesi in molte località, di garantire sicuro rifugio delle imbarcazioni da pesca o di piccolo cabotaggio.

Di fronte a così modesti stanziamenti, secondo dati acquisiti, elaborati ed illustrati nella relazione da me svolta al convegno dell'I.S.P.E. di Napoli, il fabbisogno per le opere marittime, limitatamente ai porti del Mezzogiorno e delle Isole, è di non meno di 30 miliardi. Tale fabbisogno, che è certo notevole, non può essere soddisfatto, dunque, con gli scarsi mezzi di bilancio, sproporzionati anche alle più assillanti esigenze per la manutenzione delle opere esistenti.

Anche per questa categoria di opere, però, l'asfittico bilancio che stiamo per approvare riceverà un po' di ossigeno con l'assegnazione straordinaria di 15 miliardi, provenienti dal riparto dei fondi del prestito nazionale.

Ora, tenuto conto che per il porto di Trieste sono stati erogati fondi notevoli con legge speciale; che per Genova si è provveduto con altre leggi e si va provvedendo con quella del recente prestito ad autorizzare ben 3 miliardi; che per Livorno si è assicurata la costruzione della darsena dei petroli; che per Marghera è previsto in bilancio lo stanziamento di un miliardo e che, grosso modo, per i principali porti dell'Italia settentrionale, se non si è fronteggiato al 100 per cento il fabbisogno, si è quanto meno corrisposto alle necessità più urgenti; io le domando - onorevole Ministro - se non le sembra giusto di destinare parte notevole di questi 15 miliardi proprio ai porti del Mezzogiorno e delle Isole. Se lei dà una occhiata ai programmi di massima imbastiti dagli uffici tecnici centrali del Ministero, si renderà subito conto che per questi porti sono indicate cifre che non si discostano molto dai 30 miliardi di fabbisogno cui accennavo poc'anzi.

Le maggiori esigenze sono quelle dei porti di Napoli, di Bari, di Catania e di Cagliari; però non possono essere trascurate quelle di Reggio, di Crotone, di Palermo, di Brindisi, di Castellammare del Golfo, di Sciacca, di Barletta, di Molfetta, di Monopoli, di Mola di Bari, di Porto Torres e di Olbia.

Si dirà: ma con queste richieste tutto il litorale del Mezzogiorno diventa una sequenza di porti! No, però non si deve ignorare che il Mezzogiorno è un grande molo naturale, proiettato nel Mediterraneo, e che solo per le vie del mare esso troverà concrete e sicure possibilità di rinascita, favorito da quel piano di industrializzazione che è diventato oramai impegno

fondamentale nella politica del Governo. Diversamente, dove dovremmo esportare i nostri prodotti industriali? Nell'Italia del Nord? Certo no! D'altra parte, indipendentemente da quello che il domani ci riserva, la realtà di un passato remoto e recente ci insegna che quando il Mezzogiorno ha avuto un ruolo nel Mediterraneo, come a seguito della conquista dell'impero, tutti i suoi porti erano un fervore di vita. Fervore non minore di traffici, prima che calasse il sipario di ferro nell'Adriatico, si registrava tra le sponde della Puglia e delle Marche e quelle della Dalmazia, dell'Albania, della Jugoslavia e della Grecia.

Il problema dei poteri va visto dunque, non in rapporto alla situazione purtroppo stagnante dell'economia, in cui ci troviamo, ed alle congiunture politiche internazionali, ma con larghezza di visione, e proiettato nel quadro della funzione che il Mezzogiorno deve tornare a svolgere nel Mediterraneo.

In tale quadro va considerata anche la necessità del completamento del bacino di carenaggio di Taranto. È un delitto lasciare che un'opera per tre quarti costruita vada in malora, perchè non si trovano i pochi miliardi necessari. Completandolo, si potrebbero riparare navi di qualsiasi tonnellaggio, a cominciare dalle grosse petroliere che solcano il Mediterraneo, ed in tal modo si arricchirebbe la Nazione di una nuova grande attrezzatura navale, che non solo darebbe lavoro agli operai, ma aumenterebbe considerevolmente le rimesse di valuta pregiata, giacchè le riparazioni riguarderebbero in misura notevole anche le navi battenti bandiere estere, costrette oggi, a causa di avarie o di altre necessità, a raggiungere i cantieri lontani di altre nazioni.

Non mi soffermerò ancora una volta, in modo particolare, sul porto di Bari, ma, onorevole Ministro, devo dirle che il miliardo che, a seguito delle molte sollecitazioni che le ho rivolto, ella mi ha comunicato, nel colloquio amabilmente concessomi di recente, di voler destinare, sui fondi del prestito, alla ripresa dei lavori per avviarli a compimento, è inadeguato alle necessità di quello scalo, che non consistono solo nel completamento del molo foraneo, ma nella sua piena attrezzatura di opere e di mezzi meccanici, nonchè nella costruzione della darsena dei petroli, resa non più dilazionabile per il sempre crescente traffico di carburanti che vi si svolge.

Passando alle nuove costruzioni ferroviarie, debbo rilevare che il problema riveste particolare importanza per il Mezzogiorno, dove la rete ferroviaria dello Stato, a distanza quasi di un secolo dalla unificazione delle nostre regioni al Regno d'Italia, è tuttora inadeguata, anche in conseguenza degli errori commessi nel realizzare quella delle calabro-lucane a scartamento ridotto. L'esigenza della costruzione di nuovi tronchi è stata peraltro consacrata nel piano regolatore delle nuove ferrovie, compilato alcuni anni fa dalla speciale Commissione.

Il Ministro dei trasporti, entro i limiti consentiti dal suo bilancio, si sta lodevolmente adoperando a potenziare le linee attualmente esistenti, con alcune opere di elettrificazione o di raddoppio dei binari; ma tutto ciò non è sufficiente, perchè occorre procedere ad alcune indispensabili integrazioni.

Prevale tra tali esigenze, come risulta dallo stesso piano regolatore, che la colloca in testa nella graduatoria, la costruzione della ferrovia Bari-Matera-Metaponto, che assicurerebbe più rapidi ed agevoli comunicazioni fra la Sicilia, il versante Adriatico della penisola e il Nord dell'Europa, e che darebbe finalmente alla Lucania, in gran parte isolata dal mondo perchè servita male da poche ferrovie - la maggior parte delle quali a scartamento ridotto - la possibilità di collegarsi agevolmente con il litorale ionico, ove si sta sviluppando l'unica riforma fondiaria, a mio modo di vedere, impostata con possibilità di sicuro successo, nonchè con il porto di Bari; ciò che permetterebbe lo smaltimento di una crescente produzione agricola, esuberante in modo sempre maggiore ai bisogni locali, ed attualmente in parte svenduta per mancanza di agevole e rapido collocamento in altre regioni.

Analogamente si rende necessaria la costruzione della Paola-Cosenza, relativamente alla quale fu pur annunciata l'elaborazione di un progetto di legge. Nel quadro dei problemi di interesse generale il Ministro mi consentirà di richiamare la sua attenzione anche su un problema di carattere locale, connesso al piano regolatore di Bari, e cioè all'arretramento a monte del tronco ferroviario che dalla stazione centrale raggiunge, lungo la costa, la località di S. Giorgio; giacchè ciò libererebbe il quartiere orientale, oggi soffocato da tale linea, dandogli così respiro e possibilità di organico e vasto sviluppo edilizio.

Questo problema che è di modesta portata finanziaria dovrebbe essere infine risolto dal Ministero dei lavori pubblici, il quale non ha esitato ad affrontarne uno molto oneroso, al Nord, con legge speciale, per lo spostamento a Savona della stazione e della linea ferroviaria costituenti oramai ostacolo all'assetto urbanistico della città.

Per quanto riguarda la progettata linea Bari-Matera-Metaponto, prospetto, onorevole Ministro, a lei ed al collega del Dicastero dei trasporti l'opportunità di utilizzare per la sua iniziale costruzione quei fondi che si dovrebbero impiegare per ammodernare il tronco delle calabro-lucane, che collega attualmente Bari e Matera con un servizio divenuto quanto mai anacronistico con il progresso e gli interessi economici delle regioni interessate. Sarebbe cioè l'inizio di una soluzione radicale, suscettibile di ulteriori sviluppi, per l'ammodernamento delle calabro-lucane.

Per concludere su questo punto, onorevole Ministro, desidero inoltre prospettare la necessità che tutto il settore delle nuove costruzioni ferroviarie sia riveduto, in rapporto al piano regolatore approvato a suo tempo dalla speciale Commissione mista, onde accertare quali dei tronchi in esso previsti siano da considerarsi superati dalla concorrenza che la strada fa alla rotaia e quali viceversa, specialmente nel Mezzogiorno, risultino sempre essenziali per colmare lacune, integrare organicamente la rete dello Stato e collegare agevolmente alcune regioni tra di loro. Il Mezzogiorno, senza un'adeguata rete di ferrovie, senza strade di grande comunicazione, non potrà mai avere alcuna seria possibilità di rinascita.

PRESIDENTE. Onorevole Crollanza, vorrei pregarla di attenersi al tempo convenuto per il suo intervento.

CROLLANZA. Signor Presidente, altri colleghi hanno parlato più di me. Comunque sto per concludere, e per aderire al suo invito accennerò solo brevemente ad un altro settore di attività del Ministero, cioè a quello dell'edilizia economica e popolare.

Desidero soltanto richiamare l'attenzione del Ministro sulla convenienza di non polarizzare i mezzi finanziari a disposizione

unicamente verso gli istituti di case economiche e popolari, ma di incoraggiare anche l'iniziativa privata, indirizzandola alla costruzione di appartamenti di due o tre stanze al massimo, con la concessione di contributi a metro cubo vuoto per pieno o sotto altra forma. In tal modo si coprirà molto più rapidamente il fabbisogno di alloggi per i ceti meno abbienti adeguandone le pigioni alle loro possibilità. Occorrerà, però, anche promuovere nuove disposizioni di legge in materia di esenzione dalle imposte fondiari.

E, giacchè mi occupo di edilizia economica e popolare, voglio consigliare all'onorevole Togni di opporsi, per quanto è nelle sue possibilità, all'annunziato proposito di affidare all'I.N.A.-Casa anche la costruzione di case rurali. Il Governo fa bene ad occuparsi di questo problema, ma si limiti a concedere i contributi ai contadini, lasciando costruire le case ai liberi professionisti ed alle ditte private.

Cerchi poi, onorevole Togni, di evitare che l'edilizia sorretta dallo Stato si sviluppi prevalentemente nelle grandi città; perchè in molti grossi comuni rurali o in cittadine che non hanno il ruolo di capoluogo provinciale sussistono tuttora condizioni disastrose di vita, in vasti strati della popolazione, costretta ad abitare in sottani inidonei e sovraffollati. Basta fare un giro in Puglia, in Lucania o in Calabria per averne l'angosciosa dimostrazione.

FRANZA. L'Irpinia non esiste mai per nessuno.

CROLLANZA. Onorevole Franza, la mia non è stata un'elencazione, ma una esemplificazione. È evidente che tali condizioni sono comuni anche all'Irpinia come ad altre regioni. Prima di concludere desidero ancora una volta prospettare al Governo la oramai inderogabile necessità di potenziare le risorse idriche dell'Acquedotto pugliese, e precisamente l'opportunità di assegnare i primi finanziamenti per la captazione delle sorgenti in destra del Sele e per l'inizio della costruzione della seconda canalizzazione, che deve consentire alla Puglia ed alle altre località servite da tale acquedotto la dotazione indispensabile per alimentare le crescenti esigenze delle popolazioni per oggi e per un adeguato periodo di tempo.

Tralascio di proposito di occuparmi delle autostrade, perchè ne abbiamo discusso a lungo di recente in Commissione. Mi auguro però che non si tardi ancora nella scelta del tracciato della Napoli-Bari e nell'inizio dei lavori da Capua a Roma dell'Autostrada del Sole...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. I lavori da Capua a Roma sono in appalto.

CROLLALANZA... e che non si rinvi alle calende greche la prosecuzione dell'Autostrada del Sole da Napoli a Reggio Calabria e dell'Autostrada del Levante da Pescara a Lecce, così come previsto dal piano poliennale.

Onorevole Ministro, in questo mio intervento mi sono occupato in prevalenza di problemi che considero fondamentali per la rinascita del Mezzogiorno e delle Isole. Tali, infatti, devono essere valutati - accanto a quelli in via di soluzione nei settori igienico-sanitario o di edilizia od agli altri di incremento della produzione agricola - i problemi tuttora insoluti miranti a sistemare i corsi d'acqua fluviali e torrentizi; a consolidare la montagna, mediante vasti ed efficaci piani di rimboschimento; a potenziare e ad ammodernare la rete delle grandi comunicazioni ferroviarie, stradali ed autostradali; nonchè a completare le opere e ad attrezzarle negli scali marittimi ed aerei.

Se la difesa della montagna - sempre più squallida, minacciosa ed in via di spopolamento, perchè depauperata del manto protettivo silvano - e la regimazione dei corsi d'acqua che precipitano a valle costituiscono un imperativo dal quale non si può prescindere, sia per determinare nuove fonti di ricchezza per le popolazioni, sia per preservare le opere, oggi esposte a frequenti distruzioni, che negli abitati e nelle campagne si realizzano al piano, la piena efficienza delle arterie di grande comunicazione e degli scali marittimi rappresenta l'esigenza inderogabile non soltanto per accorciare le distanze tra Nord e Sud e per collegare più agevolmente le regioni meridionali ed insulari tra di loro, ma per ridare al Mezzogiorno e alle Isole - molo gigantesco proiettato nel Mediterraneo - quel ruolo che la storia e la geografia loro assegnano.

Non dimentichiamo che il Mezzogiorno ha avuto, nei secoli, periodi di splendore e di prosperità, quante volte ha esercitato un ruolo di particolare attività nel Mediterraneo; quante volte cioè è stato attore e non spettatore delle vicende in quel mare, sul quale si schiudono, in questo dopoguerra, prospettive quanto mai favorevoli, nel campo economico, per i fermenti di vita e di progresso che caratterizzano il risveglio di tutta la vasta area del mondo arabo.

È verso quei lidi che, in prevalenza, dovremo indirizzare le produzioni di un Mezzogiorno domani industrializzato e i trasformati prodotti della nostra agricoltura.

Bisogna dunque agire tempestivamente ed organicamente – secondo piani di vasto respiro – in piena sincronia con l'azione di industrializzazione delle nostre regioni. Soltanto quando avremo realizzato quelle opere che costituiscono le infrastrutture indispensabili per la rinascita del Mezzogiorno, potremo dirci sicuramente avviati a svolgere un nuovo ruolo nella storia d'Italia.

Onorevole Ministro, sarà titolo d'onore per lei, se, assicurando la soluzione a problemi così vitali, potrà un giorno essere ricordato come uno dei maggiori artefici di tale rinascita. *(Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Agevolazioni tributarie in materia
di edilizia (*)**

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 3 dicembre 1959)

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

CROLLALANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho chiesto la parola per un brevissimo intervento su questo disegno di legge, desiderando confutare alcune delle dichiarazioni esposte nella relazione del senatore Trabucchi e per raccomandare al Senato di non tener conto degli emendamenti da lui proposti e di approvare viceversa il testo che ci è stato trasmesso dalla Camera dei deputati.

La Commissione finanze e tesoro, a mio modo di vedere, sbagliò quando modificò drasticamente il disegno di legge presentato dal Ministro delle finanze; sbaglia ancora una volta ora, dopo che il testo è stato notevolmente migliorato, sia pure su un piano di compromesso, dall'altro ramo del Parlamento, nel proporre ulteriori modifiche; sbaglia quando, mossa dalla

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 493-B) fu approvato dal Senato nella stessa seduta, definitivamente - dopo le modifiche apportate dalla Camera - nella seduta del 27 gennaio 1960, e divenne la legge 2 febbraio 1960, n. 35.

preoccupazione di tutelare gli interessi dei Comuni e delle Provincie, insiste su drastiche riduzioni alle esenzioni sulle imposte ai nuovi fabbricati, considerando evidentemente, se non superato, di molto attenuato il problema dell'edilizia nella maggior parte dei Comuni; sbaglia, infine, quando ritiene che, comunque, si debba ridurre sensibilmente il numero degli anni di esenzione per le sovraimposte comunali e provinciali, di fronte a quelle erariali.

La 5ª Commissione non tiene conto di una circostanza, e precisamente che il favorire, con adeguate esenzioni, l'ulteriore incremento dell'edilizia, se priva i Comuni per alcuni anni dell'imposta sui fabbricati, consente, d'altra parte, lo sviluppo di numerose attività marginali che, a loro volta, provocano cospicue entrate nelle casse comunali.

MINIO. Nuove spese, non nuove entrate.

CROLLALANZA. Certo, vi sono anche nuove spese, ma queste sono a beneficio della collettività, perchè intese a sviluppare negli abitati la viabilità, i servizi igienici e sanitari e tutti gli altri servizi pubblici, resi necessari specialmente dalla creazione di nuovi quartieri residenziali. So perfettamente che le finanze della maggior parte dei Comuni, più di quelle delle Provincie, sono in notevole difficoltà, e bisognose quindi di provvidenze adeguate, ma debbo rilevare che la 5ª Commissione a tal riguardo è in contraddizione: ieri, infatti, discutendosi il piano della scuola, resisteva alle proposte di alcuni colleghi miranti a sgravare i Comuni di alcuni compiti ad essi affidati per addossarli allo Stato, sostenendo che il problema doveva essere posto in sede di riforma della finanza locale; oggi viceversa si mostra sensibilissima alle condizioni dei bilanci comunali, che pretenderebbe di sanare, col sacrificio evidente dell'incremento edilizio, tuttora necessario, mostrando evidentemente di non aver molta fiducia nell'annunziata riforma della finanza locale.

Un'osservazione, però, della relazione del collega Trabucchi merita considerazione: quella che si riferisce agli alberghi. Egli rileva giustamente l'illogicità della esenzione prevista soltanto per gli alberghi di terza e quarta categoria, mentre in molte grandi città, specialmente nel Mezzogiorno, il problema alber-

ghiero è ancora da risolvere nella sua interezza, senza di che è vano parlare di sviluppo del turismo.

Comunque, non è questo motivo sufficiente per rimandare il provvedimento alla Camera. Se dovessimo accettare gli emendamenti proposti dalla Commissione, anche quando appaiono giusti, come nel caso degli alberghi, correremmo il rischio di non avere perfezionato il provvedimento prima del 31 dicembre, anche perchè la Camera potrebbe insistere nei suoi emendamenti e respingere quelli che eventualmente noi avremo approvati, in base alle proposte del relatore.

Per tutte queste considerazioni, senza dilungarmi ulteriormente, raccomando ai colleghi di approvare il testo così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati e di respingere gli emendamenti proposti dal collega Trabucchi. Alcune, però, delle considerazioni da lui espresse, circa le condizioni della finanza locale, devono indurre sempre più la nostra Assemblea a pretendere dal Governo la sollecita soluzione dell'oramai annoso problema delle finanze locali.

Prima di concludere, voglio far presente che, se è vero che i Comuni e le Province, per un lungo periodo, si sono visti privati di un notevole cespite per le esenzioni venticinquennali delle sovraimposte sui nuovi fabbricati, è anche vero che, da qualche anno in qua, tali esenzioni sono cessate per notevoli gruppi di costruzioni, specialmente nelle grandi città, con graduale crescente incremento nelle entrate per tali Amministrazioni.

Per tutte queste considerazioni, ripeto, raccomando al Senato di approvare il testo a noi pervenuto così come è stato modificato dalla Camera dei deputati.

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

.....

CROLLANZA. Per le considerazioni già esposte, durante il mio intervento, che non hanno trovato convincente confutazione da parte del relatore; poichè sono convinto che l'acceleramento proposto dal relatore, a modifica del testo adottato dalla Camera, porterà fatalmente, come ho già rilevato, ad un

aumento del costo delle aree e dei materiali; poichè infine tale acceleramento ritarderà – sembra paradossale che l'acceleramento possa ritardare – la soluzione del problema edilizio nel Mezzogiorno, senza risolversi in un adeguato vantaggio a favore delle finanze locali, le quali attendono ben altri provvedimenti da parte del Governo, io voterò contro l'articolo 1 di questo disegno di legge e quindi contro il disegno di legge nel suo complesso.

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961**

(Senato della Repubblica, seduta del 7 giugno 1960)

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

CARELLI, *segretario*:

«Il Senato,

invita il Governo – che ne ha già riconosciuto il particolare interesse per la Nazione – a portare sollecitamente sul piano delle realizzazioni, in vista anche della costruzione in atto della strada panoramica Fiume-confine albanese, il traghettto tra i porti di Bari e quello di Antivari, consentendo in tal modo, mediante anche le costruende autostrade Napoli-Bari ed Adriatica, di chiudere in un grande anello vaste correnti di turismo internazionale».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non dirò che lo stato di previsione del Ministero della marina mercantile sia il «cenerentolo» del bilancio dello Stato, ma devo rilevare, ancora una volta, che, nella sua impostazione, esso è certamente inadeguato alle esigenze di una Nazione marinara come la nostra, che ha novemila chilometri di coste, una notevole flotta mercantile ed una numerosa categoria di pescatori; di una Nazione che ha sul tappeto problemi complessi relativi alla pesca ed all'attività cantieristica; che comunque, in tutti i tempi, è stata prospera e florida quando ha svolto con ampio respiro la sua attività sul mare.

Il bilancio, purtroppo, è appena di 19 miliardi e poco più di 859 milioni, e non solo è modesto nella sua impostazione, ma è anche inferiore di ben 6 miliardi e circa 288 milioni a quello dell'esercizio precedente.

Ora, se è vero, come rileva il relatore, che la diminuzione è da attribuirsi alla estinzione di alcuni particolari impegni, è anche vero che molte esigenze attinenti ad alcuni settori di attività del Ministero continuano ad essere tuttora trascurate per insufficienza di fondi.

Quanto mai inopportuna, perciò, la riduzione dei 6 miliardi che potrebbero essere messi a disposizione del Ministro per fronteggiare, almeno in parte, qualcuna delle molte esigenze insoddisfatte.

Il relatore, senatore Florena, nella sua veramente pregevole, ampia e documentata relazione, nella quale ha spaziato con la stessa disinvolta competenza con la quale avrebbe spaziato nel bilancio del Ministero dei trasporti, ha tenuto a mettere in evidenza che, attualmente, la flotta della nostra Marina mercantile ammonta a 4 milioni e 963 mila tonnellate di stazza lorda ed ha sottolineato che tale cifra è certo imponente, se la si raffronta alle 300.000 tonnellate che residuarono dagli affondamenti dovuti agli eventi bellici e se la si confronta anche con le 3.500.000 tonnellate di stazza lorda che costituivano l'efficienza della Marina mercantile nel 1939, cioè prima della guerra.

Bisogna però analizzare un poco queste cifre - ciò che farò, sia pure schematicamente, volendo mantenermi nei limiti di tempo concordati per la discussione - per valutarle giustamen-

te. Ebbene, analizzandole, si rileva subito che ben 1.627.000 tonnellate sono costituite da navi cisterne, e ciò si spiega con lo sviluppo crescente della motorizzazione su strada verificatosi in questo dopoguerra. L'incremento della flotta delle petroliere, in tutto il mondo, è stato però forse superiore allo stesso fabbisogno, tant'è che si è dovuto registrare - anche per l'entrata in esercizio di navi di maggiore stazza e quindi di gestione più economica - la crisi dei noli. Comunque, le 1.627.000 tonnellate delle nostre petroliere non possono essere messe a confronto con l'anteguerra, perchè allora il fabbisogno di carburanti nel Paese era di proporzioni assai più modeste.

Inoltre, 2.595.571 tonnellate di stazza lorda sono da attribuirsi alla marina da carico. Rimangono, dunque, soltanto 679.747 tonnellate a costituire il complesso delle navi miste e da passeggeri, cioè di quel settore della flotta che riveste particolare importanza per il nostro Paese e che ciò nonostante è stato il più trascurato.

Il relatore rileva anche che, in questi ultimi tempi, la ricostruzione della flotta è in crescente sviluppo. Egli, infatti, mette in evidenza che, nel 1959, ben 283.000 tonnellate di stazza lorda di fronte alle 220.000 del 1958 sono state ricostruite; mentre nello stesso periodo 367.100 tonnellate di stazza lorda di vecchio naviglio, in confronto alle 173.691 dell'anno precedente, sono state demolite giovandosi della speciale legge, approvata nello scorso esercizio, che concede agli armatori un premio di demolizione. Questa legge, quanto mai opportuna, e che si è ispirata a quella varata nel ventennio, allorchè, verificatasi un'altra grave crisi dei noli, si consentì agevolmente di eliminare dalla navigazione molte vetuste «carrette» e di portare la flotta nazionale, con le ricostruzioni che seguirono, ad uno *standard* di moderna efficienza, avrebbe dovuta essere promulgata parecchi anni prima.

Comunque, onorevoli colleghi, lo sviluppo attuale della ricostruzione è un buon sintomo, ma non basta, perchè non dobbiamo dimenticare che tutt'ora vi è in navigazione una notevole percentuale di naviglio che è abbastanza invecchiato. Risulta, infatti, dalle statistiche, che sono ancora in servizio navi di età da 16 a 20 anni in misura del 34,1 per cento; da 21 a 25 anni per il 2,9 per cento; ed oltre i 25 anni di età, per il 10,6 per

cento. Praticamente, onorevole relatore ed onorevole Ministro, ben il 52 per cento della nostra flotta mercantile supera i 16 anni.

Si tratta, dunque, di una flotta in parte notevole invecchiata, che deve essere gradatamente, ma con alquanto decisione, passata alla demolizione e ricostruita, seppure con un minor numero di unità, ma con naviglio più efficiente. Per fronteggiare la concorrenza della bandiera estera abbiamo bisogno di navi più veloci, più moderne e che abbiano soprattutto una struttura e un'impostazione più funzionale ed economicamente più redditizie.

Particolare riguardo, onorevole Ministro, meritano le linee di navigazione di preminente interesse nazionale, cioè le linee che fanno capo alla *holding* della Finmare e quindi all'I.R.I. Io non sono certo tenero per le statizzazioni e per le irizzazioni, ma non posso non rilevare che se c'è un settore che giustifichi l'interessamento dello Stato per un suo efficiente ed adeguato sviluppo, questo è proprio il settore di tali linee, che per giunta si trova in una situazione che definirei antigiuridica.

I colleghi che hanno seguito anche negli anni scorsi le discussioni svoltesi sui bilanci di questo Ministero, e quelli tra essi che appartengono alla 7^a Commissione, sono a conoscenza di tale situazione. Comunque, non è male ricordare che le convenzioni ventennali con le quattro Compagnie di preminente interesse nazionale sono scadute da alcuni anni. Alla scadenza si ebbe una prima legge di proroga, poichè il Governo non aveva ancora approntato il nuovo schema delle convenzioni da sottoporre al Parlamento, ma la proroga fu superata, per cui si rese necessario rinnovarla.

Nel frattempo, attraverso autorevoli indiscrezioni, si apprese che la Commissione speciale di studio, nominata dal Ministero, per l'elaborazione del nuovo schema di convenzione, aveva concluso i suoi lavori proponendo non soltanto di non aumentare l'efficienza delle linee di navigazione, sì da riportarle, se non totalmente, almeno in gran parte alla situazione di anteguerra, ma addirittura di ridurla ulteriormente, mostrando di ignorare le attuali gravi deficienze e gli interessi economici e politici di una Nazione come l'Italia che vive sul mare e che dal mare trae una delle sue maggiori fonti di vita.

Il Parlamento, sia attraverso le discussioni in Aula, sia attraverso l'unanime atteggiamento della 7^a Commissione, ch'è la Commissione competente, disse molto chiaramente che non avrebbe consentito al Governo di mettersi su questo terreno, e lo invitò in modo esplicito a rivedere tutta la materia, sia ai fini dell'impostazione amministrativa delle convenzioni, sia dell'efficienza delle linee da dare in concessione alle quattro Compagnie del P.I.N.

Il Ministro dell'epoca, onorevole Cassiani, di fronte a tale decisa presa di posizione ed alla dichiarata volontà di non concedere delega di pieni poteri al Governo, si impegnò a mettere di nuovo sul tappeto lo studio di tutta la materia ed a sottoporre al Parlamento una legge che fosse infine conforme non soltanto a più opportuni criteri amministrativi, suggeriti oramai dall'esperienza, ma rispondente, dal punto di vista tecnico, alle esigenze vitali della Nazione.

È passato molto tempo da allora; la seconda proroga è scaduta, senza ulteriore rinnovo; le Compagnie continuano a svolgere i loro servizi, prive di esplicita autorizzazione giuridica; lo Stato è certo moralmente impegnato ad integrare i loro bilanci; ma nessun provvedimento legislativo è ancora, per quanto mi risulta, oggetto di esame da parte del Consiglio dei ministri.

Su una situazione così anormale mi permetto richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, nella fiducia che non vorrà ritardare ancora a sottoporre al Parlamento il relativo disegno di legge. Ella si renderà anche conto della necessità che le Camere, per un servizio pubblico così importante, esprimano il proprio parere, nell'approvare il provvedimento legislativo per le nuove convenzioni, sia sulle linee di navigazione che si intende dare in concessione, sia sugli approdi che tali linee dovranno effettuare. E non c'è da aver paura del campanilismo, onorevole Ministro. La saggezza dei due rami del Parlamento saprà far giustizia delle pretese di carattere campanilistico e non potrà che esprimersi su un piano di obiettiva valutazione delle effettive esigenze della Nazione.

Nel settore delle linee di preminente interesse nazionale, occorre considerare che le attuali 679.747 tonnellate di stazza lorda al di sopra di 100 tonnellate – ivi comprese anche le linee

di carattere locale, cioè quelle che collegano alcuni porti nazionali tra di loro e che verrebbero affidate alla marina libera – costituiscono tuttora soltanto poco più dei due terzi del naviglio P.I.N. dell'anteguerra che, nel 1939, ammontava a 977.000 tonnellate. Si dirà: ma da allora ad oggi la situazione geo-politica del Paese è cambiata. Sì, purtroppo, questo è vero: purtroppo è vero, per esempio, che in Adriatico c'è la cortina di ferro; che abbiamo perduto le colonie; che non abbiamo più l'Impero; che l'Italia non ha più quel ruolo di grande prestigio nel mondo che aveva ieri. Però, onorevoli colleghi, ciò, mentre non costituisce giustificazione per precluderci l'avvenire, ci deve rendere più che mai pensosi ed attivi nel determinare le necessarie condizioni d'idoneità per riconquistare i vecchi mercati o per assicurarci dei nuovi, nella prospettiva degli orizzonti che si delineano nel Mediterraneo e nel continente africano, dove c'è tutto un mondo in fermento, che non solo si emancipa politicamente ma è anche ansioso di un rapido progresso tecnico e civile. Non dobbiamo dimenticare che esso avrà sempre più bisogno, emancipandosi, di intensificare i traffici con l'Occidente, e che quindi noi potremo trovare, se saremo essere presenti, un nuovo terreno fertile per le nostre pacifiche attività espansionistiche.

Il problema assume particolare importanza nei riguardi di alcune linee che attualmente mal ci collegano con alcuni porti della penisola balcanica, in Adriatico, e con alcuni mercati del Levante. Onorevole Ministro, non vi sarebbe giustificazione a tenere in vita le quattro Compagnie di navigazione di preminente interesse internazionale se non si considerassero in funzione di servizio pubblico, ed in quanto tali, operanti in regime di concessione, anche se con bilanci non sempre soddisfacenti da un punto di vista strettamente economico. Si tratta dunque – diciamo pure le cose con il loro vero nome – di considerare tali linee anche sotto l'aspetto politico e di prestigio nazionale; si tratta, insomma, di evitare che l'Italia si adatti ad una situazione di eclissi sul mare, mentre nulla deve essere lasciato intentato per riportarla su una parabola ascensionale, degna del suo passato ed indispensabile per il suo avvenire.

Bisogna, inoltre, onorevole Ministro, non perdere di vista un altro aspetto del problema: nel rinnovo delle convenzioni

bisogna riequilibrare i servizi marittimi tra il settore adriatico e quello tirrenico. In questi anni del dopoguerra l'Adriatico è stato il più sacrificato nella concessione delle linee sovvenzionate. Io non voglio scendere ad eccessive esemplificazioni, però non posso non rilevare che in tale mare la situazione è sempre più preoccupante per la scarsità di attività che si registra anche nei maggiori porti; e mi riferisco sia a quelli del nord, cioè a Trieste ed a Venezia, sia, ed in modo particolare, a quelli del sud, ove grave è il disagio delle maestranze portuali, che non possono contare se non su un lavoro saltuario. Il modesto numero delle linee in servizio si ripercuote poi sfavorevolmente sull'economia delle regioni meridionali del versante adriatico, costrette a servirsi dei mezzi terrestri o ferroviari per imbarcare, nei porti del Tirreno, gran parte delle proprie merci di esportazione. Occorre, inoltre, onorevole Ministro, riequilibrare anche l'armamento tra i vari porti. In questi ultimi anni sono avvenute a tal riguardo delle cose, che se non hanno trovato il tacito consenso, non hanno trovato neppure l'opposizione da parte del Ministero della marina mercantile. Particolarmente ingiusto è quanto si è verificato a danno del porto di Bari, nella ricostruzione della flotta della Compagnia adriatica di navigazione. Qui, onorevole Ministro, è bene ricordare che l'«Adriatica» fu la risultanza della fusione di vecchie società che operavano in quel mare, tra le quali primeggiava, per numero di navi e per gli importanti servizi che aveva in concessione, la società «Puglia». Questa società, fondendosi con la «San Marco» e con la «Libera-Triestina», avendo dato sostanzialmente il maggior apporto alla flotta della «Adriatica», nell'atto di costituzione della nuova società, ottenne che le navi da essa apportate dovessero rimanere immatricolate nel Compartimento di Bari, in modo che quel porto continuasse a beneficiare di tutto quanto è connesso alle immatricolazioni, sia ai fini dei turni di imbarco, che delle provviste di bordo, nonché di altri vantaggi.

È avvenuto, invece, per arbitraria deliberazione da parte dell'«Adriatica», che tutta la flotta ricostruita, anche se non corrispondente come tonnellaggio a quella della anteguerra, non è stata proporzionalmente riassegnata ai Compartimenti - avendo Venezia fatto la parte del leone - ed ha lasciato a Bari

semplicemente il «Barletta», una vecchia nave che ha superato i 25 anni di vita e che, secondo i programmi dell'I.R.I., dovrebbe essere sostituita da una nuova unità da 2.900 tonnellate.

Con tale atto si sono conculcati gli interessi marittimi di Bari e si sono ignorati i diritti che le derivano da una antica tradizione mercantile e dall'attività svolta per molti decenni dalla sua vecchia e gloriosa Società di navigazione, che tante benemerienze seppe acquistarsi quando l'Adriatico era amaro, – ed amaro è tornato ad esserlo anche oggi! – per la potenza della nazione che avevamo di fronte, e per l'efficienza della flotta del Lloyd austriaco – divenuto, dopo la redenzione della Venezia Giulia, Lloyd triestino – che portava in quel mare il vessillo della vecchia Austria imperiale. Allora l'unica società italiana di navigazione che esercitasse il traffico tra le due sponde, e che congiungeva quelle terre irridente alla madrepatria, contribuendo a tener viva la fiamma di italianità dei nostri fratelli, era la vecchia società Puglia, che per altro si spingeva con le sue linee anche nel Levante e negli oceani.

Ebbene, onorevole Ministro, tutto ciò non può essere ignorato, sia ai fini della rivalorizzazione del porto di Bari, che del potenziamento dei servizi marittimi in Adriatico, e non soltanto per questioni di prestigio o di sentimento, ma anche per le superiori esigenze economiche e politiche della Nazione.

Il relatore, nella sua chiara e pregevole relazione, per quanto si riferisce ai servizi della compagnia «Adriatica» ha usato, però, una espressione, che probabilmente gli è sfuggita, a giudicare da un periodo successivo che l'attenua, secondo la quale la situazione dei nostri traffici specialmente nel Levante e nel Medio Oriente sarebbe buona. Ebbene, io debbo invece dichiarare che essa è tutt'altro che buona, ove si consideri che le poche linee esercite hanno periodicità solo quattordicinale. Anche per l'Adriatico vi è la stessa situazione, e ciò in pieno contrasto con l'intensa attività che svolgono le flotte mercantili jugoslave e greche che sono diventate temibili nostre concorrenti. Situazione non diversa si delinea nel Mediterraneo da parte dell'Egitto, della Palestina e della Turchia, che per giunta hanno iniziato una politica protezionistica e discriminatoria, in materia di traffici.

La compagnia «Adriatica» deve perciò potenziare ulteriormente la sua flotta ed i suoi servizi di linea. Essa, dopo le tre navi del tipo «Bernina», da 4.000 tonnellate, entrate in servizio sulle linee quattordicinali in partenza da Genova e Trieste per la Grecia, l'Egitto e l'Asia Minore, non ha bisogno soltanto di una nave da 2.900 tonnellate in sostituzione del «Barletta». Occorrono viaggi più frequenti in Adriatico, occorrono collegamenti diretti tra le due sponde, nel medio e nel basso Adriatico, da Ancona alla Dalmazia, dalla Puglia alla Jugoslavia meridionale, all'Albania e alla Grecia. L'«Adriatica» che nel 1939 eserciva 44 linee, sapete quante ne esercisce oggi? Sette! Nel 1939 la sua flotta aveva compiuto 1.208 viaggi. Sapete quanti viaggi ha effettuato nel 1959?: 297, di cui 108 da Genova e 137 da Venezia, oltre i 52 viaggi di carattere locale Manfredonia-Tremi. Ora, se è vero che riduzioni di servizi ci sono state in tutte e quattro le Compagnie di preminente interesse nazionale, è anche vero che le riduzioni più drastiche si sono verificate per l'«Adriatica di navigazione», cioè proprio per una Compagnia che svolge la sua attività in un settore dove abbiamo più concorrenti, e proprio in quel mare Adriatico, divenuto nuovamente amaro, in cui abbiamo più che mai bisogno di essere adeguatamente presenti con la nostra bandiera.

Se io appartenessi al vostro settore (*si rivolge alla sinistra*) direi che evidentemente i gruppi di pressione influiscono sulla politica del Governo. (*Commenti dalla sinistra*).

GOMBI. Questo si può dire anche dal suo settore. Non c'è nulla di male.

CROLLALANZA. Per voi però questo è un linguaggio abituale. Io dirò invece che probabilmente a determinare la sperequazione nei servizi marittimi tra Tirreno e Adriatico, sono stati, e sono tuttora, interessi che premono - intendiamoci, onorevole Ministro - non su di lei, non sul Governo in quanto composto da persone fisiche, ma sugli organi che ne costituiscono la struttura.

Ho già fatto presente la necessità di istituire servizi frequenti, rapidi e diretti tra le opposte sponde dell'Adriatico.

Posso ora aggiungere che la Jugoslavia non perde tempo e già sviluppa le sue iniziative armatoriali.

La società Jadrolinija ha infatti iniziato di recente un servizio settimanale con Bari e Brindisi, colmando una lacuna e fronteggiando un'esigenza che avrebbe dovuta essere assolta già dall'«Adriatica». Inoltre, in luglio, sempre ad iniziativa dell'armamento jugoslavo, sarà iniziato un altro servizio rapido settimanale tra Ragusa e Bari con arrivo a Bari ogni martedì mattina, e partenza per Ragusa la sera, alle 22, con una spesa di modeste proporzioni, che si aggirerà dalle 3.700 alle 10.000 lire.

È poi da ricordare che le compagnie greche tessono oramai la spola, con una frequenza ammirevole, tra i porti greci e quello di Brindisi, nel quale ben l'80 per cento del traffico è servito dalla loro flottiglia. I greci sono intraprendenti ed hanno approfittato delle nostre titubanze e carenze, per ben piazzarsi in posizioni che non sarà facile smantellare.

Su quella rotta è prossimo anche il servizio di traghetto tra le due sponde, che verrà svolto, in questo caso, oltre che da una nave greca anche da una nave italiana. Al riguardo, onorevole Ministro, vorrei prospettarle la opportunità che il traghetto, non più limitato tra Brindisi e Igoumenitza, ma prolungato in Grecias fino a Patrasso, abbia sulla costa pugliese reciproco sviluppo, prolungandosi da Brindisi fino a Bari.

Occorre anche considerare la convenienza che Ancona sia meglio collegata con l'altra sponda. Non dico che si debba arrivare di colpo al servizio giornaliero, così come era nel dopoguerra, ma è evidente che un servizio più rapido e frequente tra Ancona e la Dalmazia è quanto mai necessario; così come è necessario un servizio ben più efficiente di quello triangolare istituito tra Bari, Durazzo e Brindisi, che dovrebbe essere integrato, anche se i risultati attuali dei traffici, per ragioni politiche, non sono certo soddisfacenti, da una linea rapida, per ora bisettimanale ed in seguito giornaliera, come nell'anteguerra, tra Bari e Durazzo.

Inoltre, onorevole Ministro, debbo ricordarle che, alcuni mesi fa, io ebbi a prospettarle l'enorme vantaggio dell'istituzione di un traghetto tra Bari ed Antivari; esigenza questa auspicata non soltanto dalla città di Bari, ma dagli stessi ceti

marittimi e dalle agenzie turistiche jugoslave, e caldeggiata ufficialmente anche dal Ministro jugoslavo che visitò lo scorso anno la Fiera del Levante. La Jugoslavia ha la fortuna, come tutti sanno, di possedere una magnifica costa, che protetta da una sequenza di isole, consente una navigazione quanto mai fascinosa, in un paesaggio di incomparabile bellezza. Ebbene il governo di Tito, molto intelligentemente, onde sviluppare sempre più la già intensa corrente turistica che si riversa sulla costa dalmata, e che è costituita da clientela di qualità, ha ritenuto opportuno di costruire una stupenda strada panoramica che da Abbazia e Fiume per Zara, Spalato, Sebenico, Ragusa, si spinge fino alle bocche di Cattaro e ad Antivari, e cioè fino al confine albanese. Questa strada panoramica, naturalmente, aumenterà il traffico turistico di classe sull'altra sponda, ma esso terminando in un «cul di sacco», sarebbe costretto a risalire la stessa costa per riversarsi quindi, attraverso Trieste, in Italia o in Francia o lungo altri itinerari turistici internazionali. Un traghetto Antivari-Bari consentirebbe invece a quei turisti ed alle loro automobili di poter attraversare l'Adriatico, sbarcare a Bari e da Bari, mediante l'autostrada per Napoli di prossima costruzione o quella adriatica che verrà prolungata sino alla Puglia, di dirigersi verso l'Abruzzo, le Marche e la Valle Padana, oppure di scendere da Napoli, in Sicilia o risalire verso Roma, Firenze eccetera, per indi proseguire nell'Italia Settentrionale e verso i valichi alpini per l'Europa centrale ed occidentale.

Con l'auspicato traghetto si costituirebbe, in sostanza, un grande anello turistico internazionale che offrirebbe la possibilità di incrementare anche le correnti turistiche del Mezzogiorno, che finora, tranne debite eccezioni e modeste proporzioni, dopo Napoli, si spingono solo in Sicilia, ma ignorano gran parte delle possibilità che offrono le altre regioni. Sbarcati a Bari i turisti provenienti dalla Jugoslavia sarebbero invece certamente attratti dalla sequenza dei Castelli e delle Cattedrali svevo-normanne della Puglia, dalle Grotte di Castellana, dal campo annibaliano di Canne, dalle bellezze del Gargano; da quelle della Calabria e della Lucania, nella zona del Vulture, ed infine dai ritrovamenti archeologici che vengono in luce lungo l'arco dello Jonio.

All'interrogazione da me presentata, per sollecitare l'istituzione del traghetto, ella, onorevole Ministro, qualche mese fa ebbe la bontà di rispondere, riconoscendo l'utilità del servizio, nel modo seguente: «Informo l'onorevole interrogante che l'opportunità della istituzione di un servizio di traghetto Bari-Antivari è stata sostenuta alla Fiera del Levante dal delegato jugoslavo. Un tale servizio rivestirebbe, senza alcun dubbio, dal punto di vista turistico, un particolare interesse anche in considerazione della progettata autostrada Bari-Napoli. In effetti il richiesto collegamento con Antivari permetterebbe di chiudere in un anello di interesse turistico le opposte sponde adriatiche, tanto più che la Jugoslavia sta realizzando la sistemazione della strada costiera Fiume-confine albanese.

«Si fa presente che del servizio verrebbero ad usufruire quasi esclusivamente gli italiani e gli stranieri in visita alla Jugoslavia e al nostro Paese, essendo quasi inesistente il turismo automobilistico jugoslavo. L'importante e complesso problema è già allo studio di questo Ministero; debbo però far presente all'onorevole interrogante che la eventuale istituzione di detto servizio determinerà un nuovo onere, non indifferente, a carico dello Stato, in conseguenza della sovvenzione che dovrà essere corrisposta alla società concessionaria del servizio stesso. Sarà necessario, pertanto, a questo scopo, la preventiva adesione del Ministero del tesoro, adesione che il mio Ministero si riserva di chiedere, a seconda dei risultati dello studio completo del problema, dopo il riordinamento dei servizi marittimi essenziali e di preminente interesse nazionale già in esercizio».

In relazione a questa risposta osservo che, non dopo il rinnovo delle convenzioni e l'articolazione delle nuove linee da affidare alle quattro Compagnie di preminente interesse nazionale, ma proprio in occasione del rinnovo delle convenzioni, bisognerebbe istituire un servizio di tanta importanza per il turismo internazionale e per i vantaggi valutari che da esso si possono trarre. Ho presentato, perciò, il seguente ordine del giorno: «Il Senato invita il Governo - che ne ha già riconosciuto il particolare interesse per la Nazione - a portare sollecitamente sul piano delle realizzazioni, in vista anche della costruzione in atto della strada panoramica Fiume-confine albanese, il traghetto fra il porto di Bari e quello di Antivari, consentendo in tal

modo, mediante anche le costruende autostrade Napoli-Bari ed Adriatica, di chiudere in un grande anello vaste correnti di turismo internazionale».

Voglio augurarmi, onorevole Ministro, che ella accolga questo ordine del giorno, che va considerato conseguenziale alla risposta data alla mia interrogazione.

Onorevoli colleghi, prima di concludere questo mio intervento desidero prospettare la necessità che nelle nuove convenzioni per i servizi marittimi sia tenuto presente il porto di Bari, che non è l'ultimo dei grandi porti nazionali, anche per altre esigenze che ho il dovere di indicare nell'interesse della mia città.

CORBELLINI. Non ne ha mai parlato!!!

CROLLALANZA. Ne parlo e ne parlerò sempre, finchè non sarà resa giustizia alla città di Bari, che ha gloriose tradizioni mercantili e che da alcuni decenni ha assunto un ruolo internazionale con la istituzione della Fiera del Levante.

Nelle nuove Convenzioni bisogna infatti assicurare al porto di Bari alcuni approdi delle linee del Lloyd Triestino dirette oltre il Canale di Suez. Bari ha interessi commerciali con l'Africa, con l'India e con altri paesi dell'Oriente, e non è giusto che i propri esportatori debbano imbarcare le loro merci in altri porti. Anche le poche motonavi che solcano l'Adriatico per viaggi verso le Americhe dovrebbero toccare il nostro porto, in considerazione dell'imponente massa di pugliesi che, trasmigrati in quel continente, ma sempre legati alla loro terra di origine, spesso vi ritornano per un periodo di soggiorno, trascorso il quale si rimbarcano per riprendere la loro attività nella patria adottiva ove hanno trovato benessere e prosperità.

La necessità di approdo di tali motonavi si impone anche per rendere più agevoli i nostri scambi commerciali con le Americhe, oggi gravati dalle spese di trasporto via terra per l'imbarco delle merci in porti del Tirreno.

Onorevole Ministro, facendomi difensore degli interessi mercantili di Bari, desidero aggiungere che condizioni di maggiore efficienza debbono essere assicurate, con le nuove convenzioni, anche al porto di Napoli, il quale ingiustamente si

trova oggi in una situazione non confacente a quel ruolo che ha diritto di esercitare nel Tirreno nei traffici mondiali che da quel mare si dipartono.

Insomma, onorevole Ministro, tanto il porto di Napoli quanto quello di Bari, cioè i due maggiori del Mezzogiorno continentale, sia ai fini delle linee di navigazione che ai fini dell'armamento, debbono finalmente ottenere dalla comprensione del Governo quel potenziamento che è imposto dalla loro posizione geo-politica e dalla stessa azione di governo che è in atto per la rinascita delle zone cosiddette depresse.

Ella, onorevole Ministro, da buon meridionale e da meridionalista, così agendo, mentre non farà torto ai legittimi interessi delle regioni del nord, renderà infine giustizia al nostro Mezzogiorno e dimostrerà, nel contempo, con i fatti, che non considera l'Adriatico, ove rifulsero le glorie e gli ardimenti di Venezia e di Bari, e che fu operoso di traffici in tutti i tempi, un mare destinato a vivere di ricordi e di amarezze, ma ancora oggi, come ieri e come sempre, una delle rotte fondamentali per l'espansione della civiltà italica nel mondo. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).