

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

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 6 luglio 1960)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la discussione di questo bilancio offre ogni anno al Parlamento la possibilità di fare un giro di orizzonte sui vari settori di attività del Ministero dei lavori pubblici per rilevarne sia i progressi che le lacune tuttora esistenti, nelle esigenze di vita delle popolazioni, sul territorio nazionale. Quest'anno il bilancio sottoposto al nostro esame prevede, come è stato già prospettato, uno stanziamento di oltre 268 miliardi, con un aumento di circa 31 miliardi rispetto a quello dello scorso esercizio. Però, egregi colleghi, nonostante tale aumento, esso continua a registrare una insufficienza di mezzi, tenuto conto che i maggiori stanziamenti si riferiscono prevalentemente a determinati impieghi, derivanti da leggi speciali.

Il relatore De Unterrichter nella sua pregevole, oltre che vasta relazione, ha rilevato giustamente che gli stanziamenti del

bilancio dei Lavori pubblici, in rapporto a quello generale dello Stato, rappresentano soltanto il 6,9 per cento; il che è del tutto inadeguato di fronte alle molte necessità della Nazione, e particolarmente del Mezzogiorno e delle Isole, che bisogna più decisamente avviare verso uno stadio di rapido progresso e di sviluppo economico, nell'interesse dell'intera collettività nazionale.

Per poter adeguare il bilancio alle esigenze più assillanti, egli, pertanto, ha prospettato la inderogabile necessità, per alcuni esercizi, di uno stanziamento complessivo non inferiore ai 300 miliardi.

La persistente insufficienza degli stanziamenti, già di per se stessa causa di molti inconvenienti, aggiunta alla frammentarietà delle competenze, determinatasi in questo dopoguerra, tra i vari Ministeri, ed accentuatasi con l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno e di molti enti speciali, impedisce fatalmente la realizzazione di una vasta ed organica politica dei lavori pubblici, che è quanto mai indispensabile, se si vogliono ottenere con i non larghi mezzi finanziari che lo Stato può mettere a disposizione, risultati per lo meno migliori di quelli che si ottengono oggi.

Ciò rilevato, non posso, per altro, non dare atto al Ministro dei lavori pubblici, e quindi all'onorevole Togni, del fervore di attività che egli ha impresso al suo Dicastero, pur nelle condizioni di difficoltà nelle quali esso si trova; così come non posso non riconoscere la costante azione che egli svolge per assicurargli maggiori stanziamenti di bilancio; per dare più idonei assetti di struttura e di ordinamento, sia al Ministero, che all'A.N.A.S.; ed infine per difendere il Ministero dai sempre rinnovati tentativi di sottrargli altre competenze.

Fatta questa premessa, debbo dichiarare che, in questo mio intervento, non mi soffermerò ad analizzare le caratteristiche e le voci del bilancio, per non ripetere concetti e rilievi che più volte ho avuto occasione di esporre dinanzi al Senato, nè mi farò tentare dal desiderio di spaziare su tutti i settori dell'attività del Ministero; cercherò quindi di concentrare il mio discorso su alcuni di essi, e particolarmente su quelli nei quali si registrano le maggiori carenze di finanziamento, o si profilano esigenze di più inderogabili e vasti sviluppi costruttivi.

Naturalmente comincerò dal settore che io considero, nella graduatoria delle necessità della Nazione, il più importante, e cioè da quello delle opere idrauliche, anche se esso ha formato costantemente oggetto, negli esercizi scorsi, di miei interventi in questa Aula.

Quello delle opere idrauliche è un settore che merita una maggiore comprensione da parte del Tesoro, di fronte alle richieste prospettate peraltro con forse eccessiva moderazione dal Ministero dei lavori pubblici.

Siamo, onorevoli colleghi, ben lontani da quella pienezza d'azione che il disordine idrogeologico, che si registra sul territorio nazionale, richiederebbe. Purtroppo i danni di guerra; la mancanza di manutenzione durante il conflitto mondiale e negli anni successivi; l'opera nefasta di disboscamento compiuta da proprietari e speculatori, per avidità di lucro, onde sfruttare determinate situazioni del mercato nazionale, unitamente ad altre cause, hanno aggravato, in questi anni postbellici tale disordine, che investe notevoli zone dell'Appennino, della Murgia, del versante orientale della Sicilia, e particolarmente della Calabria, della Lucania, dell'Abruzzo, dell'Irpinia e della Sardegna.

Ovunque, purtroppo, si deve registrare un progressivo disfacimento della montagna, mentre risulta inadeguato l'intervento dello Stato per fronteggiare la situazione, che assume particolare gravità nelle zone dove i corsi d'acqua presentano caratteristiche prevalentemente torrentizie, e dove essi, a valle, sono costretti in alvei divenuti sempre più stretti, per le usurpazioni spesso verificatesi da parte di frontisti oppure per le piantagioni illogicamente ed irrazionalmente fatte sorgere negli stessi alvei. Ciò costituisce una costante minaccia ed una causa di disastri sempre più frequenti, che assumono alle volte aspetti di vera drammaticità, così come si è verificato di recente in Calabria e nella piana di Metaponto.

Il disastro della piana di Metaponto del 24-25 novembre dello scorso anno è stato, infatti, di proporzioni eccessivamente gravi, avendo investito la fascia costiera per una lunghezza di 50 chilometri ed una profondità che, in alcuni casi, ha raggiunto i 30 chilometri. Esso è stato determinato non soltanto da un eccezionale nubifragio, ma altresì dalle inadeguate difese dei

cinque maggiori fiumi della Lucania, i quali, ingrossatisi paurosamente, hanno sommerso appunto quel vasto territorio che non è più, come in passato, terra di bufali e di pastori, a servizio di grossi latifondisti, ma un comprensorio di trasformazione fondiaria, nel quale sono stati investiti centinaia di miliardi dall'Ente riforma. Io non sono tenero con gli Enti di riforma, che generalmente hanno errato nell'impostazione della loro attività tecnica e finanziaria, spesso in contrasto con i principi di una sana economia, ma riconosco che in quella zona le realizzazioni sono quanto mai promettenti e capaci di determinare un sensibile incremento all'economia agricola ed industriale della Lucania.

In quei 50 mila ettari, sommersi dall'inondazione, erano state costruite centinaia e centinaia di case coloniche ed una fitta rete di strade e di canali di irrigazione. Ebbene, molte di quelle opere furono distrutte o gravemente danneggiate. Soltanto l'Ente di riforma ha dovuto registrare un danno di oltre 2 miliardi nelle opere di sua proprietà ed in quelle di proprietà dei coloni. Tale danno, tuttavia, pur se imponente, è inferiore di molto a quello subito dallo Stato e dagli Enti locali per le opere pubbliche di loro competenza distrutte dalla furia delle acque.

L'inadeguato e comunque disorganico interessamento verso la montagna, bisognosa quanto mai di provvidenze di largo respiro, per assicurare una disciplina idrogeologica a vastissime zone del territorio nazionale, dall'Appennino tosco-emiliano fino al versante orientale della Sicilia, non rappresenta soltanto una costante minaccia per le opere costruite al piano, con frequenti distruzioni di beni e perdite di vite umane, ma una delle preoccupanti cause di spopolamento della stessa montagna. Tutto ciò provoca anche un sempre crescente numero di abitati da consolidare o da trasferire in altra località, a causa delle frane che si determinano, e costringe lo Stato ad intervenire con opere costose e di notevole portata.

Per dare un'idea della gravità di questo fenomeno, citerò i dati di una sola regione, l'Abruzzo. Come i colleghi sanno, è stato iniziato l'*iter* della proposta di legge dei senatori De Luca ed altri, intesa ad assicurare provvidenze speciali per quella Regione onde fronteggiare le molteplici esigenze che in essa si registrano.

Ebbene, dalla relazione a quel disegno di legge, risulta che in Abruzzo, stante l'aggravarsi del fenomeno delle frane, ben 53 Comuni sono tuttora da consolidare e 16 abitati da trasferire in tutto o in parte in altra località.

Per la verità, la gravità del problema non è ignota al Ministero dei lavori pubblici. Infatti, fin dai tempi in cui era Ministro il collega senatore Merlin, il Dicastero dei lavori pubblici, di concerto con quello dell'agricoltura, si rese promotore di un «Piano orientativo trentennale per la sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali». Quel piano, formulato in base alla legge del 19 maggio 1952, n. 184, mirava appunto a dare assetto sia alle opere idrauliche, propriamente dette, che a quelle idraulico-forestali ed idraulico-agrarie e prevedeva una spesa di oltre 1.500 miliardi, di cui circa 739 miliardi per opere allora unicamente di competenza del Ministero dei lavori pubblici e quindi, a seguito della istituzione della Cassa per il Mezzogiorno, in parte anche di quest'ultima.

Ebbene, di fronte ad un fabbisogno così ingente, come quello puntualizzato nel 1954 allorchè il Piano fu presentato al Parlamento, per le opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici non vi è stata, d'allora in poi, che una sola legge veramente organica, la legge 9 agosto 1954, n. 638, d'iniziativa del Ministro Romita, che prevede un finanziamento di 120 miliardi, divisi in 10 esercizi: 110 miliardi destinati a determinate opere, elencate in allegato al disegno di legge, onde assicurare la regolazione dei grandi corsi d'acqua, in prevalenza dell'Italia settentrionale ed in minima parte dell'Italia meridionale ed insulare, con particolare riguardo al Calore nel Beneventano ed al Simeto nella piana di Catania, e di 10 miliardi a disposizione del Ministro, per gli interventi resi necessari da ulteriori improvvise esigenze.

A questa legge organica, anche se di modeste proporzioni finanziarie, è vero che hanno fatto seguito altre leggi di finanziamento; ma purtroppo esse sono state emanate a seguito di disastri sopravvenuti, e quindi per esigenze di carattere eccezionale, di fronte alle quali lo Stato non poteva rimanere indifferente, dovendosi provvedere alla riparazione dei danni. Solo di recente, con la legge 24 luglio del 1959, n. 622, cioè con la legge del prestito nazionale, sono state aumentate le scarse disponibilità del Ministero di 23 miliardi.

In relazione al piano orientativo del 1954, una recente pubblicazione del Ministero rende noto che, dei previsti 1.546 miliardi, al 31 ottobre 1959 sarebbero già stati spesi, complessivamente, dal Ministero dei lavori pubblici, da quello dell'agricoltura e dalla Cassa per il Mezzogiorno, 276 miliardi e 554 milioni, che salirebbero per altro a 297 miliardi e 984 milioni, ove si comprendessero i lavori non previsti nel piano Merlin.

Al riguardo, mi sarà consentito di osservare: 1) che in tali cifre sono probabilmente compresi – ed il Ministro può smentirmi, nel caso affermi cosa inesatta – i miliardi erogati per fronteggiare le rotte e quindi le calamità; 2) che parecchie opere eseguite sono andate purtroppo distrutte dalle calamità e quindi dovranno essere ricostruite; 3) che comunque del piano del 1954 restano da eseguire lavori per ben 1.270 miliardi, che si elevano poi a 1.367 miliardi, tenendo conto delle successive variazioni; 4) che, per quanto riguarda le opere idrauliche di competenza del Ministero dei lavori pubblici e della Cassa, sui previsti 739 miliardi di spesa rimangono da realizzare opere per circa 628 miliardi.

È evidente, stante il geometrico aggravamento della situazione, che bisogna accelerare i tempi del Piano; ed è necessario che il Ministro dei lavori pubblici, che certo è sensibile a questo problema, per la cui soluzione è da ritenere abbia sollecitato il Tesoro, onde ottenere nuovi finanziamenti, perseveri nella sua richiesta. Tale richiesta deve mirare a conseguire non provvedimenti sporadici, sotto l'assillo di nuove calamità, ma un'altra legge simile a quella del 1954, che porta il nome del Ministro Romita, con uno stanziamento di altrettanta portata, cioè di non meno di 100 miliardi, allo scopo di assicurare – dato anche che la legge decennale n. 638 sta per raggiungere il traguardo del settimo esercizio – un ritmo maggiormente intenso nell'esecuzione delle opere, e comunque tale da fronteggiare la grave situazione, che io ho voluto rapidamente puntualizzare pur evitando di attribuirle carattere di vera drammaticità.

E bisognerebbe, onorevole Ministro, che la nuova legge fosse in gran parte destinata ai corsi d'acqua torrentizi, e quindi al Mezzogiorno ed alle isole: perchè quando il Po rompe, di fronte anche alle gravissime responsabilità che una tale rotta

comporta, i miliardi escono! È vero che escono generalmente dopo che i danni si sono verificati, mentre sarebbe doveroso elargirli tempestivamente per evitarli, ma comunque i miliardi per i grandi corsi d'acqua, al momento opportuno, vengono fuori. Ma quando si tratta, invece, di disastri prodotti dalle piene torrentizie che precipitano a valle, provocando distruzioni di beni e perdite di vite umane, non solo si continua a sottovalutare la gravità e l'ampiezza del fenomeno, che pure investe gran parte del territorio nazionale, ma si stenta a fornire tempestivamente ed adeguatamente i mezzi finanziari per la riparazione dei danni.

Questa è una realtà che dobbiamo avere il coraggio di denunciare, tanto più che siamo convinti che trova sensibile il Ministro dei lavori pubblici.

Altro settore di particolare importanza su cui mi soffermerò è quello della viabilità. È doveroso però prima riconoscere che, in questi ultimi anni, nel campo stradale, si sono realizzati dei progressi notevoli. Basterà ricordare la legge Romita del 21 maggio 1955, n. 463, che assicurò il primo programma autostradale, finanziato con i 100 miliardi; la legge Togni del 12 febbraio 1958, n. 126, a favore della viabilità minore, contenente l'assegnazione di 180 miliardi per provvedere al passaggio di alcune decine di migliaia di chilometri di strade comunali alle Province e di altre migliaia di chilometri di strade provinciali all'A.N.A.S., quindi alla rete statale; legge, questa, successivamente integrata, nei finanziamenti di ulteriori 20 miliardi, dall'altra legge, 24 luglio 1959, n. 622, che provvide all'utilizzo del ricavato del prestito nazionale. È da ricordare anche la legge del 13 agosto 1959, n. 904, che stanziò 200 miliardi per dare organica e moderna sistemazione alle strade statali dei grandi itinerari internazionali ed a quelle di grande comunicazione, e 40 miliardi per integrare il primo programma autostradale, mediante la concessione di contributi per la costruzione della Bologna-Pescara, della Palermo-Catania e della Messina-Catania. Non vanno infine dimenticati la nuova disciplina che il ministro Togni ha assicurato alla circolazione con il nuovo Codice della strada e l'inizio dell'*iter* parlamentare del disegno di legge n. 744 sul riordinamento strutturale e sulla revisione dei ruoli organici dell'A.N.A.S.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Poi c'è anche la legge presentata alla Camera sulla tutela delle strade.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, si tratta, come si vede, di un complesso di provvedimenti di vasta portata, che assicurano una notevole attività costruttiva ed un più idoneo ordinamento giuridico nel campo della viabilità, e di tanto dobbiamo dare atto al ministro Togni. Tutto ciò però non è ancora sufficiente per dare assetto organico e piena efficienza alla rete viabile della Nazione e per integrarla, specie nel Mezzogiorno, sia con arterie moderne di grande comunicazione sia con quelle di carattere locale.

Per quanto riguarda queste ultime, infatti, il bilancio dei Lavori pubblici stanziava soltanto 135 milioni, in base alla legge 3 agosto 1949, n. 589, per la concessione di contributi nella costruzione di nuove strade degli Enti locali. Uno stanziamento di questo genere, teoricamente, consente di realizzare opere per circa 3 miliardi, come già ha fatto presente il collega Menghi; ma, onorevole Ministro, ella sa che al suo Dicastero vi sono domande giacenti per un complesso di circa 100 miliardi. È evidente, dunque, che in questo settore siamo ancora in una situazione di notevole insufficienza di stanziamenti.

Assolutamente inadeguato si rivela poi il bilancio dell'A.N.A.S. in rapporto alle esigenze della viabilità statale. Tale bilancio pareggia le entrate e le spese in 73 miliardi e circa 505 milioni, con un aumento di 22 miliardi e 432 milioni; ma l'aumento si riferisce, nella variazione in più o in meno, alla prima assegnazione di 20 miliardi della legge n. 904 del 13 agosto 1959 per la sistemazione straordinaria, come ho già accennato, delle strade di itinerario internazionale, secondo la Convenzione di Ginevra, e delle strade di grande comunicazione.

Su tali lavori di carattere straordinario il Ministro ebbe in Commissione a dare minuziose notizie di carattere tecnico ed a fornire ragguagli circa la suddivisione dei 20 miliardi tra le varie regioni. Poichè ritengo che le opere siano in parte notevole già appaltate o stiano per esserlo, si può contare su un notevole fervore di attività su tutta la rete delle strade nazionali.

Ben diversa è la situazione nei riguardi dei fondi stanziati in bilancio per le manutenzioni, che si rivelano ancora una volta inadeguati. Per le strade e le autostrade in gestione dell'A.N.A.S., infatti, si registra soltanto un miliardo e 480 milioni in più dello scorso anno, pure essendo intervenute nel frattempo nuove classifiche ed essendo quindi aumentato il chilometraggio della rete statale. Di fronte ai 13 miliardi complessivi che sono stanziati per la manutenzione, debbo ancora osservare ciò che ebbi a far presente in un precedente intervento, e cioè che fin dai primi esercizi finanziari, dopo la sua fondazione, l'A.N.A.S. disponeva, per manutenzioni, di una somma che in media si aggirava sulle 600.000 lire a chilometro, e mi riferisco alle lire di allora, mentre la media chilometrica ora risulterebbe scesa a 400.000 lire.

La riduzione degli stanziamenti appare ingiustificata, ove si consideri che allora le strade erano appena sistemate, e quindi avevano bisogno di uno scarso intervento di manutenzione, e la motorizzazione era modesta in rapporto a quella notevole che viceversa si registra oggi. Per provvedere ad un'adeguata manutenzione è assolutamente necessario, come prospetta il relatore, uno stanziamento di non meno di 16 miliardi.

Detto ciò, debbo aggiungere però che la situazione del bilancio dell'A.N.A.S. potrà, tra non molto, migliorare se sarà approvato anche dall'altro ramo del Parlamento, così come lo è stato dalla nostra 7^a Commissione, un emendamento alla legge n. 744 sul riordinamento dell'Azienda, che consente un rapporto quasi meccanico tra incremento della motorizzazione e stanziamenti di entrate nel bilancio.

Questo emendamento ha rappresentato una felice soluzione della 7^a Commissione per vincere le resistenze del Tesoro, il quale se giustamente non può consentire che l'A.N.A.S. abbia una sua cassa speciale di entrate, in quanto la cassa dello Stato è unica, non può nè deve ignorare che, sviluppandosi la motorizzazione, aumentano le spese di manutenzione per il maggiore logorio delle strade.

È perfettamente giusto quindi che al costante incremento di imposte che le strade procurano allo Stato - imposte che hanno raggiunto 500 miliardi circa - faccia riscontro un proporzionale stanziamento di fondi per mantenere in perfetta efficienza la rete stradale.

Nel campo delle arterie di grande comunicazione, si rende ormai indispensabile un più vasto programma costruttivo – mi riferisco alle autostrade – basato su nuovi criteri legislativi, perfettamente aderenti alle esigenze della Nazione. Ciò è stato sollecitato e viene sollecitato giornalmente dai più qualificati consessi tecnici, e trova riconoscimento anche da parte del relatore, il quale lamenta i mancati collegamenti, attraverso i valichi alpini, della rete autostradale nazionale del primo programma con quella delle altre Nazioni, e la carenza di tali arterie nel Mezzogiorno.

L'esigenza di un più vasto programma di autostrade non dovrebbe trovare notevoli difficoltà di carattere finanziario perchè, come ho già detto, lo Stato, anche oggi che ha ridotto l'imposta sulla benzina, stante l'incremento nei consumi che automaticamente tale riduzione ha determinato – incremento che si aggira sul 15-20 per cento – nulla ha perduto, anzi finirà col trarre dal provvedimento adottato un sicuro vantaggio. È da ritenere quindi che il Governo potrà affrontare con tranquillità un nuovo vasto programma autostradale.

Il relatore ha riconosciuto che bisogna finalmente decidersi a costruire le autostrade anche nel Mezzogiorno; ma io devo aggiungere che, se effettivamente si vogliono costruire, bisogna adottare una legislazione di particolare favore per queste nostre regioni; il che non è per nulla illogico, ma quanto mai giusto e necessario, ove si consideri che dal 1949, anche per le opere di competenza degli enti locali, non si è esitato ad emanare una sequenza di provvedimenti legislativi, intesi a rendere più agevoli le realizzazioni di tali opere, mediante la concessione di più elevati contributi.

Bisogna entrare in quest'ordine di idee anche per le autostrade, dovendosi considerare la costruzione di tali arterie, nelle regioni meridionali ed insulari, sul piano di un interesse pubblico nazionale, onde assicurare il loro futuro sviluppo economico.

Aver affidato all'I.R.I., con la legge Romita del 1955, i soli tronchi delle autostrade di buone prospettive economiche, fu un grave errore. L'I.R.I. si assicurò infatti un bilancio economicamente attivo con la concessione dell'autostrada del Sole, specialmente nel tronco da Milano a Firenze. In sede di

Commissione, non mancai di far presente, a suo tempo, al ministro Romita che, se si voleva veramente realizzare il piano di costruzioni di autostrade, di cui alla legge del 1955, anche nel Mezzogiorno, si doveva affidare all'I.R.I. non soltanto il tronco che esso appetiva, e cioè il tronco Milano-Roma-Napoli, ma anche il suo prolungamento oltre Napoli, fino a Bari per un verso, e a Reggio Calabria per un altro.

Purtroppo l'I.R.I. si guardò bene dall'accollarsi anche questi ultimi tronchi meridionali ed il ministro Romita (di cui io ricordo l'impegno che portava nell'assolvimento dei suoi compiti) non seppe imporsi, condizionando in tal senso la concessione dell'autostrada del Sole.

Poichè l'Italia meridionale non presenta quelle condizioni di prosperità economica che si riscontrano al Nord, e poichè, quindi, viene considerata tutta una vasta zona depressa, è assurdo pensare che si possano costruire autostrade nel suo territorio, tranne casi particolari, imponendo un pedaggio a chi le percorre, e concedendo lo stesso contributo che è stato assegnato alle autostrade delle regioni settentrionali.

Se lo Stato dunque vuole effettivamente realizzare nel Mezzogiorno la costruzione di una rete autostradale, perchè è conscio che solo creando tali grandi arterie si potranno assicurare agevoli comunicazioni tra quelle regioni, servite attualmente da strade che si sviluppano su tracciati quanto mai viziosi; se vuole realizzare ciò, e nello stesso tempo creare rapidi collegamenti con il settentrione, onde far sì che la linfa dei traffici scorra, col progresso dei tempi, senza intralci, da un capo all'altro della Nazione, bisogna che affronti il problema con senso realistico.

È necessario, pertanto, che lo Stato faccia costruire le autostrade meridionali direttamente dall'A.N.A.S., e quindi a completo suo carico (tenuto conto che non tutte le province sono in condizione di consorziarsi e di accollarsi la rispettiva quota di finanziamento) oppure che elevi sensibilmente il contributo di costruzione previsto dalla legge.

In quest'ultimo caso occorre anche realisticamente dare ai Consorzi o comunque agli esercenti delle autostrade, in aggiunta, un contributo di esercizio per i primi anni di gestione, così come si fa per le ferrovie in concessione. Alle Società che

gestiscono tali ferrovie lo Stato dà infatti dei contributi perchè si rende conto che in determinate Regioni, ove è pur necessario assicurare un servizio pubblico di trasporti, la gestione delle linee non riuscirebbe a chiudersi in pareggio.

Se non ci si pone su questo piano di comprensione e di aderenza alle particolari condizioni ambientali delle cosiddette aree depresse, le autostrade nel Mezzogiorno non si faranno o si faranno in misura assai limitata. In questo caso è evidente che alla rinascita delle regioni meridionali ed insulari mancherà non soltanto la principale impostazione di base, ma anche la piena valorizzazione di tutte le altre opere e di tutti gli altri interventi nel campo economico che lo Stato, nel frattempo, ha realizzato o andrà a realizzare.

È paradossale, per esempio, aver concesso all'I.R.I. il contributo del 36 per cento per la costruzione del tratto Milano-Firenze dell'Autostrada del Sole e voler concedere, invece, soltanto il 33 per cento per il tratto Napoli-Bari. Ogni commento al riguardo è superfluo!

Convinto, però, come sono che la costruzione delle autostrade meridionali risponde ad un'esigenza inderogabile, faccio appello alla sua sensibilità, onorevole Ministro - anche se ella non ha avuto modo, attraverso un ampio viaggio nelle nostre regioni, di poter approfondire la conoscenza delle varie situazioni ambientali - affinché si renda promotore di una legge integrativa di quella Romita del 1955, che sia tale non soltanto da sviluppare adeguatamente la rete autostradale in tutto il territorio nazionale, ma anche da realizzarla effettivamente nel Sud d'Italia e nelle Isole.

Si sostiene che il Mezzogiorno avrebbe uno sviluppo chilometrico stradale superiore a quello del Nord. L'ha detto lo stesso Ministro un giorno in sede di Commissione. Se prendiamo la statistiche della rete stradale dei tre grandi territori nazionali apprendiamo, infatti, che il chilometraggio dell'Italia meridionale risulta superiore a quello dell'Italia settentrionale e, per esempio, che l'indice di densità della Calabria è dello 0,161 mentre quello della Lombardia è appena dello 0,056. Ammannendo tali cifre si vorrebbe giungere forse alla conclusione che la Calabria è già una regione ricchissima di strade? Ma, onorevole Ministro, lei ha fatto qualche viaggio in Calabria?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sì, certo.

CROLLALANZA. E allora non credo che possa dare importanza alle cifre che risultano dal confronto tra il chilometraggio delle strade della Calabria e quello della Lombardia, perchè lei si sarà reso conto di ciò che rappresentano quelle strade con il loro sviluppo sia altimetrico che planimetrico.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Come la Cassia per andare a Firenze.

CROLLALANZA. Altro che Cassia! Vorrei, onorevole Ministro, accompagnarla in un viaggio sia in Calabria che in Lucania per farle constatare che, al confronto, la Cassia è la regina delle strade nazionali!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma si prevede un forte piano di ammodernamento: 17-18 miliardi per la sola Calabria.

CROLLALANZA. Circa la necessità di nuovi programmi costruttivi nel campo della viabilità, sembra meritevole di particolare considerazione il piano studiato dall'I.R.I., basato sulla costruzione di autostrade, superstrade e strade di grande comunicazione. Tale piano eleverebbe a 6.900 chilometri la rete delle autostrade esistenti o in costruzione, che si aggira sui 1.295 chilometri, e prevederebbe che 2.790 chilometri ricadrebbero nell'Italia settentrionale, 1.506 nell'Italia centrale e 2.583 nel Mezzogiorno e nelle Isole. Dunque l'I.R.I. si è reso conto, in piena rispondenza con gli orientamenti di altri organismi particolarmente qualificati, come la Federazione nazionale della strada, della necessità di sviluppare la rete autostradale nel Mezzogiorno. Il piano studiato prevederebbe autostrade «chiuse» ed autostrade «aperte» cioè con o senza pedaggio. Le autostrade «aperte» sarebbero egualmente riservate solo al traffico motorizzato e verrebbero realizzate sia con nuove costruzioni, sia con radicali trasformazioni, ove possibile, di strade già esistenti. La spesa prevista si aggirerebbe sui 1.150 miliardi che dovrebbero reperirsi con l'emissione di obbligazio-

ni. A costruzioni ultimate, i vari tronchi verrebbero consegnati all'A.N.A.S. per essere inquadrati nella rete nazionale, in cambio di un controvalore che l'I.R.I. dovrebbe ottenere in annualità con pagamento venticinquennale. Ove tale piano fosse realizzato, al Nord avremmo 1.045 chilometri di autostrade «chiuse» e 951 chilometri di autostrade «aperte»: al centro 607 di autostrade «chiuse» e 677 di autostrade «aperte»; al Sud e nelle Isole 528 di autostrade «chiuse» e 1.700 di autostrade «aperte».

Il piano dell'I.R.I., nel suo complesso – salvo ad approfondirne l'esame nelle sue caratteristiche finanziarie e tecniche – appare meritevole di considerazione e dovrà essere valutato unitamente ad altre iniziative che fossero eventualmente allo studio da parte del Ministero dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S. Comunque è tempo, ormai, indipendentemente da tali piani, di procedere alla rapida realizzazione della Napoli-Bari, per la quale si sono impiegati 4 anni per giungere alla scelta del tracciato di massima. È da sperare che non si impieghi un tempo ancora notevole per passare all'approvazione dei progetti esecutivi ed alla effettiva costruzione dell'opera, i cui lavori dovranno iniziarsi contemporaneamente da Napoli e da Bari.

Ma comunque, onorevole Ministro, oltre alla Napoli-Bari – per cui è accantonato il finanziamento e sulla cui realizzazione non vi può ormai essere più discussione – si devono realizzare sollecitamente anche la Catania-Palermo e la Messina-Catania, per le quali sono previsti speciali stanziamenti dalla legge n. 904 del 13 agosto 1959. (*Interruzione del Ministro dei lavori pubblici*). Benissimo, però per la Napoli-Bari siamo ancora lontani dalla concessione e dall'inizio dei lavori.

Tra le autostrade da costruire nel Sud rivestono un grado di particolare urgenza la Salerno-Reggio Calabria; il completamento dell'Adriatica, detta del «Levante» da Pescara a Lecce; la Bari-Taranto, inizio della jonica, che dovrà successivamente raggiungere Reggio Calabria, nonché una trasversale che colleghi Roma con le regioni adriatiche dell'Italia centrale.

Ma, onorevole Ministro, il piano integrativo delle autostrade va inquadrato, evidentemente, in un più vasto piano regolatore di tutta la viabilità nazionale. È tempo ormai di avere idee chiare al riguardo e di fare il punto sulle esigenze e le lacune che si riscontrano nel settore, salvo a provvedervi gradatamente nel

tempo. Occorre perciò un coordinamento programmatico tra l'A.N.A.S., i Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, la Cassa per il Mezzogiorno e gli Enti locali, da effettuarsi presso un solo organo, cioè l'A.N.A.S., come previsto peraltro dal disegno di legge sul nuovo ordinamento dell'A.N.A.S., che è sperabile venga approvato quanto prima dai due rami del Parlamento.

Sorvolerò, onorevole Ministro, su altri settori di attività del Ministero, limitandomi a fare brevi osservazioni sulle nuove costruzioni ferroviarie e sulle opere marittime. Per le nuove ferrovie debbo compiacermi dell'avvenuto primo finanziamento, e quindi della prossima realizzazione della Paola-Cosenza. Debbo ricordare però che, sullo stesso piano di urgenza, c'è la Bari-Metaponto per la quale esiste un disegno di legge dell'onorevole Schiavone, che mi auguro possa trovare finalmente il concreto interessamento del Ministro dei lavori pubblici. Debbo poi far presente, ciò che ho già avuto occasione di dire in altre circostanze, che, mentre si assegnano altri miliardi per lo spostamento della stazione di Savona, non si trova il finanziamento necessario per assicurare l'iniziale organica soluzione della stazione di Bari, la quale, con il fascio dei suoi binari, taglia completamente la città in due zone dell'abitato quasi equivalenti, rendendo disagevoli le comunicazioni con circa 150 mila abitanti, che vivono nei nuovi quartieri al di là della ferrovia.

Purtroppo vi sono ancora delle illogiche resistenze, tanto più gravi ove si consideri che sono la modesta richiesta di arretramento a monte, come previsto dal piano regolatore, di alcuni chilometri di linea del tronco Bari-Brindisi, non riesce ancora a realizzarsi. Eppure con una spesa relativamente modesta si libererebbe almeno il polmone orientale della città della barriera di ferro che lo opprime.

Circa le opere marittime, non si può non rilevare l'inadeguatezza degli stanziamenti, nonostante i fondi messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici sul ricavato del prestito e quelli derivanti da un precedente disegno di legge; infatti, con i 2 miliardi e 500 milioni che sono assegnati in bilancio, sui quali per altro vi è un'ipoteca di un miliardo per il porto di Marghera, non soltanto non si possono eseguire nuove opere, nè

completare quelle in corso, ma neppure provvedere alle manutenzioni straordinarie. Insufficienti risultano anche i 2 miliardi e 900 milioni per le manutenzioni ordinarie, che ne richiederebbero almeno sei.

Sul problema dell'edilizia economica e popolare sorvolero, non perchè esso non meriti considerazione, ma perchè so che altri colleghi se ne occuperanno diffusamente. Voglio soltanto prospettare al Ministro l'opportunità di rendersi promotore di una legge speciale per il risanamento dei vecchi abitati. È un progetto questo molto impegnativo, onorevole Ministro, me ne rendo conto, ma esso ha avuto già un precedente, sia pure ai fini prevalenti di salvaguardia del patrimonio artistico, nella città di Venezia. In quella città lo Stato può intervenire, in base alla legge speciale, anche per il restauro di fabbricati privati, concedendo contributi in misura notevole, guidato dalla giusta visione e considerazione di salvaguardare anche il tradizionale complesso paesistico, oltrechè artistico della città. Per alcuni vecchi abitati, però, non si tratta di procedere soltanto ad opere di restauro di complessi edilizi, ma anche di vere e proprie opere di risanamento e di diradamento, cioè di bonifica sociale ed igienica, che presuppongono il trasferimento in altre zone di importanti nuclei della popolazione, e quindi la creazione, a loro disposizione, di nuovi fabbricati. È il caso di vari comuni della Puglia, tra i quali basterà citare Barletta, Molfetta e Bisceglie; ma è anche il caso di altre regioni del Mezzogiorno. Ella, onorevole Ministro, si è assunto il compito ambizioso di dare un vano per abitante ad ogni italiano. Benissimo: lodevole iniziativa questa, meritevole della maggiore approvazione. Però, onorevole Ministro, preoccupiamoci anche di quanti, sfrattati dai vecchi abitati, a seguito di opere di risanamento, e costretti a trasferirsi nei nuovi quartieri, come è accaduto a Bari, si trovano di fronte ad una improvvisa e grave situazione di dissesto economico nel loro bilancio domestico, non potendo fronteggiare l'onere dei nuovi fitti, anche perchè messi, in alcuni casi, nell'impossibilità di esercitare agevolmente la loro attività lavorativa. È quanto si è verificato a Bari nel quartiere di San Girolamo. Il Comune, di fronte ad una situazione così incresciosa, si è assunta la responsabilità di adottare una delibera di riduzione dei fitti; ma la Giunta provinciale

amministrativa l'ha bocciata; il Comune ha controdedotto, ma è da ritenere che le sue argomentazioni, pur ispirate da giusti sentimenti umani, cozzeranno contro le norme di legge. È necessario pertanto che, in una legge speciale per il risanamento e la difesa dei vecchi abitati, si trovi il modo, con sacrificio dello Stato, di risolvere anche questo problema.

RUSSO. Abbiamo fatto un disegno di legge per il risanamento dei complessi antichi. Non so se hai avuto il modo di vederlo.

CROLLALANZA. Non l'ho veduto ancora, ma certo sarà maggiormente meritevole di considerazione se fronteggerà anche le esigenze da me prospettate.

Onorevoli colleghi, concludo. Il relatore, nella sua, ripeto, chiara relazione, frutto di diligente indagine, ha auspicato piani pluriennali di lavori pubblici in tutti i settori. Siamo d'accordo. Noi però, onorevole Ministro, e non è un noi *pluralis maiestatis*, ma noi di questo settore, auspichiamo anche un piano decennale per il completamento di tutte le opere pubbliche in corso o da eseguire nel Mezzogiorno o nelle Isole, di competenza non solo del Ministero dei lavori pubblici, ma anche di quello dell'agricoltura e della Cassa per il Mezzogiorno. Ma perchè esso dia i suoi frutti non basta che sia concordato, nelle grandi linee, in una rapida seduta dal Comitato dei ministri, ma occorre che lo sia anche nei progetti e nell'esecuzione, onde impedire un'azione disorganica, spesso illogica tecnicamente e disarmonica nei tempi, nella misura e nella tempestività dei finanziamenti. Gli inconvenienti che si riscontrano con troppa frequenza, onorevole Ministro, debbono cessare una buona volta.

Se parecchio si è fatto e si va facendo per attrezzare il Mezzogiorno e le Isole delle indispensabili infrastrutture e per sollevare tali regioni dallo stato di depressione economica in cui si trovano, molto rimane ancora da fare; e pertanto conviene preoccuparsi, dopo l'esperienza compiuta fino ad oggi, di impostare l'azione futura su una base organizzativa più idonea a perseguire l'altissimo fine che il Governo si è proposto.

È forse giunto, pertanto, onorevoli colleghi, il tempo di realizzare la concentrazione di tutte le opere pubbliche, destinate alla rinascita delle regioni meridionali ed insulari, in uno speciale Sottosegretariato, da porre alle dipendenze del Ministro dei lavori pubblici il quale, giovandosi dell'ormai centenaria tradizione del suo Dicastero, e di un'organizzazione che dovrà essere snellita e resa sempre più efficiente, potrà in tal modo assicurare organicità di visione ed unicità di indirizzo, con economia di tempo e di spesa, senza sperpero di denaro, all'azione intrapresa per la rinascita del Mezzogiorno e delle Isole. *(Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Piano quinquennale per lo sviluppo
dell'agricoltura (*)**

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 19 maggio 1961)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, l'ampio dibattito sul Piano Verde, svoltosi nell'altro ramo del Parlamento e quello sviluppatosi in quest'Aula, stanno ad indicare l'importanza che si attribuisce al provvedimento sottoposto al nostro esame. Tale importanza è stata, infatti, ampiamente riconosciuta, sia pure da punti di vista opposti, da tutti i colleghi che hanno partecipato alla discussione, ed è stata messa in chiara evidenza dalla pregevole relazione del Presidente della Commissione di agricoltura, senatore Menghi. Più che giustificato dunque il dibattito, tanto più che numerose sono state e sono tuttora le polemiche, nei convegni e sulla stampa, circa l'effettiva consistenza e le caratteristiche del Piano e sull'opportunità o meno di aver dato sviluppo al suo *iter* parlamentare senza

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 1513) fu approvato definitivamente dal Senato nella seduta del 26 maggio 1961 e divenne la legge 2 luglio 1961, n. 454.

attendere i risultati e del censimento agricolo, e della Conferenza sull'agricoltura, disposti dal Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani.

Contrariamente a quel che da alcuni è stato sostenuto, cioè che si dovesse ritirare questo disegno di legge, per attendere i risultati della Conferenza, io penso che sarebbe stato invece opportuno fargli segnare il passo, cioè arrestarne l'*iter* parlamentare, per qualche settimana, al fine di conoscere i lineamenti di massima che risulteranno dalla suddetta Conferenza, e di apportarvi di conseguenti alcuni emendamenti, in armonia con le linee maestre che il nuovo Piano indicherà.

È vero che il disegno di legge prevede che entro sei mesi dalla sua approvazione, il Ministro ha l'obbligo di determinare i criteri fondamentali per l'applicazione degli incentivi e degli interventi previsti dal Piano; ed è anche vero che, in questa attività, sarà confortato dagli organi tecnici, quali il Consiglio superiore dell'agricoltura e gli Ispettorati agrari, — che potranno consapevolmente tracciare gli orientamenti più opportuni di questi incentivi — nonchè dai rappresentanti delle Amministrazioni interessate e delle organizzazioni sindacali e dagli esperti: ma è anche vero che il Ministro rimarrà legato ai limiti di impegno dei singoli articoli della legge, i quali gli potranno consentire, in misura maggiore o minore, libertà d'azione nel proprio ambito, ma non di trasferire liberamente determinati stanziamenti da un articolo all'altro. Il che, peraltro, è augurabile che il Ministro possa invece fare, sottoponendo a suo tempo al Parlamento un nuovo disegno di legge, inteso non dirò a correggere le lodevoli intenzioni, ed i buoni propositi ai quali egli s'ispirò quando, oltre un anno fa, concepì questo Piano; ma a renderlo più aderente alle esigenze sopravvenute ed a quelli che saranno gli orientamenti della Conferenza agricola.

Detto ciò, non si può non rilevare che il Piano del quale discutiamo, manca non soltanto di organica impostazione, ai fini della rinascita della nostra agricoltura e della concorrenza che si delinea e si dovrà fronteggiare nell'area del M.E.C.; ma della necessaria aderenza ai problemi più assillanti che sono sul tappeto e che impongono provvedimenti di emergenza, se non per guarire, per alleviare almeno il travaglio nel quale si dibatte

da alcuni anni quello ch'è il settore più importante della economia nazionale.

Nelle polemiche che il Piano ha suscitato vi è chi ha sostenuto che, per fronteggiare con criteri di emergenza la crisi agricola, sarebbe stato più saggio non stanziare questi 550 miliardi, ma liberare per cinque anni dal peso delle molte imposte gli agricoltori italiani. La tesi può apparire semplicistica ed anche paradossale; però in fondo sta ad indicare la gravità della situazione ed a sottolineare come una delle cause che più oggi angustiano l'agricoltura è l'onerosità dei carichi fiscali, i quali purtroppo sono superiori, in molti casi, a quelli che sono i redditi ricavati dai suoi operatori.

Del resto che il provvedimento in esame non sia un Piano nel vero senso della parola, ma, come è stato giustamente osservato anche da altri, un provvedimento inteso ad alimentare i finanziamenti derivanti da leggi speciali o gli stanziamenti del bilancio dell'agricoltura, per fronteggiare alcune delle molte esigenze che si profilano nei vari settori di questa economia, è stato rilevato ed affermato autorevolmente dallo stesso Presidente della Commissione, senatore Menghi, nella sua pregevole relazione, quando ha scritto che «questo in fondo è l'ossigeno per l'agricoltura, in questo momento», ed ha aggiunto testualmente che «soltanto la Conferenza sarà un punto di partenza e di confronto per gli altri interventi economici e strutturali». Sottolineo queste affermazioni, perchè esse stanno ad indicare la necessità di un'impostazione di carattere organico per dare all'agricoltura quell'assetto di cui essa purtroppo oggi manca.

E se si tratta di ossigeno - ed è così indiscutibilmente - in attesa del più e del meglio, cioè in attesa della Conferenza e dei provvedimenti di più vasto respiro che si dovranno adottare, nel prendere atto del valore che s'intende attribuire a questo disegno di legge, dobbiamo preoccuparci di discriminare tra le molte esigenze e di suggerire gli interventi che ci appaiono più urgenti e di maggiore efficacia.

A mio modo di vedere, prevalgono quelli intesi ed alleggerire il carico fiscale, nei suoi molteplici aspetti; e non soltanto, secondo l'articolo 28, per acquisto di terreni per la formazione della piccola proprietà contadina e per terreni classificati montani; nonchè quelli miranti a fornire agli

agricoltori crediti al più basso tasso di interesse e senza discriminazioni, con un preammortamento di almeno cinque anni; tempo questo indispensabile per consentire agli operatori di rimettersi in sesto, prima di affrontare le prime quote di ammortamento. Occorrerebbe anche procrastinare la ratizzazione dei vecchi debiti; e qui vorrei segnalare al Sottosegretario Salari la proposta di legge, d'iniziativa parlamentare del senatore Jannuzzi, che mira a prostrarla fino al cinquantesimo anno, così come la legislazione sul credito agrario ammette, ma come gli istituti bancari generalmente non hanno fatto. Questo è un provvedimento che si rende necessario, anche se il prolungato ammortamento, col maggior carico degli interessi, nel tempo, finisce con l'essere più costoso. Ma anche chi non può comprare l'automobile in contanti, la paga di più acquistandola a rate.

Inoltre è indispensabile difendere i prezzi minimi dei prodotti agricoli - non dimenticando che, dal 1938 ad oggi, mentre essi sono aumentati di 60 volte, la pressione fiscale è aumentata di 108 volte - evitando non solo le eccessive e spesso ingiustificate importazioni, ma ricostituendo infine, prendendo il coraggio a due mani, gli enti economici tra i produttori che, in passato, bene operarono assicurando la difesa settoriale nei vari campi della produzione. Non deve costituire motivo di perplessità o addirittura di preconetto la circostanza che determinati provvedimenti furono attuati nel «ventennio». L'essenziale è di accertare se essi furono buoni ed operanti o se si dimostrarono inefficaci; e se si riconosce che quegli Enti dettero buona prova non bisogna esitare, sia pure cambiandogli il nome, perchè ciò può giovare alla facciata, a ripristinarli.

Come per le altre attività economiche, e cioè le industriali e le commerciali, per le quali non si fanno distinzioni, va poi assicurato l'adeguato profitto agli operatori agricoli, siano essi piccoli, medi e, io aggiungo, anche grandi. Posso fare questa affermazione, senza timore di essere considerato espressione d'interessi di parte, in quanto io non possiedo neanche uno dei tanti fazzoletti di terra, in cui si è polverizzata, per vastissime plaghe, l'agricoltura nazionale. Aggiungo che non ho alcun legame di interessi col settore agricolo, e non ho neppure, nel mio collegio, un elettorato vasto di agricoltori, in quanto quello

di Bari è in prevalenza mercantile, commerciale ed industriale, ed in minima parte costituito da contadini che coltivano gli orti che circondano la città.

Pertanto non opportuna mi sembra, egregio senatore Carelli, nel brillante intervento svolto durante questo dibattito, la sua disquisizione circa il reddito e il profitto; disquisizione che vorrebbe essere discriminatoria, e che sostanzialmente porrebbe l'agricoltura su un piano diverso da quello dell'industria e del commercio; laddove il reddito è destinato ad assicurare il profitto, sia che si tratti di azioni industriali; sia che riguardi aziende familiari a carattere patriarcale; sia che si riferisca ad attività capitalistiche vere e proprie; sia che si tratti di quelle cooperativistiche, perchè anche i soci delle cooperative devono giovare di un adeguato profitto. Occorre infine assicurare adeguati ed urgenti provvedimenti, specie nel Mezzogiorno, per la conservazione dei prodotti, attraverso una bene organizzata installazione di centrali frigorifere, la cosiddetta catena del freddo; per il loro rapido ed agevole inoltro sui mercati, mediante mezzi celeri e particolarmente attrezzati, che possano avvalersi di tariffe differenziali ferroviarie; tariffe che i Governi liberali concessero, ritenendole necessarie per accorciare le distanze nel campo economico fra nord e sud, ma che praticamente sono andate gradatamente sparendo o attenuandosi. Non meno urgente ed importante è organizzarsi, attraverso le nostre Ambasciate, per acquisire, in modo particolare in Africa ed in Asia, nuovi mercati per la nostra esportazione.

A che varrebbe, onorevole Sottosegretario, promuovere tutti gli incentivi previsti dal Piano, cioè attivare tutti i settori dell'agricoltura, se contemporaneamente non ci preoccupassimo di assicurare ulteriori sblocchi alla crescente produzione e se non riuscissimo a smaltirla?

Io posso dire al riguardo, con cognizione di causa, che spesso, purtroppo, la produzione – ad esempio quella degli ortofrutticoli delle nostre regioni – nelle annate particolarmente favorevoli finisce con l'andare in parte distrutta, non trovando adeguato smaltimento nel consumo interno, nè sempre adeguati sbocchi sul mercato estero; che non tarda per altro ad approfittare di ogni circostanza per cercare di intralciare lo

sviluppo delle nostre esportazioni agricole o di svilirne il prezzo di ricavo.

Non più tardi di alcune settimane fa – permettetemi di riferire questo episodio – probabilmente a seguito della situazione politica determinatasi in Alto Adige, le insalate che, a decine e decine di vagoni, vengono esportate giornalmente da vaste zone del litorale pugliese e da alcune plaghe della Sicilia verso l'Austria, la Germania ed i mercati del Nord-Est – i quali ultimi sono riforniti dalle centrali di Monaco e di Vienna – a causa di una piccola partita di provenienza siciliana, che aveva tracce di anticrittogamici, sono state considerate indiscriminatamente tutte nocive alla salute pubblica, ed hanno dato luogo ad una campagna di discredito verso la nostra produzione, che è valsa a fermare completamente questo tipo di esportazione non soltanto verso l'Austria, ma anche verso la Germania, danneggiando gravemente l'economia della nostra Regione. Soltanto a Bisceglie, centro di esportazione fra i più cospicui d'Italia per prodotti ortofrutticoli, i danni ammontano a molte decine di milioni: dico decine di milioni.

Se queste che ho enunciate sono, onorevoli colleghi, le esigenze più assillanti per fronteggiare la situazione di emergenza, eccessivamente vaste e molteplici, in rapporto ai fondi a disposizione, e comunque non inquadrare in un piano organico, secondo il loro grado di urgenza e di necessità, appaiono le finalità alle quali tende questo provvedimento di legge.

Esse mirano infatti, tra l'altro, in base all'articolo 2, ad istituire servizi di indagine per il sistematico accertamento dei fenomeni di mercato: a potenziare la sperimentazione agraria; a promuovere l'ammodernamento delle strutture e delle attrezzature aziendali ed interaziendali, ampliando l'area di trasformazione fondiaria ed agraria; a sviluppare la pratica irrigua, la viabilità minore, le reti di approvvigionamento idrico ed elettrico, l'ammodernamento delle case coloniche; a realizzare un più elevato grado di occupazione agricola; ad intensificare l'attività per il miglioramento delle produzioni di pregio; ad agevolare il risanamento e l'incremento del patrimonio zootecnico; ad accrescere la meccanizzazione rendendola accessibile però alle piccole aziende; a promuovere il consolidamento e lo

sviluppo della cooperazione; a ridurre i costi di esercizio mediante la provvista di capitali a basso tasso di interesse; a valorizzare la produzione agricola agevolando la costruzione e la gestione di impianti di lavorazione, trasformazione e vendita dei prodotti; nonchè – ed è questo che mi preme di sottolineare in modo particolare – ad attuare gli interventi previsti per i settori della bonifica e dell'irrigazione e quelli per la formazione ed il consolidamento della proprietà contadina anche nei comprensori di riforma fondiaria.

Come si vede, ho ragione di affermare che molteplici sono le finalità che si vogliono perseguire, senza per altro articolarle in un vero e proprio piano organico, da realizzarsi nel tempo, dopo aver fronteggiato le esigenze più assillanti di un'agricoltura da anni gravemente ammalata.

È da augurarsi, pertanto, in attesa di un vero Piano adeguato, che dovrebbe scaturire dalle indicazioni della Conferenza agricola e dai dati che emergeranno dal censimento in corso, che l'onorevole Ministro – se questo disegno di legge sarà approvato senza emendamenti, perchè così ormai sembra deciso dalla maggioranza – non tardi, come ho suggerito all'inizio del mio intervento, subito dopo aver preso conoscenza dei lineamenti fondamentali di tale Conferenza, ad elaborare un nuovo provvedimento di legge, inteso ad aggiornare e ad articolare diversamente quello che il Senato si accinge ad approvare, apportando opportune variazioni negli stanziamenti con massicci trasferimenti di fondi a favore dei settori particolarmente bisognosi.

A mio modo di vedere, occorre riservare per ora le maggiori cure e i maggiori mezzi finanziari più che all'ampliamento – richiamo la sua attenzione, onorevole Sottosegretario – dei programmi di bonifica e di trasformazione fondiaria ed agraria, tranne per alcune zone del Mezzogiorno in condizioni di particolari necessità, a completare le opere di bonifica e di trasformazione in corso, ed a mettere innanzitutto gli agricoltori tutti – con la sola discriminazione tra operatori attivi o parassiti dell'agricoltura – in condizioni di poter competere economicamente sul piano europeo, nell'area del M.E.C., traendo però dal loro lavoro e dall'investimento dei loro capitali un giusto profitto.

Sarebbe anche opportuno destinare mezzi finalmente adeguati alla manutenzione delle opere di bonifica già eseguite, molte delle quali vanno in graduale rovina e, in alcuni casi, sono da rifare. Inoltre bisognerebbe concentrare al massimo gli interventi operativi, e quindi notevoli mezzi finanziari, nelle sistemazioni idraulico-forestali, sviluppando nel contempo vasti programmi di rimboschimento della collina e della montagna.

CARELLI. Quello è un formidabile problema a sè.

CROLLALANZA. È un problema a sè – possiamo anche essere d'accordo – ma evidentemente deve rientrare nelle prevalenti preoccupazioni e nei maggiori impegni che il Ministero deve assumere se vuole effettivamente, tra le molte necessità, fronteggiare quelle che appaiono particolarmente assillanti. Perchè, egregio ed illustre collega Carelli, illustre nel campo delle discipline agricole, oltre che in quello politico, a che vale sviluppare le bonifiche con notevoli costruzioni di case coloniche – purtroppo spesso prefabbricate e già andate in parte in rovina – se non si puntella la montagna, se non la si rimboschisce, se non si evita la sua crescente erosione con le relative frane ed i frequenti disastri sugli abitati e sulle opere eseguite al piano?

CARELLI. Occorrerebbero non meno di tremila miliardi.

CROLLALANZA. Ma bisognerà pur cominciare e cominciare con ampiezza di impostazione! Non si può affrontare il problema con interventi sporadici e con poco personale, pur se lodevolissimo, per lo zelo con cui adempie al proprio compito, ma insufficiente anche alla salvaguardia del poco rimboschimento in atto. Bisogna affrontarlo con larghezza di mezzi, ed in pieno coordinamento con il Ministero dei lavori pubblici per le opere di sua competenza, potenziando adeguatamente il corpo dei tecnici e degli agenti forestali. In tal modo si preserverà la montagna dai disfacimenti, si salvaguarderanno gli abitati e le opere di bonifica, nonchè i raccolti, spesso distrutti dalle alluvioni, e si assicurerà una nuova fonte di reddito all'economia agricola nazionale.

Promuovendo un'economia forestale estensiva, con piante a lunga crescita in montagna e fuori della montagna, ed un'economia forestale intensiva, fondata su piante a rapida crescita, anche in funzione di particolari destinazioni e consumi del legno - mi riferisco, in relazione alle diverse condizioni ambientali, sia al pioppo che all'eucalipto, essenza quest'ultima che in Canada ed in altri Paesi ha dato risultati positivi per la produzione della cellulosa - si realizzerà una nuova attività anche nel settore industriale. È evidente che, in attesa dello sviluppo delle piantagioni, occorrerà assicurare egualmente condizioni di vita alle popolazioni locali; ma questi sono problemi marginali, che bisognerà pur risolvere. L'essenziale è cominciare ad affrontare il problema della montagna, nella sua impostazione generale, decisamente una volta per sempre. Non possiamo più ignorarlo, nascondendo la testa sotto il braccio per non vedere la realtà che si aggrava ogni giorno di più.

Da recenti indagini risulta che per l'intero territorio nazionale le superfici suscettibili di destinazione forestale, ai fini economici, ammontano a non meno di due milioni di ettari; con un adeguato rimboschimento di piantagioni a rapido accrescimento, si alimenterebbe l'industria delle cartiere e delle segherie e si assicurerebbero redditi non indifferenti. Infatti, prendendo per base il 1938, mentre il prezzo del grano risulta moltiplicato per 54, quello del latte per 60 e quello della carne per 72, quello del legname in piedi registra la media di 110.

Occorre inoltre rivedere senza indugi le situazioni tecniche, economiche e sociali nei comprensori della riforma fondiaria, per correggere gli errori, adottando, a seconda delle diverse realtà ambientali, opportuni provvedimenti. E bisogna avere il coraggio, in alcuni casi, di dichiarare che si è sbagliato! Tutti possiamo sbagliare. Per la realizzazione della riforma fondiaria si son voluti creare nuovi Enti ignorando quelli che avevano dato in passato sicura prova e garanzia, come la Opera Nazionale Combattenti, che se, nei primi anni, dopo la sua fondazione, aveva commesso anch'essa degli errori, oramai ammaestrata, era quindi giunta, nella sua vasta attività, ad un'impostazione tecnica, economica e sociale tale non soltanto da consentirle grandiose realizzazioni, come quella dell'Agro pontino, nonchè altre trasformazioni vitali, sia sul territorio

nazionale che su quello dell'Impero, ma da essere additata in tutta Europa ed invitata a fornire suoi consiglieri per iniziative di bonifica e di trasformazioni promosse in altre Nazioni.

Come era da prevedersi i nuovi Enti hanno pagato il loro scotto, e lo hanno pagato pesantemente per il bilancio dello Stato, con errori che non potranno essere tutti corretti e con notevole sperpero di denaro, che è inutile che io stia qui a documentare, perchè già fatto da altri in quest'Aula, e perchè comunque ormai di dominio pubblico. Oggi si deve correre ai ripari, preoccupandosi innanzi tutto di procedere all'opera di riaccorpamento delle particelle, veri fazzoletti di terra, che ormai costituiscono vaste superfici del territorio nazionale.

Dal 1952 ad oggi infatti le ditte catastali in agricoltura sono aumentate di 1 milione 202 mila unità; i 12 milioni 200 mila proprietari terrieri di allora sono passati a 13 milioni 400 mila; le particelle catastali sono salite da 55 a 59 milioni e mezzo, con una media di ettari 2,31.

Come è possibile con queste particelle di terra competere, nel settore dell'agricoltura, sull'area del Mercato comune? E, comunque, come è possibile assicurare, in tali condizioni, una vita non dico agiata, ma almeno capace di fornire il fabbisogno indispensabile per il sostegno della famiglia colonica? Ecco il fenomeno dell'abbandono delle quote e dei poderi, che ha un suo crescendo, indipendentemente da quello dell'esodo delle popolazioni dalla montagna, attratte dallo sviluppo industriale, dal fenomeno emigratorio e, molto spesso, dal bisogno di un più elevato tenore di vita e dalla suggestione che in esse suscitano le grandi città, anche se poi si trasformano in cocenti delusioni.

Con ciò non dico che dagli Enti di riforma tutto sia stato fatto male, perchè, in alcune zone, si sono anche realizzate delle felici impostazioni. Per esempio, nel Metapontino, la trasformazione fondiaria ha una sua base di sicura vitalità, nel tempo, man mano che si svilupperà l'irrigazione, ed il comprensorio sarà sempre meglio attrezzato per la conservazione o lavorazione dei prodotti e collegato con i centri di smaltimento e di consumo. Ma lì ha contribuito anche l'ambiente, che è quel tale ambiente fisico, per cui fu splendida la Magna Grecia; per cui quel lembo della nostra Penisola rifulse nei secoli lontani di splendore, di opulenza e di prosperità. Dopo, purtroppo, le invasioni, le

guerre, l'indisciplina idraulica, la malaria, i disboscamenti in montagna, il brigantaggio ed altre cause, come l'abbandono delle terre, portarono la desolazione in tutta quella fascia costiera. Ma quell'ambiente curato, sanato, valorizzato, dà i suoi frutti, e la riforma li sta dando buoni. Invece, nel Tavoliere di Puglia, o in altre zone, molti sono stati gli errori e scarsi, dal punto di vista economico e sociale, i risultati. Qui, dunque, in modo particolare occorre prendere il coraggio a due mani, e procedere alla concessione di una maggiore superficie di terra agli assegnatari, con adeguati accorpamenti, e non aggregando ulteriori quote o altri poteri distanti tra di loro, come in alcuni casi si è fatto, perchè ciò è antieconomico, è irrazionale, e rappresenterebbe solo sulla carta una maggiore adeguatezza della superficie alle unità lavorative e alle possibilità di vita delle famiglie coloniche.

Conseguentemente non bisogna pensare a prolungare più dello strettamente necessario la vita agli Enti di riforma, che vanno invece gradatamente smobilitati; ma ciò facendo è doveroso preoccuparsi del personale che, prescindendo da quello raccogliaticcio inflazionato per fini elettoralistici, è personale egregio. Molti errori non sono stati, infatti, commessi per sua incapacità, ma perchè la demagogia democristiana, in concorrenza con quella delle sinistre, ha suggerito dall'alto, spesso in contrasto con i tecnici dell'Ente, determinate soluzioni.

FERRETTI. Le ha imposte.

CROLLALANZA. Non possiamo far sopravvivere all'infinito questi Enti di riforma, i quali finirebbero col costituire altrettanti organi sbriga pratiche dell'elefantiasi burocratica. Una soluzione per il personale bisognerà certo trovarla. Essa potrebbe essere facilitata, per esempio, mediante l'assorbimento di quello tecnico più idoneo nei ruoli del Ministero dell'agricoltura. Ciò consentirebbe di istituire, possibilmente in ogni Comune, alle dipendenze degli Ispettorati agrari, gli agronomi ambulanti, di cui si sente vivo il bisogno. Essi senza uffici, senza scartoffie, motorizzati con motociclette o motoscooter, dovrebbero assolvere il loro compito girando nelle campagne, per

assistere ulteriormente gli assegnatari della riforma e per diventare i preziosi consiglieri di tutti gli agricoltori della loro zona.

Gli Enti, in Italia, nascono come funghi, con carattere di provvisorietà, ma tendono costantemente, spesso riuscendovi, a diventare permanenti. Ciò sta avvenendo anche per la Cassa del Mezzogiorno che, un po' per volta, aggiungendo competenze alla propria attività, a danno di questo o quel Ministero, ed ottenendo nuovi finanziamenti, che si sviluppano nel tempo, riesce a protrarre negli anni la cessazione dei suoi compiti, avviandosi sostanzialmente a diventare un'altra istituzione permanente dello Stato. Bisogna dunque avere il coraggio, quando si creano gli Enti, e questi hanno assolto il loro compito, di abolirli. Se non si ha questo coraggio, allora ci si pone su un piano di irresponsabilità, e si mostra di essere succubi di preoccupazioni politiche, spesso a sfondo di carattere elettorale.

FERRARI. Ma la Cassa per il Mezzogiorno a noi serve ancora.

CROLLALANZA. Riprenderemo questo discorso in altra sede, ed allora illustrerò più diffusamente il mio punto di vista.

Tornando ai problemi più assillanti che sono sul tappeto, raccomando di sviluppare al massimo, onorevole Sottosegretario, l'irrigazione, particolarmente nei comprensori ove ha operato la riforma, potenziando adeguatamente, con mezzi finanziari, gl'Istituti appositamente creati, come, ad esempio, l'Ente di irrigazione di Puglia e Lucania; sviluppando, inoltre, in collina, al massimo, la costruzione dei laghetti artificiali di modesto costo, che possono rendere, come rendono, notevoli servizi. Pieno incoraggiamento, in collina ed in montagna, non vi scandalizzate, occorre poi dare per incrementare nuovamente la pastorizia, e quindi l'allevamento del bestiame ovino o bovino. Dico non vi scandalizzate, perchè oggi pare costituisca un insulto al progresso parlare di pastorizia!

CARELLI. Al contrario, è necessaria.

CROLLALANZA. È quello che sostengo io.

Sono stato per otto anni Presidente dell'Opera Nazionale per i Combattenti, che ha eseguito numerose importanti trasformazioni fondiari e agrarie, che ha redento e valorizzato in pieno l'Agro Pontino, e non ho esitato ad espropriare senza misericordia le terre, per decine e decine di migliaia di ettari, ai proprietari assenteisti, inadempienti agli obblighi di bonifica, che non le valorizzavano, che si limitavano ad incassare i redditi di una conduzione agricola estensiva e del pascolo delle pecore.

CARELLI. Ti sei dimenticato dei Berlingieri: 50.000 ettari!

CROLLALANZA. Non rientravano nei comprensori dell'Opera, ma quasi tutti i principi romani ci lasciarono le penne e nessuno di essi riuscì a far rientrare i decreti di esproprio. Quindi non ho coda di paglia; però avendo la testa ben piantata sulle spalle e i piedi per terra, capisco che ogni tempo ed ogni ambiente fisico hanno le loro esigenze. Cerchiamo dunque di non commettere ulteriori errori, in collina ed in montagna, operando trasformazioni fondiari, in terre ove affiora la roccia, distruggendo quella cotica erbosa costituita nei secoli, per realizzare dei poderi che affamano gli assegnatari i quali scoraggiati finiscono con l'abbandonarli! Chissà quanto tempo occorrerà perchè si ricostituisca quella cotica che pur costituiva una fonte di reddito per le greggi che vi pascolavano!

CARELLI. Però bisogna riportarsi anche alle necessità del momento.

CROLLALANZA. Sono d'accordo. Io ho dato la caccia alle bufale e alle pecore in molti comprensori, al piano, ma sono – ripeto – sostenitore della necessità di rimettere in pieno vigore la pastorizia in quelle zone collinari e montane sulle quali non c'è da fare nessun altro più economico assegnamento.

CARELLI. Questo è giusto.

BARBARO. Torniamo all'antico, diceva Verdi, e faremo del modernismo.

CROLLALANZA. Non bisogna dunque preoccuparsi di fare marcia indietro, quando è necessario, nelle zone dove si è cercato di violentare la natura!

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io non posso concludere questo mio intervento senza formulare l'augurio che la nostra agricoltura, superata la crisi nella quale – pur nei progressi e nelle mete raggiunte in questi anni – si dibatte, torni ad essere la base fondamentale dell'economia nazionale, in un clima però di fiducia, senza ingiustificate discriminazioni verso tutti i suoi operatori.

Solo se alla terra noi torneremo con amore; solo se ad essa dedicheremo le maggiori cure e i mezzi più adeguati; solo se i suoi molteplici problemi inquadriamo e risolveremo con organicità, anche se gradualmente; solo in tal modo potremo competere agevolmente con le altre Nazioni nell'area europea del Mercato comune, assicurando l'avvenire e la prosperità della nostra Patria e dimostrando di essere figli non degeneri della nostra bimillenaria civiltà. *(Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Piano di nuove costruzioni stradali
e autostradali (*)**

(Senato della Repubblica, seduta pomeridiana del 30 maggio 1961)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dopo la legge Romita del 21 maggio 1955, n. 463, intesa a dare un primo sviluppo costruttivo alla rete delle autostrade della Nazione; dopo la legge 12 febbraio 1958, n. 126, destinata a consentire un adeguato assetto della viabilità minore, con lo stanziamento di 180 miliardi, diventati quindi 200 con successiva assegnazione di fondi; dopo la legge 13 agosto 1959, n. 904, con la quale sono stati devoluti 200 miliardi per ammodernare la rete viabile nazionale, ed in modo particolare quella parte di essa che ricalca gli itinerari di carattere internazionale, stabiliti dalla Convenzione di Ginevra, nonché le altre principali arterie di grande comunicazione; questa legge, sottoposta al nostro esame, sostanzialmente rappresenta l'integrazione di quelle precedenti e mira ad assicurare un ulteriore

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 1378) fu approvato dal Senato nella seduta del 9 giugno 1961, definitivamente dalla Camera nella seduta del 21 luglio 1961, e divenne la legge 24 luglio 1961, n. 729.

sviluppo alla rete autostradale e stradale, onde assicurare maggiore efficienza e migliori possibilità di flusso al crescente traffico motorizzato.

L'onorevole relatore, nella sua chiara, anche se sintetica relazione, ha giustificato la necessità della legge e ne ha illustrato le caratteristiche. L'opposizione di sinistra invece la combatte, sostenendo che con essa non si vara un Piano, ma uno strumento a servizio dei monopoli. È ormai la solita antifona che ci sentiamo ripetere quante volte sono presentati al Parlamento provvedimenti legislativi miranti a risolvere, anche se parzialmente, determinati problemi che investono questo o quel settore della vita economica e sociale del Paese! Sostiene l'opposizione di sinistra che non si servono gli interessi della Nazione adottando soluzioni settoriali; che si dovrebbero inquadrare i problemi in un piano generale di sviluppo economico; o quanto meno in un piano coordinato di tutte le branche del settore dei trasporti, comprendente, oltre alla viabilità, anche le ferrovie, i porti e gli aeroporti. Partendo da questa premessa la relazione di minoranza dei senatori socialisti Solari, Ottolenghi, Bardellini, dopo aver criticato in generale quasi tutte le disposizioni della legge, ed aver affermato la sua inopportunità sul piano economico e politico, auspica una cosiddetta legge-quadro per gli investimenti nel settore dei trasporti terrestri che, tra l'altro, dovrebbe concentrare la maggior parte delle disponibilità finanziarie, messe ora a disposizione, a favore della viabilità ordinaria, limitando la costruzione delle autostrade semplicemente a quelle di disimpegno, entro non più di 30-50 chilometri attorno ai grandi centri; assicurando contemporaneamente un fabbisogno di mezzi finanziari adeguati anche per le ferrovie e gli aeroporti.

L'altra relazione di minoranza, scritta dai senatori comunisti Gombi e Sacchetti, meno sviluppata ed analitica di quella del collega senatore Solari, ricalca l'impostazione generale delle critiche dei colleghi socialisti; sostiene che nelle scelte settoriali dovrebbe darsi la priorità alla sistemazione idrogeologica del territorio nazionale, sia in funzione della riforma delle strutture agrarie, sia per qualsiasi programmazione nel campo delle infrastrutture; e trattando del problema dei trasporti, con riferimento - badate - al Mezzogiorno, afferma testualmente

che: «un sistema d'autostrade nell'Italia meridionale di oggi, non collegato espressamente alla sistemazione idrogeologica e alle riforme strutturali – lo stesso ragionamento, chiarisce, vale per le isole – può appalesarsi come un lusso in pieno contrasto con le primarie esigenze della economia locale; esso non contribuirà comunque a modificare sostanzialmente l'attuale situazione del meridione d'Italia...».

La relazione, inoltre, mentre considera demagogico attribuire alle autostrade un fattore di sviluppo economico contesta la di lei affermazione, onorevole Ministro, «che alle autostrade è affidato il compito di unificare il Nord con il Sud d'Italia» sostenendo invece «che nulla potrebbe essere più falso di tale affermazione».

Queste ultime battute sono di una enormità tale che non meriterebbero alcuna confutazione!

Onorevoli colleghi, io ho voluto sottolineare alcune delle critiche principali dei gruppi di sinistra per esprimere al riguardo qualche considerazione. Innanzitutto debbo dichiarare che riconosco fondato il rilievo che qui non ci troviamo di fronte ad un vero e proprio Piano di autostrade; perchè sostanzialmente dei 5.120 chilometri che si intendono realizzare con questo programma, all'infuori dei 2.000 che si riferiscono alle autostrade da affidare in costruzione ed in concessione all'I.R.I. e dei 420 che l'A.N.A.S. dovrà realizzare tra Salerno e Reggio Calabria, con una autostrada senza pedaggio, per gli altri gruppi previsti dalla legge, cioè per quello delle autostrade a pedaggio da dare in concessione ad aziende pubbliche, private o miste e per l'altro che riguarda le cosiddette superstrade o i raccordi non vi sono che pochissime indicazioni.

Però bisogna, egregi colleghi di parte sinistra, che ci intendiamo; perchè se è vero che questa legge non contiene un Piano di autostrade, è anche vero che, sostanzialmente, eccettuando alcuni tronchi, e precisamente quelli previsti tra Roma e Civitavecchia, tra Padova e Bologna e tra Genova e Sestri Levante, per tutto il complesso delle arterie da concedersi all'I.R.I. e per la Salerno-Reggio non si tratta che del finanziamento e dell'esecuzione di opere già contemplate, per un primo o secondo tempo, dalla legge n. 463 del 1955,

approvata dal Parlamento, che recava allegato appunto un grafico su cui erano segnate le grandi maglie ed i tracciati di larga massima di un piano regolatore delle autostrade italiane.

Per circa, dunque, una buona metà delle opere che si intendono realizzare, e cioè per ben 2.420 chilometri, non si può certo affermare che ci troviamo di fronte ad un'improvvisazione o a nuove scelte da parte dell'A.N.A.S., in quanto le scelte erano già state fatte a suo tempo e responsabilmente vagliate ed approvate dal Parlamento. Per quanto invece si riferisce alla mancanza di precisazione sugli ulteriori programmi da realizzare, il Ministro, allorchè la legge fu discussa in Commissione, giustificò l'impossibilità di fornire notizie, in cui egli si troverebbe, perchè non ancora in possesso di tutti gli elementi di giudizio per eventuali nuove iniziative e domande di concessioni da parte di società o di consorzi; e perchè convinto che la compilazione di un ulteriore Piano, integrativo di quello Romita, da realizzarsi in un certo numero di anni, non possa prescindere da una realtà economica e sociale, che è tuttora in evoluzione, specialmente nelle zone cosiddette depresse.

Sotto un certo punto di vista questo ragionamento non fa un grinza; è da augurarsi, però, onorevole Ministro, che in un tempo relativamente breve, fra sei mesi o tra un anno, ella sia in grado di sottoporre all'approvazione del Parlamento, nella sua impostazione di massima, l'ulteriore programma per la costruzione di autostrade, di superstrade e di raccordi dei centri più importanti con la rete autostradale che gradatamente si va realizzando.

Si resta dunque in attesa di tale programma, e quindi dell'aggiornamento del Piano poliennale, consacrato nel grafico allegato alla legge Romita; grafico riprodotto nella relazione del senatore De Unterrichter, e che - secondo la volontà chiaramente espressa dalla Commissione VII, in sede referente, a seguito di mia proposta - deve essere considerato parte integrante anche di questa legge, completato naturalmente con quei tronchi che furono finanziati con la legge del 1959, quali, se non erro, la Messina-Catania...

RODA. Messina-Palermo.

CROLLALANZA. ...e di quegli altri che la legge che discutiamo prevede all'articolo 15 e che non erano compresi nel Piano Romita.

Ciò precisato, non si può non prendere atto con piacere che si passa finalmente alla realizzazione di alcune arterie che, comunque si voglia giudicare questo disegno di legge, sono da ritenersi di fondamentale importanza, e quindi necessarie, perchè destinate a migliorare gli itinerari internazionali, fissati dalla Convenzione di Ginevra; ad assicurare il collegamento con le reti autostradali delle Nazioni confinanti; ad accorciare le distanze tra il Nord ed il Sud; a creare alcune tra le più importanti trasversali appenniniche; ed infine ad alleggerire l'intenso e crescente traffico motorizzato che si svolge, in misura sempre più convulsa, su parte notevole della rete viaria nazionale.

Allorchè i nuovi tronchi saranno realizzati, la rete autostradale italiana compresi quelli già in esercizio, risulterà di ben 6.879 chilometri, di cui 2.791, pari al 40 per cento, al Nord; 1.506 pari al 21,5 per cento, al Centro; 2.582, pari al 37,5 per cento, al Sud.

Un simile sviluppo è quanto mai necessario ed urgente, tenuto conto di quello verificatosi a tutt'oggi nella motorizzazione. È da considerare, infatti, che alla fine del 1960, avevamo 2.452.000 autovetture, con un incremento del 18 per cento nei confronti del 1959; che avevamo 3.888.000 motoveicoli e, in totale, circa 6.340.000 veicoli a motore, e che le previsioni per il 1970 - previsioni autorevolmente fatte da organi particolarmente qualificati - lasciano prevedere che raggiungeremo allora una cifra di 11 milioni di autoveicoli e motoveicoli, di cui ben 5 milioni saranno autovetture e 1.500.000 autoveicoli commerciali.

A questi dati, per un quadro più completo della situazione, occorre aggiungere il milione di automezzi del turismo motorizzato, entrato in Italia fino al 31 dicembre dell'anno scorso.

In relazione poi all'affermazione, sottoscritta dai colleghi comunisti Gombi e Sacchetti, nel documento già da me citato, secondo la quale la realizzazione delle autostrade nel Mezzogiorno sarebbe, nelle attuali condizioni, da considerarsi un lusso,

può - tra l'altro - contrapporsi la constatazione che un incremento notevolissimo nella motorizzazione si registra anche in tali regioni.

Sono significativi al riguardo questi altri dati: dal 1950 al 1958, le autovetture, al Sud, sono passate da 3,4 per mille abitanti a 15,9, con un aumento di ben il 368 per cento, di fronte all'aumento nazionale che è del 313 per cento; i motoveicoli, a loro volta, hanno avuto un aumento del 500 per cento, di fronte al 400 per cento della media nazionale. Questi dati sono dunque in pieno contrasto con i giudizi espressi dalla sinistra sulle regioni meridionali e ci consentono, per il programma di autostrade che si profila a favore di tali regioni, di dare atto al Governo di avere finalmente compreso la fondamentale importanza - come noi andiamo sostenendo da anni - che esse avranno ai fini della loro effettiva rinascita.

A che varrebbe invocare l'industrializzazione e promuovere gli strumenti per realizzarla; aver speso centinaia di miliardi per rendere più produttiva la nostra terra; cercare in tutti i modi, con infrastrutture ed incentivi, di potenziare l'economia del Mezzogiorno e di elevare il tenore di vita delle popolazioni, se poi non si potesse contare sull'agevole deflusso di uomini e di mezzi, nel sistema circolatorio della Nazione, attraverso i grandi collettori di traffico che sono le autostrade? Naturalmente bisognerà preoccuparsi non soltanto di realizzare le autostrade, ma contemporaneamente di potenziare la rete stradale, quella ferroviaria, le attrezzature portuali ed aeroportuali e - aggiungo - anche i servizi marittimi, quanto mai essenziali per smaltire la maggior produzione agricola e quella industriale a cui si tende nel Mezzogiorno, perchè non tutta e non sempre essa potrà incanalarsi nella Penisola per essere assorbita nell'Italia centro-settentrionale e nei mercati dell'Europa centrale ed orientale, e parte notevole dovrà pur trovare nuovi sbocchi nel Mediterraneo.

Le autostrade, dunque, saranno tra gli strumenti più idonei per dare respiro e vita nuova e fervida di attività e di impulsi alle regioni meridionali, molte delle quali sono tuttora quasi divise le une dalle altre, perchè prive anche di idonee strade di collegamento. Ad esempio, per andare dalla Puglia, attraverso la Lucania, in alcune zone della Calabria, bisogna compiere dei

viaggi alquanto lunghi su percorsi viziosi e perigliosi. Lo stesso dicasi per i collegamenti tra la Puglia, l'Abruzzo, il Molise e parte notevole della stessa Irpinia. E che dire poi della Lucania che è la regione più isolata d'Italia?

È evidente dunque, collega Gombi e collega Sacchetti, che le autostrade non sono un lusso per il Mezzogiorno; che illogico è il sostenere, come voi fate, che la loro attuazione debba essere rinviata fino a quando non si provvederà alla sistemazione idrogeologica di quelle regioni. Tale sistemazione è certamente problema di grande importanza, che anch'io ho sollevato, in alcuni miei interventi sul bilancio dei Lavori pubblici, e che sembra stia per avere un inizio di soluzione, attraverso un nuovo disegno di legge, di cui si è reso promotore il Ministro Zaccagnini; ma essa, comunque, non deve far ritardare la costruzione delle autostrade. Si tratta di due problemi interdipendenti l'uno dall'altro, ma bisognosi ambedue di adeguate soluzioni.

La realtà è che i colleghi della sinistra hanno dovuto trovare dei pretesti per giustificare la loro opposizione alla costruzione delle autostrade nel Sud, perchè tali sono stati evidentemente gli ordini di scuderia.

E sapete perchè dico questo? Perchè sono convinto che parecchi di voi (*rivolto alla sinistra*), in contrasto con i giudizi espressi, nell'intimo non si augurano che una cosa che perlomeno la regione che qui rappresentano sia servita da un tronco di autostrada! Ciò del resto trova conferma nei precedenti atteggiamenti di vostri parlamentari.

Ricordo, infatti, che, nella precedente legislatura, uomini vostri tra i più qualificati, per esempio l'onorevole Cappellini e l'onorevole Porcellini, l'uno comunista e l'altro socialista, che non avevano avuto allora ordini di scuderia, non facevano che chiedere il primo la costruzione dell'autostrada adriatica e l'altro della Pontremoli-Fornovo.

Mettiamoci quindi su un piano di lealtà e di obiettività! Il fatto che voi, come noi, siate politicamente all'opposizione del Governo, non dovrebbe impedirvi, come non lo impedisce a noi, di portare un contributo costruttivo, sul piano tecnico, al miglioramento e perfezionamento delle leggi che sono sottoposte al Parlamento.

Voi, relatori di minoranza di sinistra, affermate che il Governo si preoccupa di costruire autostrade e dimentica la viabilità minore; ma io ho già rilevato, all'inizio del mio intervento, che questa legge riguardante le grandi arterie di comunicazione, viene ultima, dopo le provvidenze adottate, con altre leggi, proprio per la viabilità minore! Potreste dirmi che tali leggi, sia per l'entità dei finanziamenti, sia perchè si riferiscono prevalentemente alle sistemazioni di carattere straordinario, non tengono conto adeguatamente dei nuovi oneri che le Province vengono ad accollarsi con l'incamerare molte strade comunali; ed io posso essere d'accordo con voi; ma in tal caso si tratta di invocare dal Governo - nei limiti delle possibilità del bilancio dello Stato, al quale tutti bussiamo, cercando ognuno di risolvere un determinato problema - ulteriori provvedimenti integrativi. Non diciamo però che la viabilità minore sia stata ignorata e che s'intende sacrificarla alle costruzioni cosiddette di lusso delle autostrade.

Non diversa è la situazione per quanto si riferisce alle strade statali. Forse ignorate che vi sono venti miliardi all'anno per l'adeguamento e l'ammodernamento di tali strade? Percorrendo la rete viaria nazionale, non vi siete accorti che su alcuni tronchi disagiata è diventato il traffico anche per i lavori che sono in corso?

Quindi cerchiamo di guardare onestamente in faccia la realtà, senza lasciarci trasportare troppo dalle nostre passioni politiche e dai nostri interessi di parte, anche se legittimi.

GOMBI. Lei sa che il Governo taglia regolarmente il 60 o il 70 per cento delle richieste degli Enti locali per i fondi necessari ai fondi stradali?

CROLLALANZA. La risposta, evidentemente, non può darla che il Ministro, ma debbo pensare che purtroppo i bisogni siano molti e che il Governo non riesca a fronteggiarli che gradatamente. Ecco perchè io ho parlato di necessità di rendere più adeguati i provvedimenti già emanati. Ma non è il caso di dire che si pensa unicamente alle grandi comunicazioni e che si ignora viceversa la viabilità minore.

CARUSO. Come tempo di scelta.

FRANZA. Il criterio politico nella precedenza c'è, lo possiamo ammettere.

CROLLALANZA. Da parte dei colleghi di sinistra si sostiene che questo non è un piano, e che comunque risulta avulso dall'altro aspetto fondamentale dei trasporti, quello delle ferrovie. Ho già riconosciuto, in precedenza, che nella rete delle strade ferrate, particolarmente nel Mezzogiorno, vi sono deficienze e lacune; e che quindi il problema ferroviario va posto sul tappeto sia per quanto riguarda il potenziamento e lo ammodernamento dei servizi, sia per quanto riguarda la necessità di un ordinamento autonomo e di un assetto economico della gestione. Ma se il Mezzogiorno, ha bisogno di una più efficiente rete ferroviaria, non ha meno bisogno di autostrade. E non è da pensare che, il giorno in cui avremo realizzato le longitudini adriatica e tirrenica, o la prima trasversale appenninica tra Napoli e Bari, potranno considerarsi superate le esigenze di moderne e rapide infrastrutture nel settore dei trasporti.

Sarà bene quindi che, allorquando si avranno a disposizione tutti gli elementi di valutazione per un organico piano regolatore di tutta la viabilità nazionale, lo si concordi anche con le altre Amministrazioni interessate per le ferrovie, i porti e gli aeroporti. Ma, per attendere il meglio, sarebbe quanto mai deplorabile rimanere inattivi ed indifferenti di fronte alla situazione incresciosa che si è determinata sulle strade nazionali, per il vertiginoso sviluppo della motorizzazione; così come sarebbe non meno deplorabile continuare ad ignorare alcune esigenze oramai inderogabili delle regioni meridionali ed insulari.

Non si giustifica, quindi, l'ostilità delle sinistre a questo disegno di legge del quale, invece, è onesto dare atto e riconoscimento al Ministro, che ha avuto il merito di toglierlo dal campo dei buoni propositi per portarlo in quello concreto delle realizzazioni.

Dopo queste considerazioni di ordine generale, desidero esprimere alcuni rilievi e formulare alcuni suggerimenti, sui quali richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro.

Anche noi, come è stato prospettato dai colleghi della sinistra, avremmo preferito che l'esecuzione delle autostrade fosse affidata all'A.N.A.S., ma riconosciamo che ciò presupponeva un ulteriore sviluppo dell'organico e delle attrezzature dell'Azienda, la quale è già oberata da compiti notevoli per l'ammodernamento della rete viaria nazionale. Avremmo anche preferito che le autostrade fossero date in concessione a Consorzi di Enti locali o a società private, ma nel Mezzogiorno ciò avrebbe incontrato notevoli difficoltà per le condizioni finanziarie di molti Enti locali. Ad esempio per l'autostrada Napoli-Bari, la realizzazione del Consorzio, mentre sarebbe stato forse possibile da parte degli Enti delle provincie di Napoli e di Bari, alquanto difficoltosa e probabilmente impossibile si sarebbe presentata per le altre Amministrazioni provinciali e comunali; d'altra parte, nessuna società aveva chiesto fino a ieri la concessione, perchè evidentemente si è convinti che, nei primi anni di esercizio, probabilmente la gestione non sarebbe tale da consentire quei redditi che il capitale ha il diritto di pretendere in ogni iniziativa economica.

Sbagliò purtroppo il ministro Romita, nel 1955 (e qui l'onorevole Corbellini, Presidente della Commissione, può darmi atto di quanto sostengo) allorchè - pur benemerito per avere per primo sviluppato un programma costruttivo di autostrade - non accolse il suggerimento da me datogli di affidare alla Società concessionaria dell'Autostrada del Sole, non solamente quel tracciato di sicuro reddito, ma l'ulteriore suo sviluppo fino a Reggio Calabria da una parte, ed a Bari dall'altra.

CORBELLINI. Mancavano i finanziamenti.

CROLLALANZA. L'I.R.I., però, essendo una società statale, avrebbe ben potuto correre quel rischio, che non è consentito agli operatori privati. Ma lasciamo stare il passato e veniamo alla situazione attuale. Oggi la soluzione I.R.I. rappresenta un espediente, una soluzione intesa comunque a garantire quelle realizzazioni nel sud che diversamente si renderebbero alquanto difficili.

Meraviglia piuttosto il constatare che per la decisione di affidare all'I.R.I. la concessione di un notevole gruppo di autostrade, si sollevino riserve e critiche da parte vostra, colleghi della sinistra; perchè io ricordo che, quando noi ci battevamo per sostenere che ormai l'I.R.I., sorto unicamente come convalescenziario delle industrie, e già sviluppatosi notevolmente in questo dopoguerra, non dovesse essere ulteriormente ingigantito, voi vi batteste invece per ottenere che gli fossero attribuiti i servizi telefonici, già gestiti dall'iniziativa privata. Oggi considerate al contrario un errore del Governo avergli affidato la concessione di 2.000 chilometri di autostrade.

RODA. C'è l'A.N.A.S.!

CROLLALANZA. Ho già detto che il problema è prevalentemente di ordine finanziario, egregio collega Roda; e lei che è così bravo a districarsi nei numeri e nei bilanci; che dà sempre prova di notevole competenza nelle discussioni che si svolgono in questa Aula, lei vorrà pur riconoscere che si è ricorso a tale espediente perchè l'I.R.I. ha la possibilità di emettere obbligazioni, mentre l'A.N.A.S., per legge, ha soltanto quella di contrarre mutui, entro ben determinati limiti.

GOMBI. Può emettere anche obbligazioni.

CROLLALANZA. Ma oltre al problema finanziario, nei riguardi dell'A.N.A.S. hanno prevalso anche – come ho avuto già occasione di rilevare – preoccupazioni di personale, nonchè di carattere tecnico-organizzativo e strumentale. D'altra parte bisogna pure riconoscere che la Società costruttrice dell'Autostrada del Sole, che è emanazione dell'I.R.I., ormai ha una sua notevole attrezzatura che, aggiunta a quella dell'A.N.A.S., consentirà di poter ottenere dei risultati con una rapidità molto maggiore di quella che si avrebbe se compiti così vasti ed imponenti dovessero essere affidati soltanto all'A.N.A.S. Questa è la realtà che bisogna considerare al di sopra dei preconcetti e delle impostazioni di parte.

Piuttosto è da raccomandare, non già, come chiede taluno, che le concessioni trentennali possano essere anche prorogate,

ma che lo Stato, realizzate le costruzioni, per lo meno nei riguardi dell'I.R.I., non attenda i termini di scadenza delle concessioni, ma cerchi, consentendolo le condizioni di bilancio, di procedere al loro riscatto molto tempo prima.

Altro problema sul quale richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, per quanto riguarda il Mezzogiorno e le Isole, è quello dell'esenzione dal pedaggio sulle autostrade meridionali, che non dovrebbe essere limitata soltanto alla Salerno-Reggio Calabria. E vi è un fondamento in questa richiesta che avanza; e cioè la considerazione che l'I.R.I. ha avuto in concessione le autostrade da anni in esercizio ed attualmente in gestione dell'A.N.A.S. Tali arterie sono notevolmente attive ed assicurando crescenti redditi dovrebbero compensare, se non completamente, almeno in parte le spese di ammortamento e di gestione delle autostrade del Mezzogiorno.

Comunque, ove l'equilibrio nella gestione di tutta la rete concessa all'I.R.I. non potesse essere in tal modo realizzato, si dovrebbe per lo meno adottare, in via subordinata, una tariffa preferenziale per le autostrade del Mezzogiorno, tale da invogliare gli automobilisti a servirsi di esse con la certezza di economizzare sul costo della benzina e dell'olio.

Un particolare accenno desidero poi fare all'articolo primo della legge, in relazione agli investimenti riservati al Mezzogiorno. Il relatore, su precisa richiesta della Commissione, ha proposto di modificare la dizione del secondo comma di tale articolo nel senso che non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti, debba essere riservato alla costruzione di autostrade, superstrade e raccordi, nelle regioni meridionali. Sarà bene – come già ho rilevato – chiarire, ed al riguardo presento un emendamento, che il 40 per cento si riferisce alla costruzione «rispettivamente» sia delle autostrade, che delle superstrade e dei raccordi. Ho da ritenere, per altro, che tale fosse l'intenzione anche del Ministro nello stilare il provvedimento di legge; tuttavia la precisazione è quanto mai opportuna. Opportuno è inoltre chiarire che il 40 per cento previsto dall'articolo 1 non è sostitutivo dei residui finanziamenti della legge Romita del 1955 e di quella del 1959 per le autostrade della Sicilia, di cui è cenno all'articolo 12.

Infatti, se è vero che il provvedimento in esame, all'articolo 12, stabilisce che i suddetti fondi residui sarebbero destinati egualmente al Mezzogiorno, è anche vero che, secondo il testo governativo, dovrebbero essere impiegati per la realizzazione unicamente di cosiddette superstrade. È perciò necessario – ed il Ministro ha dato la sua adesione, in Commissione – una modifica dell'articolo 12, nel senso che tali fondi siano a disposizione del Mezzogiorno anch'essi per la costruzione di autostrade, e se del caso anche di superstrade.

Motivo di perplessità è poi, onorevole Ministro, la tassazione di cui all'articolo 22, che lo Stato vorrebbe realizzare per l'uso, da parte degli utenti, delle autostrade senza pedaggio e dei raccordi, tassa che se anche non è di eccessiva entità, perchè va dalle 250 alla 2.000 lire annue, tuttavia rappresenta, da un punto di vista psicologico, più che altro una vessazione.

Penso quindi, considerato anche che lo Stato non ricaverrebbe dalla tassa una grossa entrata, che si conveniente abolirla.

Un'altra osservazione riguarda la priorità di esecuzione delle opere. Dovrebbe essere pacifico, a mio modo di vedere, che la priorità sia da assicurarsi a quelle autostrade, che la legge Romita e quelle successive avevano incluse nei programmi di prima attuazione, e che, per cause varie, non hanno avuto a tutt'oggi inizio.

Intendo, in modo particolare, accennare alla Napoli-Bari ed all'autostrada adriatica.

Per quanto riguarda l'autostrada adriatica, che opportunamente si chiamerà autostrada del Levante, in considerazione dell'importanza e della funzione internazionale della Fiera campionaria di Bari, le prospetto, onorevole Ministro, la necessità che tale arteria, che è compresa fra quelle in concessione all'I.R.I. fino a Canosa (perchè poi da Canosa a Bari utilizza il tronco della Napoli-Bari), sia proseguita fino a Lecce; sia perchè ciò era previsto dal Piano Romita, anche se in un secondo tempo; sia perchè Brindisi è da considerarsi città di confine, tenuto conto che oramai è collegata con un regolare traghetto alla Grecia, ciò che è valso ad assicurare un notevole sviluppo di traffico turistico tra le due Nazioni.

Non bisogna inoltre ignorare che a Brindisi sta sorgendo un grandioso complesso industriale della Montecatini, il quale

svilupperà un imponente ciclo produttivo; che a Taranto è in avanzata realizzazione un complesso siderurgico di gigantesche proporzioni; che a Bari si sta attuando una vasta zona industriale; che cioè finalmente in Puglia si passa sul piano concreto delle prime realizzazioni promosse o incoraggiate dal Governo, attraverso la Cassa del Mezzogiorno, l'I.R.I. e l'E.N.I.

Ho accennato al complesso siderurgico di Taranto. Ciò mi richiama un'altra esigenza, quella dell'autostrada jonica, la quale, nel grafico di una rete autostradale che l'egregio relatore ha tracciato e consigliato, nella cartina a fianco di quella del piano Romita, è considerata come la saldatura di un organico periplo delle arterie di grandi comunicazioni della Penisola. Si tratta di un'arteria di notevole importanza, sia perchè convoglia il traffico che dalla Sicilia si dirige nell'Italia settentrionale, preferendo la via pianeggiante adriatica; sia perchè tutto il litorale jonico oggi è in pieno risveglio, in conseguenza delle opere di trasformazione fondiaria che si sono realizzate e che tuttora sono in corso, e che risultano impostate su un sano piano economico oltre che sociale.

Si rendono non meno necessari gli ulteriori collegamenti confinari con la rete europea delle autostrade ad Est e ad Ovest, nonché le trasversali per l'Abruzzo e per le Marche.

Maggiore considerazione merita poi la Sicilia: la Sicilia è una grande terra, la quale non è soltanto in pieno sviluppo economico, ma presenta anche crescenti possibilità turistiche per le sue bellezze naturali e per le sue vaste e non completamente valorizzate attrattive archeologiche ed artistiche; è quindi doveroso e conveniente attrezzarla sempre meglio nelle sue infrastrutture. Non basta quindi realizzare l'autostrada litoranea orientale e la Catania-Palermo, ma è necessario anche collegare Palermo con Messina e con Trapani e poi, da Siracusa, costeggiando tutto il litorale meridionale, ricongiungersi a Trapani, valorizzando in tal modo la zona industriale di Ragusa e quella di Agrigento; meravigliosa questa per il suo paesaggio ed i suoi templi. Si darebbe così la possibilità, specialmente se si realizzerà, come è auspicabile, il tunnel sullo stretto, di avviare grandi correnti turistiche nella nostra Isola maggiore.

Scarse notizie sono state fornite al Parlamento su quanto si intende realizzare in materia di superstrade, cioè per le strade di

grande comunicazione. Nella relazione che accompagna il disegno di legge si accenna alla Tiberina, che dovrebbe congiungersi con la strada Romea ed assicurare, in sostituzione della variante Umbro-Sabina all'Autostrada del Sole, la trasversale di collegamento tra Venezia e la Capitale; alla Battipaglia-Potenza-Metaponto; alla Porto Torres-Sassari-Cagliari - che a mio modo di vedere dovrebbe collegare anche Olbia, a cui approdano le navi da e per il continente -, alla Grosseto-Siena-Fano ed alla Livorno-Civitavecchia. Noi riteniamo che ulteriori superstrade siano da realizzarsi e da inquadrarsi in quel tale piano della viabilità, che è auspicabile che ella, onorevole Ministro porti tra non molto a conoscenza del Parlamento. Tra tali arterie meritano particolare considerazione le seguenti; la Padana inferiore; la Roma-Porto d'Ascoli, lungo la Salaria ed in sostituzione di quella promessa ferrovia non realizzata, che doveva collegare l'Ascolano alla Capitale; la Ferrara-Ravenna; la Roma-Frosinone-Campobasso-Lucera-Foggia.

Io segnalo in modo particolare quest'ultima arteria, che è richiesta dalle popolazioni della Ciociaria e del Molise, cioè di regioni che sono mal collegate sia con la Capitale che con la Capitanata perchè le attuali strade nazionali sono alquanto viziose nel tracciato. Io penso che con la costruzione di alcuni nuovi tronchi e con la rettifica e l'ammodernamento di quelli esistenti, si possa con una spesa non eccessiva, realizzare quest'altra trasversale, che sarebbe di notevole vantaggio per una vasta zona del Mezzogiorno. Non minore importanza bisogna annettere alla Napoli-Pescara; alla Potenza-Matera-Bari in allacciamento con la Salerno-Potenza-Taranto; alla Benevento-Caserta, destinata a saldare l'autostrada Bari-Napoli con la Autostrada del Sole, ed infine alla Bari-Taranto che deve assolvere alle esigenze del grande centro metallurgico che si sta realizzando in quella città.

Ho accennato in precedenza a rettifiche ed ammodernamenti di vecchie strade, ma desidero aggiungere che, se per trasformarle in superstrade si dovesse incidere su vecchi tracciati, particolarmente accidentati, sia dal punto di vista altimetrico che planimetrico, converrebbe costruire delle nuove arterie, destinando le vecchie a compiti esclusivamente di carattere locale ed al traffico a trazione prevalentemente animale.

Circa poi le caratteristiche di ordine tecnico delle costruende autostrade, nelle diverse loro categorie faccio presente che non si può non convenire sui rilievi che organismi particolarmente qualificati per la loro competenza – come l'Associazione italiana degli ingegneri del traffico, l'Automobil Club, «Vie sicure», il Touring Club, eccetera –, hanno espresso in relazione alle sezioni stradali, alle curve, alla distanza minima di visibilità ed alle pendenze, non sempre adeguate alle esigenze di un traffico moderno.

Infine, nei riguardi delle superstrade, è necessario riesaminare la prevista loro costruzione a tre corsie perchè oramai esse sono superate. Le Nazioni che prima di noi le avevano adottate, le vanno gradatamente trasformando. In effetti sui percorsi ove il traffico non è intenso le tre corsie possono consentire il sorpasso senza eccessivi pericoli; ma ove invece il traffico non ha soste esse rappresentano un motivo di maggior pericolo.

Tenuto presente tutto ciò, e dovendo contare sui mezzi finanziari a disposizione, è da considerare se non convenga costruire le superstrade a quattro corsie, due per ogni senso, divise dallo spartitraffico; limitando però tale caratteristica ai primi cinquanta chilometri dai centri di maggiore importanza, e realizzando invece gli ulteriori tratti, fino a quando non si svilupperà maggiormente il traffico, ad una duplice corsia, integrata di tanto in tanto da piazzali di sosta per gli autoveicoli.

Ed era, onorevole Ministro, devo pregarla di accogliere un emendamento, da me presentato, inteso a far sì che il grafico del Piano poliennale delle autostrade, allegato alla legge n. 463 del 1955, completato dai tronchi finanziati con la legge n. 904 del 1959 e da quelli previsti dall'articolo 15 della legge in discussione, che non erano indicati in quel grafico, di questa legge sia considerato parte integrante. Quel grafico fu approvato dal Parlamento e, fin quando il Parlamento non lo considererà superato, a seguito di organiche proposte che ad esso dovranno essere sottoposte, non può che vincolare l'attività del Ministro dei lavori pubblici e del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.

Conclusi a questo punto le osservazioni e i rilievi su questo disegno di legge, io vorrei ora richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, sull'opportunità di porre allo studio l'impo-

stazione di un altro disegno di legge, diretto questa volta a risolvere anche il problema della congestione del traffico nei grossi centri e nelle zone suburbane; un disegno di legge che metta i Comuni, già oberati dalle spese dei continui rifacimenti delle pavimentazioni e dal costante sviluppo del corpo dei vigili, in condizione di realizzare delle vere arterie di scorrimento, per il traffico interno e di transito, e degli adeguati parcheggi; e ciò si potrebbe ottenere destinando una parte dei proventi che la strada offre allo Stato, attraverso il consumo dei carburanti e dei lubrificanti.

Onorevoli colleghi, nel concludere questo mio intervento, non posso non ricordare che se l'Italia, in questo dopoguerra, è stata superata da diverse altre Nazioni nell'ammodernamento e potenziamento della rete viabile nazionale, essa, invece, dopo il 1928, con la fondazione dell'Azienda autonoma delle strade statali in pochi anni, era riuscita a mettersi all'avanguardia, anche di fronte alla Germania, che da noi trasse esempio ed incitamento per le sue magnifiche realizzazioni.

Ebbene, con questo disegno di legge, che deve considerarsi integrativo di quelli approvati dal Parlamento dal 1955 in poi – sia per la costruzione di autostrade che per la sistemazione della viabilità ordinaria statale e di quella minore – mentre si tende a fronteggiare, in modo più adeguato, il crescente sviluppo del traffico motorizzato, si pongono altresì efficaci basi che potranno assicurarci, se non un nuovo primato – che sarebbe per altro conforme alla tradizione ereditata dall'Impero romano – certamente una non lontana condizione di parità, nel settore delle grandi comunicazioni, con le Nazioni più progredite.

Si assicurerà inoltre finalmente quell'agevole collegamento tra nord e sud che rappresenta, nello stesso tempo, la più sicura premessa e una delle più indispensabili infrastrutture per l'industrializzazione e la rinascita del Mezzogiorno.

Per queste considerazioni, onorevoli colleghi, poi, pur essendo all'opposizione di questo Governo, non esitiamo a riconoscergli il merito di avere portato sul piano della realizzazione questo provvedimento di legge, già in incubazione da tempo, ed al quale quindi responsabilmente non mancherà il nostro voto favorevole. *(Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni).*

**Sui disegni di legge:
Riordinamento dei servizi marittimi
di preminente interesse nazionale;
Esercizio di servizi postali e commerciali
marittimi di carattere locale (*)**

(Senato della Repubblica, seduta antimeridiana del 18 luglio 1961)

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

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1179 sottoposto al nostro esame, riguardante il riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale ricalca quello Cassiani n. 1875, del 6 dicembre 1956, che decadde per la fine della seconda legislatura. Quel disegno di legge (i colleghi che fanno parte della 7^a Commissione ricorderanno), trovò vivacissima opposizione in seno alla Commissione da parte degli esponenti di tutti i

(*) I disegni di legge (*stampati* nn. 1179 e 1541) furono approvati dalla Commissione Lavori pubblici e comunicazioni, del Senato, in sede deliberante, nella seduta del 18 aprile 1962, definitivamente dalla Commissione Trasporti e poste, della Camera, in sede deliberante, nella seduta del 23 maggio 1962, e divennero la legge 2 giugno 1962, n. 600.

Gruppi politici e critiche vivaci anche in quest'Aula, allorchè si discusse il bilancio della Marina mercantile per l'esercizio 1957-58. In tale circostanza, a conclusione del mio intervento, ebbi a presentare un ordine del giorno del seguente tenore: «Il Senato, pur rilevando con compiacimento il crescente sviluppo dell'armamento libero, convinto della necessità del rinnovo delle convenzioni marittime con le quattro Compagnie sovvenzionate di preminente interesse nazionale, che assolvono ad un indispensabile servizio pubblico, che può anche prescindere, per alcune linee, in una visione degli interessi politici della Nazione, da criteri strettamente economici, fa voti: 1) che sia rielaborato il piano compilato a suo tempo dalla speciale Commissione del C.I.R., tendente a ridurre ulteriormente gli attuali servizi, già inadeguati alle esigenze del Paese, in modo da riportarli gradatamente all'efficienza di anteguerra; 2) che in conseguenza sia intensificata la ricostruzione della flotta appartenente alle quattro Compagnie, che attualmente ha ancora una consistenza di poco più di 600 mila tonnellate di stazza lorda, di fronte a quella di 1 milione e 400 mila tonnellate del 1937; 3) che, nel riordinamento dei servizi, venga eliminata la sperequazione oggi esistente nell'assegnazione delle linee tra il versante adriatico e quello tirrenico, il quale ultimo assorbe l'80 per cento del limitato tonnellaggio sovvenzionato a disposizione, ripristinando il tradizionale equilibrio esistente in passato tra i due mari; 4) che siano accolte le istanze della Comunità dei porti adriatici, ispirate non soltanto a principio di giustizia distributiva e a salvaguardia di legittimi interessi, ma miranti anche a ridare alla bandiera nazionale quella posizione di preminenza che aveva nel passato sulle linee con l'opposta sponda e col bacino orientale del Mediterraneo; 5) che, in considerazione di ciò, siano potenziati i servizi con la costa Dalmata, riattivata la linea Bari-Durazzo, ed incrementati i viaggi col Mar Nero e gli altri scali del Levante; 6) che siano ripristinate, in relazione all'attuale consistenza e all'ulteriore ricostruzione del naviglio, le sedi di armamento presso i vari porti, secondo i criteri adottati con le convenzioni del 1936, in modo da eliminare i concentramenti monopolistici attualmente esistenti; 7) che, infine, venga sottoposto al Parlamento il nuovo piano dei servizi marittimi».

Quest'ordine del giorno, non poteva essere accettato *sic et simpliciter* dal ministro Cassiani, il quale però ebbe a dichiarare che considerava con il maggiore interesse quanto in esso era prospettato e che perciò lo accettava come raccomandazione.

Successivamente, però, in seno alla 7^a Commissione, essendo riecheggiate sul progettato riordinamento dei servizi marittimi, le critiche e le polemiche che si sviluppavano in misura crescente nel Paese, il ministro Cassiani non esitò a dichiarare – ed io mi rivolgo al Presidente della Commissione, al senatore Corbellini, per chiedere testimonianza di quello che affermo – che ormai considerava superato il disegno di legge predisposto, in quanto riconosceva che molte delle critiche espresse erano fondate, e che pertanto esso sarebbe stato oggetto di rielaborazione, così da poter essere ripresentato al Parlamento in una forma più aderente agli interessi della Nazione.

L'impegno del Ministro non ebbe poi concreta attuazione ed il disegno di legge rimase sostanzialmente accantonato, sicchè fu giocoforza, essendo scadute le convenzioni del '36 con le compagnie, procedere nei loro riguardi di proroga in proroga, determinando una situazione incresciosa e per certi aspetti illegale, per cui, alla fine del 1960, i crediti delle suddette compagnie verso lo Stato sono ammontati a una cifra che si aggira sugli 80 miliardi. Mi corregga il Ministro ove fosse inesatto il ricordo che io ho di questa situazione.

Ho detto in precedenza che l'ordinamento sottoposto ora al nostro esame ricalca quello del progetto di legge Cassiani; aggiungo che esso non solo non migliora l'attuale situazione delle linee in esame, ma la peggiora. Difatti, mentre nel 1937 le quattro Compagnie sovvenzionate avevano in esercizio 84 linee e 241 navi per 1 milione ed oltre 500 mila tonnellate, cioè il 43 per cento della flotta nazionale; mentre attualmente sono in esercizio appena 44 linee con 92 navi, per un complesso di 664.545 tonnellate, e cioè il 12 per cento della consistenza della nostra flotta; secondo il piano previsto dal disegno di legge, presentato dal ministro Jervolino, dopo le radiazioni delle navi che saranno demolite per vetustà e la loro sostituzione con quelle già in costruzione o in via di essere impostate, la situazione della flotta Finmare dovrebbe essere la seguente: 35 linee servite da 73 navi, per 648.545 tonnellate di stazza lorda.

Le ulteriori riduzioni, come i colleghi avranno letto nella pregevole relazione del senatore Angelini, si riferiscono a 5 linee di carattere locale che, con il disegno di legge stralcio 1541, si propone di passare all'armamento libero, ed a 6 linee di carattere internazionale, di cui si propone la soppressione.

Per un quadro più esauriente della situazione, è da considerare inoltre che l'età delle navi costituenti la flotta della Finmare è la seguente: il 17,1 per cento ha un'anzianità da quindici a venti anni: il 18,6 per cento oltrepassa l'anzianità di vent'anni. In complesso dunque il 35,7 per cento del naviglio, attualmente in servizio presso le 4 Compagnie di preminente interesse nazionale, è notevolmente vecchio; e di esso quello superiore ai 25 anni rappresenta il 24,8 per cento, pari a 110.000 tonnellate.

Di fronte ad una così alta percentuale di navi vetuste e a scarsa velocità, tra le quali vi sono ancora le famose «Liberty», che navigano a 10 nodi e mezzo, la relazione del senatore Angelini, contrappone, per altro, il programma delle nuove costruzioni – e di ciò dobbiamo dare atto al ministro Jervolino – che contempla 18 unità per 186.000 tonnellate di stazza lorda, e per una spesa complessiva di 136 miliardi; ma se ciò varrà a ringiovanire alquanto la flotta, non la renderà certo adeguata, quantitativamente, alle esigenze della Nazione e non la metterà quindi in condizioni tali da fronteggiare la concorrenza della bandiera estera.

Secondo il relatore – e qui mi rincresce, onorevole Angelini, di rilevare una sua affermazione – tale programma fronteggerebbe le esigenze dei servizi di preminente interesse nazionale. Meraviglia tale affermazione, tanto più che nella relazione, pregevole per chiarezza di forma e ricchezza di dati, come è stato rilevato anche dal senatore Banfi, vi è una implicita contraddizione, in quanto si avverte poi tra le righe una evidente perplessità circa la progettata soppressione di alcune linee di carattere internazionale!

È vero che il senatore Angelini, si riferisce prevalentemente alla soppressione della linea Tirreno-Nord Europa, ed al danno che deriverebbe al porto di Livorno, cioè al porto che, da toscano gli sta più a cuore; e ciò sta a dimostrare che egli non ha

potuto non farsi eco delle preoccupazioni, delle critiche e dello stato di disagio raccolti nel suo collegio elettorale...

ANGELINI Armando, *relatore*. Non ho pensato a Livorno, ho pensato a Bari!

CROLLALANZA. Se non ha pensato solo a Livorno, tanto più contrasta l'affermazione che ella, fa, senatore Angelini, di sufficienza del Piano progettato, con la perplessità manifestata per l'abolizione delle 6 linee di carattere internazionale, le quali hanno indiscutibilmente un interesse non indifferente per l'attuale economia del Paese e più ancora ne avranno in un prossimo avvenire.

Il relatore giustifica il ridimensionamento della flotta di preminente interesse nazionale, in primo luogo perchè sono sopravvenuti - egli scrive - mutamenti geo-politici; in secondo luogo per la contrazione dei traffici specialmente per la concorrenza delle linee aeree; in terzo luogo perchè eccessivo è stato fino ad ora, anche in rapporto alla formula di integrazione di bilancio, l'onere che lo Stato ha sopportato per le sovvenzioni alle 4 Compagnie della Finmare.

Al riguardo è bene, onorevoli colleghi, rilevare, per quanto si riferisce agli oneri dello Stato, che se opportuna è da considerarsi la nuova formula adottata per la concessione delle sovvenzioni, in quanto essa sostituisce all'integrazione di bilancio che consente, comunque, il 4 per cento di dividendo agli azionisti - che poi praticamente, in gran parte, sono costituiti dallo Stato - il sistema forfettario, con la revisione biennale limitata unicamente a determinati settori di spesa.

ANGELINI Armando, *relatore*. Con disposizioni di legge!

CROLLALANZA. ...illogico invece, a me sembra, è porre la valutazione delle dimensioni di un servizio pubblico come questo su un piano unicamente di ragioneria, sia pure dello Stato; tanto più che il C.I.R., nel 1956, pur suggerendo la nuova formula per le sovvenzioni, aveva proposto il loro onere in 28 miliardi; cifra questa che aveva formato allora oggetto di laboriose trattative con la Finmare, e che sembrava stabilizzata

in 24 miliardi. Tanto più illogico appare dunque il nuovo traguardo massimo fissato con l'attuale disegno di legge, dalla Ragioneria generale dello Stato ed accettato dal Ministro della marina mercantile, in 21 miliardi, oltre i 500 milioni da concedersi in sovvenzioni alle Società che rileveranno i servizi locali della Sardegna e quello per le isole Tremiti.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Se lei mi permette, senatore Crollalanza, devo precisare che la Ragioneria generale dello Stato si era fermata a 18 miliardi ed il Ministro della marina mercantile ha dovuto sudare sette camicie per arrivare a 21 miliardi. Questo ho voluto spiegare perchè lei ha detto «accettato dal Ministro».

CROLLALANZA. Non lo metto in dubbio. Sarebbe stato enorme che senz'altro avesse accettato il limite massimo fissato, in un primo momento, dalla Ragioneria generale. Come Ministro della marina mercantile ha fatto il suo dovere a sudare sette camicie per ottenere più di quello che inizialmente le si voleva concedere!

Tutto ciò che ha ottenuto è comunque sempre inadeguato ed in pieno contrasto - mi si consenta dirlo - con la sollecitudine ed in alcuni casi con la disinvoltura con cui lo Stato, in determinate occasioni, non ha esitato ad elargire centinaia e centinaia di miliardi, per altre esigenze, pure se meritevoli di considerazione per il loro carattere a sfondo economico o sociale. Ingiustificabile è quindi che per un servizio pubblico di tanta importanza si adoperi il contagocce nell'elargire i fondi necessari.

Questa politica di lesina è poi in pieno contrasto con l'oramai costante indirizzo dei vari Governi democristiani nei confronti dell'I.R.I.; perchè mentre non si esita a concedere a tale Istituto sempre nuovi compiti (vedi il passaggio dalle società private alle società da esso dipendenti dei servizi telefonici, vedi il piano delle autostrade per oltre mille miliardi, vedi tutta una serie di altre iniziative che finiscono con l'allargarne sempre più il raggio di attività nel campo economico) quando si tratta invece di un servizio pubblico che da tempo gli era attribuito, si vuole limitarne la funzionalità, nonostante il preminente

interesse che riveste, mettendolo praticamente in condizione di grave inferiorità di fronte alla bandiera estera!

Scrive il relatore, a giustificazione del ridimensionamento dei servizi, che vi è in atto una contrazione di traffici, dovuta anche alla concorrenza aerea. Io sostengo invece che tale contrazione sia essenzialmente da attribuirsi alla concorrenza che viene sempre più largamente esercitata dalle società private o statali delle marinerie estere.

Questa è la realtà, ed essa trova conferma nei dati che sono stati illustrati di recente in un convegno di ceti economici e marittimi a Trieste, assunto a notevole importanza per il dibattito che si è svolto e per le critiche che sono emerse nei riguardi di questo provvedimento di legge, e specialmente per la situazione determinatasi nel mare Adriatico. Da quel convegno sono emerse, tra l'altro, anche queste indicazioni: mentre nell'anteguerra l'87,52 per cento del traffico passeggeri nelle relazioni internazionali con l'Italia era assicurato dalla bandiera nazionale, nel 1959 tale partecipazione si è ridotta al 46,1 per cento, perchè la prevalenza l'ha avuta la bandiera estera. Il fenomeno si è maggiormente aggravato in Adriatico, a causa del mancato ripristino di alcune vecchie linee, soppresse in conseguenza degli eventi bellici. I passeggeri trasportati con navi straniere nei nostri porti sono passati da 100 mila unità nel 1938 a 400 mila nel 1959. Lo stesso relatore, però, mentre afferma che la contrazione permane, pur se ridotta, nelle linee per l'America, non può non rilevare – e di ciò bisogna prendere atto – invece che per il Mediterraneo vi è un aumento di traffico, perchè si passa dal 3,4 per cento di riduzione del 1959, al 21,7 per cento di aumento nel 1960. Tale notevolissimo miglioramento è evidentemente in rapporto al risveglio di tutto il mondo arabo, ed alle situazioni politiche che si sono determinate in questi ultimi anni in Asia e nel Continente africano. È dalle esigenze di vita nuova delle popolazioni, che hanno acquistato la loro indipendenza e che cercano di modernizzarsi nelle loro strutture statali e private, che vaste possibilità si profilano per il nostro Paese.

Non vale quindi l'altra giustificazione del progettato ridimensionamento della flotta p.i.n., per la mutata situazione geo-politica a seguito della guerra: primo, perchè la diminuita

nostra influenza in alcune zone ci impone egualmente di mantenere i contatti con esse, non fosse altro che per prestigio politico e per non perdere completamente le posizioni; secondo, perchè mutevoli sono le vicende tra le Nazioni ed i popoli e pertanto è imprudente abbandonare posizioni che ci erano tradizionali e che possono e debbono essere riconquistate; terzo, perchè la marineria estera non cerca niente di meglio che sostituirci ed inserirsi su rotte ed in empori da noi abbandonati o che col ridimensionamento della flotta finiremmo con il perdere: quarto, perchè se si sono perduti dei mercati e dei traffici tradizionali, si ha il dovere di sostituirli con altri che bisogna cercare di acquisire, attraverso ben studiati trattati di commercio ed idonea organizzazione presso le nostre ambasciate; quinto, perchè, come già accennato, vasti orizzonti si schiudono al lavoro, alla produzione, ai tecnici ed ai capitali della Nazione con la valorizzazione delle zone depresse dell'Africa e dell'Asia.

E non ci si dica che sui mari naviga la potenziata nostra Marina libera, perchè essa, pur benemerita per intraprendenza, non può giustamente prescindere in ogni iniziativa da un vantaggio economico pronto e sicuro. L'imprenditore privato intanto realizza una impresa, in quanto ha la certezza o la speranza di guadagnarci. Il giorno che si accorge di avere sbagliato i calcoli o le previsioni, evidentemente tira i remi in barca e fa cessare l'attività intrapresa, che per altro a lungo andare potrebbe sortire soddisfacenti risultati. Altra, invece, è la situazione per le linee di navigazione affidate alle quattro Compagnie di preminente interesse nazionale, che devono assolvere ad una funzione di servizio pubblico, e perciò debbono anche, se necessario, sopportare degli oneri, delle perdite.

Inopportuna è quindi quanto mai, onorevole Ministro, la soppressione delle sei linee di carattere internazionale. Ella all'inizio di questa seduta, con una procedura nuova, ha avuto, peraltro, l'amabilità di comunicare al Senato che mentre accetta la soppressione degli articoli 4 e 14 del disegno di legge - il primo che si riferisce al tentativo di raggruppamento delle quattro Compagnie di navigazione, il secondo che riguarda la requisizione delle navi in caso di scioperi da parte della marineria - si riserva di riesaminare con il Tesoro la possibilità

di mantenere in servizio alcune delle linee che dovrebbero essere soppresse, e, in modo particolare, quella che collega Napoli con la Somalia e l'altra per il Nord Europa.

Per quanto riguarda la linea mista Tirreno-Eritrea-Somalia, è quanto mai necessario, onorevole Ministro, che essa sia mantenuta. Trattasi di una linea che risale nientemeno che al 1869, quando Rubattino con la sua gloriosa flotta acquistò la baia di Assab. Non si comprende come il Governo, dopo decenni e decenni di traffico marittimo con le sponde dell'Africa orientale e con il Mar Rosso, abbia potuto concepire l'idea di abolire una linea di tanta importanza storica ed economica!

L'Italia, anche se non ha più la colonia Eritrea, anche se ha rassegnato il mandato per la Somalia, ha interessi cospicui di carattere economico da salvaguardare su quelle sponde con la prospettiva di incrementarli ulteriormente; tanto più che vi ha lasciato un ottimo ricordo di feconda attività e di progresso, ed è oggi l'unica Nazione che, non avendo più interessi coloniali, politici e militari da difendere, si presenta in una veste tale da non poter essere sospettata da quelle popolazioni.

Considerazioni non meno importanti valgono per la linea quattordicinale Adriatico-Tirreno-Spagna, che se fosse soppressa (se ne è preoccupato anche il relatore) priverebbe, a vantaggio della Jugoslavia, i maggiori porti adriatici, oltre che Livorno, senatore Angelini, dei collegamenti che essi hanno con la Spagna, e non solamente per i traffici con quella Nazione, ma anche per quelli con il Nord Europa, si offre la possibilità di trasbordare su altre navi, che fanno servizio con l'Inghilterra, l'Olanda ed altri Paesi, le mercanzie che non trovano nei porti adriatici piroscafi idonei o disposti a riceverle.

Ingiustificati appaiono anche i motivi che consiglierebbero, come previsto dal disegno di legge, la soppressione della linea Tirreno-Nord Europa e della Tirreno-Egeo-Istanbul; a proposito della quale ultima vorrei invece segnalare al Ministro non soltanto l'opportunità di mantenerla in vita, ma anche di svilupparne l'itinerario - e ciò vale anche per la gemella che parte dall'Adriatico - nel Mar Nero, oltre i porti della Turchia, in modo da offrire ai nostri esportatori possibilità di traffici anche con le altre Nazioni che sono bagnate da quel mare, fino alla Russia. Questa è un'esigenza fondamentale per la nostra

economia, ed è di interesse particolare per tutto il settore adriatico, che ha vecchie tradizioni di traffico con quei mercati.

Nè adeguata giustificazione può avere anche l'abolizione della linea del periplo italico. Onorevole Ministro, se aboliamo questa linea, che è l'unica che alimenta ancora un po' il traffico nei piccoli porti, lungo tutta la costa della Penisola, e che assicura un po' di lavoro alle maestranze portuali, mi sa dire che dobbiamo farne di questi scali marittimi? Ne facciamo dei campi di sport? Ma, via, finchè esistono delle esigenze più legittime, nonchè delle possibilità di piccolo cabotaggio, una linea di questo genere non può essere abolita, senza danno notevole per le popolazioni e per i ceti economici e le categorie sociali che vi sono interessate!

Si dice (l'ha detto il Ministro e il relatore l'ha sostenuto in Commissione) che se si dovessero mantenere in servizio queste sei linee, ai 21 miliardi del disegno di legge bisognerebbe aggiungerne altri 2...

ANGELINI Armando, *relatore*. 2 miliardi e 180 milioni...

CROLLALANZA. ...per sovvenzioni da dare...

ANGELINI Armando, *relatore*. Oltre a circa 20 miliardi per costruzioni.

CROLLALANZA. ...oltre ad alcune diecine di miliardi per le nuove costruzioni, dovendosi logicamente sostituire gradatamente le navi, che attualmente sono in servizio nonostante la loro vetustà; il che non è previsto nel programma di 186 miliardi dell'I.R.I., fino al 1963. Sostanzialmente la Finmare, e per essa l'I.R.I. dovrebbe sobbarcarsi all'onere di altri miliardi di obbligazioni da emettere sul mercato. Ma ormai c'è una tale inflazione di obbligazioni in Italia, che non saranno i miliardi di ulteriori obbligazioni dell'I.R.I. necessari non soltanto per mantenere in vita un servizio di questo genere, ma anche per potenziarlo, per ammodernarlo e per renderlo più frequente, a turbare il mercato finanziario.

SANSONE. Il problema non consiste nei 30 miliardi: è che non si vuol fare...

CROLLALANZA. Lo so.

SANSONE. Questo è il problema di fondo.

RUGGERI. Non si è voluto.

SANSONE. Per le autostrade i soldi ci sono.

CROLLALANZA. L'ho già rilevato, senatore Sansone.

Viceversa, onorevole Ministro, io trovo giustificato lo stralcio da questo provvedimento di legge dei servizi di linea a carattere strettamente locale, come quelli della Sardegna e delle isole Tremiti, da affidarsi a mezzo di gare a delle compagnie private. Sono favorevole perchè in effetti se le Compagnie della Finmare hanno istituzionalmente un compito di preminente interesse nazionale è illogico che gestiscano anche le linee di carattere locale; tanto più che esse possono essere servite meglio da armatori privati, occupati esclusivamente in tale esercizio. Per la linea delle Tremiti, si prevede la sostituzione dell'attuale nave «Pola», un vecchio piroscalo del 1941, di 451 tonnellate, con una motonave di 600 tonnellate; però non si indica, onorevole Ministro, sia pure a titolo informativo, quali saranno le frequenze dei viaggi, nè si danno garanzie sufficienti con la sostituzione di una sola nave, e per giunta di 600 tonnellate, per un effettivo miglioramento del servizio. A mio modo di vedere, per assolvere alle esigenze delle isole Tremiti, non più sede di penitenziari, ma divenute centro turistico di grande richiamo per la loro bellezza e le loro attrattive, specialmente da parte degli stranieri nordici e degli amatori della pesca subacquea, occorrerebbero non meno di due navi da mille tonnellate. Si potrebbe però consentire al concessionario della linea, in alcuni periodi di flessione del traffico, di utilizzare uno dei due piroscali per compiti diversi.

Sempre a riguardo di questa linea prospetto l'opportunità di non mantenere il servizio circoscritto tra i porti di Manfredonia e di Ortona, perchè se il porto di Ortona rappresenta il naturale

e conveniente capolinea per quanti scendono dal nord, è alquanto illogico e disagiata per chi risale, facendo tappa a Bari, dalla Sicilia, dalla Calabria e dalle estreme provincie della Puglia, impiegare alcune altre ore di automobile o di treno per imbarcarsi a Manfredonia. Sarebbe più logico quindi che il capolinea a sud fosse quello di Bari, lasciando naturalmente la toccata a Manfredonia per i turisti provenienti da Roma e da Napoli e per quelli che comunque affluiscono a Foggia o si dipartono dai centri della Capitanata.

MAGLIANO. Termoli è più vicina ancora di Manfredonia.

CROLLALANZA. Termoli è a nord ed io mi riferisco al turismo proveniente dal Sud; nulla impedirebbe anche una toccata a Termoli, ma saranno il tempo e gli sviluppi delle correnti turistiche a suggerire eventuali modifiche al servizio.

Comunque, chiusa la parentesi per quanto si riferisce alle linee di carattere locale e ritornando ai servizi di preminente interesse nazionale, debbo rilevare che non si tratta solo di mantenere le linee esistenti, ma di riportarle almeno al numero e al tonnellaggio di anteguerra, ripristinando nel contempo un giusto equilibrio tra il versante tirrenico e quello adriatico.

Le convenzioni regolate dalle leggi del 7 dicembre 1936, nn. 2081 e 2082, nel concentrare nelle quattro Compagnie della Finmare i servizi di linea, prima gestiti da 9 Società private, non trascurarono questa esigenza di equilibrio, sia ai fini dell'ordinamento delle linee e delle sedi delle Compagnie, che dei loro porti di armamento. Il rapporto percentuale delle linee tra Tirreno e Adriatico, che era allora rispettivamente del 65 e 35 per cento, e in certi periodi del 50 e del 50, oggi purtroppo si aggira su una proporzione dell'80 e del 20 per cento, naturalmente a vantaggio del Tirreno.

Le linee del Lloyd Triestino, nel 1937, erano 20: oggi sono 9 e domani, secondo il proposto ordinamento, sarebbero 7. Le linee dell'«Adriatica», e limito il confronto alle Compagnie aventi sede in Adriatico, nel 1937 erano 24, oggi 12, domani sarebbero 10. Ora, se è giustificato, come ho già detto, il passaggio delle linee locali all'armamento privato, se è naturale non ripristinare le linee interne tra le isole dell'Egeo, che non

sono più possedimenti italiani, non altrettanto può dirsi per quelle linee di carattere nazionale o internazionale ripristinate in questo dopoguerra e che col rinnovo delle convenzioni si dovrebbero eliminare.

Si è messo in evidenza, e io ne ho già accennato, il programma delle nuove costruzioni, previsto dal piano I.R.I. per il 1960-63; ebbene, nonostante l'esigenza di un maggior numero di navi per nuove linee e per viaggi più frequenti, la situazione per le Società di navigazione aventi sede in Adriatico, dopo le radiazioni di vecchie unità e le nuove costruzioni in atto o in via d'impostazione, potrà essere così confrontata: L'«Adriatica» ha oggi 17 navi per un totale di 71.292 tonnellate di stazza lorda, a programma ultimato ne avrà 14 per 71.870 tonnellate: il «Lloyd Triestino» oggi ha 31 navi per 209.073 tonnellate, domani avrà 24 navi per 203.042 tonnellate di stazza lorda; e tutto ciò mentre i cantieri sono in crisi e mentre si pensa a ridimensionarne a due terzi l'attività.

Conseguenza di questa politica nei riguardi del mare Adriatico? È presto detto: le marine mercantili jugoslave, greche, turche e financo istraelitiche ci sostituiscono in alcune rotte, sia nell'interno del nostro mare, sia verso i mercati del Levante, perchè dotate di navi più moderne e veloci o perchè effettuano viaggi con maggiore frequenza. La marina russa approfitta della carenza dei nostri servizi per i più importanti porti del mar Nero e ne istituisce uno quattordicennale tra Odessa e Venezia. Benvenuta questa iniziativa della marina russa se l'Italia non sa adeguarsi alle esigenze della nostra economia!

Una Società francese – i francesi non avevano mai avuto linee regolari in Adriatico – si affaccia anch'essa in questo nostro mare che diventa sempre più amaro, e istituisce un nuovo servizio tra Venezia ed Israele. I porti di Trieste, di Ancona, di Brindisi languono e quello di Bari si regge prevalentemente con il grande traffico delle petroliere. A Venezia, per ogni otto navi in partenza o in arrivo ve ne è una sola che batte bandiera italiana; il resto batte bandiera estera.

Tuttora inadeguate perciò, onorevole Ministro, per numero e per frequenza, a quindici anni dalla fine della guerra, sono le linee tra i maggiori porti adriatici, sbocco ognuno di essi di un

vasto retroterra economico, ed i mercati del Levante e di oltre Suez, e quelle tra Ancona e la Dalmazia, e tra Bari e l'opposta sponda jugoslava, albanese e greca.

Recentemente è entrata in linea tra Brindisi e la sponda ellenica la nave traghetto della Società Adriatica, in parallelo con l'altra della Compagnia armatoriale greca; ma anche qui i greci ci hanno preceduto. Gli armatori ellenici, infatti, da anni, con le loro varie iniziative, assorbivano l'80 per cento del traffico passeggeri nel porto di Brindisi su una importante rotta di carattere turistico.

La sperequazione dei servizi di linea tra i due mari, già di per sè incresciosa, si rivela ancora più grave ove si consideri che mentre nel Tirreno vi sono grosse società armatoriali private (come la Lauro, la Costa, la Fassio), le quali fanno la spola con tutti i Continenti con servizi regolari o saltuari, che servono i principali porti del quel versante, in Adriatico tali società sono di modeste proporzioni e di limitato raggio di azione, e quelle del Tirreno, all'infuori di qualche puntata nei porti di Trieste e di Venezia, ignorano tutti gli altri.

In conseguenza di tale situazione, gli esportatori di Bari, per esempio, che spediscono grosse partite di mandorle in India, non potendo giovare di servizi regolari di linea, subiscono il maggior costo del trasporto via terra per imbarcare la loro merce a Napoli, a Venezia o a Trieste.

Ma onorevole Ministro, il lato maggiormente manchevole di questo disegno di legge, a mio modo di vedere, è che esso prescinde completamente dalla politica che lo stesso Governo dichiara di voler perseguire per la rinascita del Mezzogiorno d'Italia, e che, bene o male, va realizzando con l'investimento di massicci finanziamenti. Infatti, non potenziando i servizi marittimi nei maggiori porti del sud – e mi sia consentito di riferirmi in modo particolare al porto di Bari, che nell'anteguerra era toccato da numerose altre linee, che oggi non ha più – si mostra di ignorare sia l'avvaloramento agricolo in atto, sia le prospettive dell'industrializzazione, che sono a base del nuovo ciclo di attività della Cassa per il Mezzogiorno e degli investimenti che, per legge, sono tenuti ad effettuare percentualmente, nelle zone cosiddette depresse, l'I.R.I. e l'E.N.I. Perchè queste prospettive non sono considerate nel disegno di legge

sottoposto al nostro esame? Purtroppo dobbiamo constatare che non solo non si concedono nuovi esercivi, ma non si ripristano neppure tutti quelli che i porti meridionali avevano in passato!

Questo è molto grave, onorevole Ministro, ed è una nuova dimostrazione che anche nella politica meridionalistica si agisce a compartimenti stagni, per cui ogni compartimento ignora quello che fa l'altro.

La situazione dei maggiori porti del Mezzogiorno, onorevole Ministro, nel riordinamento dei servizi marittimi, va impostata ben diversamente. Lo dico a lei che è Ministro meridionale e napoletano per giunta. Avrà letto le giuste proteste e le istanze che sono state avanzate dalla Camera di commercio di Napoli! Ebbene, perchè Napoli non deve poter dividere con Genova come capolinea determinati servizi ed avere la possibilità, quindi, di viaggi più frequenti su determinate rotte? Perchè deve essere privata di alcuni servizi che oggi possiede? E perchè Bari per alcune destinazioni deve essere costretta ad imbarcare altrove le sue merci, quelle attuali e quelle che si avranno per il processo d'industrializzazione che si sta, sia pure faticosamente, avviando sia in città che in altri centri della nostra regione? Perchè non deve avere la possibilità di imbarcare nel suo porto i propri emigranti per l'America del Nord e per quella del Sud?

Intendiamo: se la valorizzazione del Mezzogiorno significherà, come è logico attendersi, modifica sostanziale dello stato di cose attualmente esistente dal punto di vista economico in quelle regioni, bisognerà pure preoccuparsi di assicurare, con idonea attrezzatura di mezzi e di servizi, la possibilità di smaltire l'accresciuta produzione che si verificherà nel settore agricolo ed in quello industriale. In tal caso, onorevole Ministro, dove dobbiamo inoltrare questa produzione? Tutta a Milano, a Torino, nel Nord Europa? Nel Nord Europa, indubbiamente continueremo a spedire determinati prodotti ortofrutticoli, ma il resto della produzione agricola e quella delle nuove industrie, evidentemente dobbiamo esportarla sulle rotte del Mediterraneo, verso i Paesi sorti a vita libera ed indipendente dell'Africa e dell'Asia. Sono questi i mercati verso i quali dovremo orientarci, e dove oggi si profilano maggiori possibilità di assorbimento.

Ma tutto ciò il disegno di legge lo ignora: di tutto ciò il Governo non ha voluto o saputo tener conto! Parlo naturalmen-

te del Governo nel suo complesso, composto cioè oltre che dal Ministro della marina mercantile, anche, e soprattutto, da quelli dell'industria, dell'agricoltura, e della Cassa per il Mezzogiorno, cioè dai Ministri particolarmente investiti di compiti meridionalistici. Essi hanno ignorato che nel disegno di legge non solo manca ogni sia pur modesto potenziamento dei servizi marittimi a favore del Mezzogiorno, ma che vi si riscontra una ulteriore flessione di tali servizi!

Prendiamo atto, invece, con piacere dell'annunziato scongiurato proposito del raggruppamento in un'unica Società delle quattro Compagnie del p.i.n.; ciò che sarebbe stato un errore, e si sarebbe risolto ancora a danno dell'Adriatico e del Mezzogiorno, per cui Napoli, Venezia e Trieste ne avrebbero, con l'abolizione delle sedi ora esistenti, fatto le spese.

Avviandomi alla conclusione devo infine osservare, che il disegno di legge che stiamo esaminando le conferisce eccessivi poteri. Ella ha tenuto a dichiarare in Commissione che il Potere legislativo non deve sostituirsi a quello esecutivo. Ha ragione, però è questione d'intendersi. Il Potere esecutivo è quello che esegue, ma chi delibera, chi decide, è il Potere legislativo. Ebbene qui a decidere dovrebbe essere non il Parlamento, ma lei e solo lei!

Tutto ciò non è ammissibile, tanto più che nessun documento in accompagnamento al disegno di legge è stato sottoposto alle Camere per illustrare quella che vuol essere la politica marinara dell'Italia, di fronte agli sconvolgimenti che la guerra ha prodotto nel settore degli scambi ed alla nuova situazione geo-politica che si è determinata nel mondo.

Lei vuole pieni poteri, ma il Parlamento dovrebbe concederglieli in giusti limiti, dopo che lei lo avrà illuminato con un'adeguata esposizione, ed avrà fornito precise e dettagliate notizie sul riordinamento dei servizi marittimi che s'intende effettuare.

Nessuna garanzia, per esempio, dà il disegno di legge circa il mantenimento o il ripristino, sia pure proporzionalmente alla flotta ricostruita, dell'immatricolazione delle navi nei Compartimenti marittimi, in conformità delle convenzioni del 1936. In tali convenzioni fu stabilito che le quattro Compagnie di navigazione della Finmare avrebbero avuto sede a Trieste,

Venezia, Napoli, Genova, ma che i porti di armamento allora esistenti sarebbero rimasti in efficienza; e che quindi ad essi sarebbero rimaste immatricolate le navi che costituivano la flotta delle vecchie Società che erano state assorbite; e tutto ciò fu regolarmente adempiuto.

Per semplificare ricorderò che Bari sino al 1936 si giovava per i suoi traffici della vecchia gloriosa Società di navigazione «Puglia» che in quell'anno fu assorbita dalla «Adriatica». Era una società intraprendente, che aveva una flotta completamente rimodernata, alla quale erano affidate in concessione dal Governo le linee interne dello Adriatico, quelle del Levante, e dell'Egitto; e quindi una vasta rete di servizi, che gestiva da alcuni decenni, fin da quando l'Austria nell'Adriatico aveva una potente flotta che si chiamava «Lloyd austriaco». Ed allora non c'era che la società «Puglia» che in Adriatico teneva i collegamenti e faceva sventolare la bandiera italiana tra la madre Patria e la sponda dalmata, nonchè negli empori marittimi che ci erano tradizionali. Quando a Pola, a Fiume, a Zara, a Spalato e nelle altre città irredente si scorgeva a distanza il fumaiolo della «Puglia» era l'Italia che arrivava, e ciò costituiva motivo di interessamento e di letizia per quelle patriottiche popolazioni. Costituite le 4 Compagnie della Finmare ed assorbita la «Puglia» nell'«Adriatica», era logico e giusto che Bari avesse conservato il suo porto di armamento e l'immatricolazione delle sue navi al proprio Compartimento, con tutti gli annessi e connessi.

Ebbene, tutto ciò in questo dopoguerra sostanzialmente è sparito. Oggi Bari non ha immatricolato al suo porto che solo il «Barletta» una vecchia «carretta»; tutte le altre navi, ricostruite dall'«Adriatica» al posto di quelle affondate della ex «Puglia», sono state immatricolate a Venezia!

Onorevole Ministro, questa è violazione dei patti convenuti.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ma io cosa c'entro?

CROLLALANZA. C'entra per le necessarie garanzie che occorre prendere nello stipulare con le Compagnie le nuove convenzioni.

Tutto quello che è avvenuto, in questo dopoguerra, ai danni di Bari non è giusto e non è logico. Ho citato Bari per esemplificare, ma la stessa situazione si può constatare in altri porti.

Onorevole Ministro, dopo quanto esposto, risulta evidente che noi non possiamo dare il nostro voto favorevole ad un ordinamento di servizi marittimi di preminente interesse nazionale, che tali interessi sacrifica e mortifica, con danno anche per il nostro prestigio nei traffici internazionali; che ignora ingiustificatamente le esigenze di vita delle regioni di tutto il versante adriatico; che infine prescinde, nella sua articolazione, dal ruolo che il Mezzogiorno e le Isole, che rappresentano la testata di un gigantesco molo proiettato nel Mediterraneo, dopo secoli di decadenza, dovranno pur avere verso il levante e il Continente africano se, – con sincronismo di mezzi e in un'organica visione delle necessità nazionali, – saranno decisamente risollevati dallo stato di depressione in cui tuttora si trovano, ed avviati ad una sicura e luminosa rinascita.

Ella ha accennato, onorevole Ministro, all'inizio di questa seduta, al fatto che si ripromette di riesaminare il mantenimento di alcune delle linee che si volevano sopprimere; ma poi ha dichiarato che sarebbe veramente increscioso se questo disegno di legge non venisse approvato sollecitamente, perchè la spesa di tre milioni al giorno di interessi passivi da pagare alle Compagnie di navigazione, per i finanziamenti che si devono procurare dagli istituti bancari, continuerebbe a gravare sul bilancio dello Stato. Tutto ciò è certo increscioso, ma dell'inconveniente non si può fare addebito al Parlamento. Nel 1957, conosciutosi il contenuto del disegno di legge Cassiani, vi fu la protesta generale dei ceti marittimi e commerciali di Trieste, di Venezia, di Ancona, di Bari, di Palermo, di Catania, di Napoli e finanche di Genova – che poi è la città che si trova in una situazione di minore disagio in relazione al progettato ridimensionamento dei servizi di linea –; ebbene, di fronte ad una così vasta e giustificata agitazione il Governo che avrebbe dovuto agire sollecitamente, ha esitato, perlomeno fino al luglio del 1960, a presentare un nuovo disegno di legge.

Io non dirò, come è stato sostenuto da alcuni colleghi dell'opposta sponda, che si è voluto fare in modo che il tempo passasse per potere più agevolmente creare una situazione tale da giustificare la riduzione dei servizi marittimi e consentire quindi la sostituzione di determinate linee oggi esercite dalla Finmare per favorire l'armamento libero; non dirò questo, ma dirò che è inconcepibile tutto quello che è avvenuto. È inconcepibile, infatti, che lo Stato, il quale ha creato una situazione creditizia delle Compagnie verso il proprio bilancio per un'ingente somma di miliardi, venga oggi a dire in Senato: sbrigatevi ad approvare la legge perchè ogni giorno che ritardate fate perdere allo Stato 3 milioni. Eh no, onorevole Ministro, non diamo al Parlamento delle colpe che il Parlamento non ha!

È da augurarsi perciò che il Governo, con realistica valutazione, a chiusura di questo dibattito, rendendosi conto dell'inadeguatezza dell'ordinamento disposto di fronte alle finalità cui debbono attendere i servizi marittimi di preminente interesse nazionale, voglia ritirare il disegno di legge per rielaborarlo e risottoporlo al Parlamento alla ripresa autunnale, unitamente ad un dettagliato programma illustrativo; tenuto conto anche che la Camera, comunque, prima di quell'epoca non potrà esaminare questo disegno di legge anche se noi oggi l'approvassimo.

In tal modo, onorevole Ministro, il Governo dimostrerà di non essere insensibile alle proteste e alle critiche che si sono levate da quasi tutti i Compartimenti marittimi, ed eviterà a lei, Ministro meridionale ed apprezzato e noto meridionalista – che probabilmente avrà lottato invano per vincere le resistenze del Tesoro onde assicurarsi mezzi sufficienti per una politica di più vasto respiro in un servizio pubblico tanto importante – la paternità di un disegno di legge che è in pieno contrasto con la tradizione marinara dell'Italia, con gli interessi che la Nazione deve tutelare nei traffici mondiali e con le aspettative, purtroppo deluse, delle regioni meridionali. *(Applausi dalla destra. Congratulazioni).*